

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2018 QCCTQ 0740
DATE DE LA DÉCISION : 20180329
DATE DE L' AUDIENCE : 20171024, à Montréal et Québec
en visioconférence
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 492880
OBJET DE LA DEMANDE : Fixation des tarifs du transport par taxi
MEMBRES DE LA COMMISSION¹ : Marc Delâge
Christian Jobin.

La Commission des transports du Québec

Demanderesse

Taxelco inc.*

Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)*

**Comité provincial de concertation et de
développement de l'industrie du taxi (C.P.C.D.I.T.)***

Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ)

Joseph Naufal (Taxi Coop de l'Est)

Georges Malouf (Taxi Pontiac et Taxi Boisjoly)

Feild S. Jean

George Boussios (Taxi Champlain)

Carolle Dallaire (Taxi 2151)

Magella Gauthier

Georges Tannous

Intervenants

*Membre de l'organisme les Partenaires pour la modernisation du taxi au Québec (PMTQ).

¹ M^e Annick Poirier, juge administrative, s'est retirée du banc, à la suite de sa nomination au *Tribunal administratif du Québec*, au cours du délibéré.

DÉCISION

[1] Le 4 octobre 2017, la Commission des transports du Québec (la Commission) publie sur son site Internet², dans les journaux *Le Journal de Québec* et *Le Journal de Montréal*, un avis public qu'elle tiendra une audience publique les 24 et 25 octobre 2017, sur l'opportunité de modifier les tarifs généraux et particuliers (les tarifs) en matière de services de transport par taxi.

[2] Toute personne intéressée, incluant le public en général, devait aviser par écrit la Commission, au plus tard le 20 octobre 2017, de son intention d'être entendue en audience. Toute observation écrite devait également être produite à la Commission au plus tard à cette même date.

[3] Les tarifs en vigueur sont reproduits au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*³ (RTTP) et visent les tarifs généraux ainsi que les tarifs particuliers applicables au transport à l'aéroport international Pierre-Eliot-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, aux agglomérations Fermont et Baie-James (Radisson) et à l'agglomération Saint-Augustin (Basse-Côte-Nord).

[4] Un ajout a été apporté concernant le tarif particulier applicable au transport entre l'aéroport international Pierre-Eliot-Trudeau de Montréal et le terminal de croisière temporaire de Montréal. Ce tarif particulier est applicable jusqu'au 31 mars 2018⁴.

[5] Une audience publique a été tenue à Montréal et à Québec, en visioconférence, le 24 octobre 2017.

[6] Taxelco, le RPTM, le C.P.C.D.I.T., le RITQ, Joseph Naufal, Georges Malouf, Feeld S. Jean et George Boussios ont déposé des observations écrites. Taxelco, le RPTM, le C.P.C.D.I.T., le RITQ, Feeld S. Jean et Magella Gauthier sont présents à l'audience, ainsi qu'une quinzaine de personnes provenant de l'industrie du taxi.

[7] La Direction des affaires juridiques de la Commission (DAJ) est représentée par M^e Patricia Léonard.

² www.ctq.gouv.qc.ca.

³ RLRQ, chapitre S-6.01 r. 6.

⁴ Décision 2016 QCCTQ 3076 (9 décembre 2016) Commission des transports du Québec.

LES FAITS

[8] Depuis 2013, la fixation des tarifs du transport par taxi repose sur un indice du coût du taxi (ICT). Il s'agit d'un indice qui permet de suivre l'évolution de ce que coûte l'exploitation d'un permis de taxi. Il est composé de dix indicateurs compilés par Statistique Canada qui représentent des catégories de coûts pour un taxi⁵. Chacune de ces catégories a un poids relatif par rapport à l'ensemble.

[9] L'année 2012 est celle de référence pour établir l'évolution des coûts d'exploitation d'un permis de taxi.

[10] Ainsi, la Commission détermine annuellement, à la fin du mois de septembre, le nombre atteint en août par chaque indicateur de l'ICT afin d'établir le pourcentage d'évolution de celui-ci.

[11] Lorsqu'il fluctue de moins de 2 %, tout ajustement des tarifs est cumulé et reporté à l'année suivante.

[12] Dans le cas inverse, la Commission diffuse un avis public invitant toute personne intéressée, incluant le public en général, à une audience publique visant à confirmer les tarifs prévus ou à défaut, à déterminer quels ajustements doivent être apportés.

[13] Dans l'éventualité où les tarifs sont modifiés selon l'ICT, ils entrent normalement en vigueur le 1^{er} avril suivant la décision.

[14] Depuis janvier 2012, les tarifs applicables ont été maintenus sans augmentation⁶.

[15] Entre 2013 et 2016, la progression cumulative de l'ICT a atteint les 4,075 %⁷.

[16] Pour l'année 2017, l'ICT a augmenté de 1,618 % par rapport à 2016⁸. Au total, il s'agit d'une hausse cumulée de 5,922 %⁹.

⁵ Voir Annexe B.

⁶ Décisions MPTC12-00022 (13 janvier 2012), MPTC12-00026 (16 janvier 2012), 2014 QCCTQ 2859 (21 novembre 2014), 2015 QCCTQ 3036 (10 décembre 2015) et 2016 QCCTQ 3076 (9 décembre 2016), Commission des transports du Québec.

⁷ Voir Annexe C, colonne : 2016 (année 4).

⁸ Voir Annexe D.

⁹ *Ibid.*

I - LA PREUVE DE LA DAJ

[17] La DAJ a fait entendre Steven Goyette, conseiller expert à la Direction du développement stratégique et des communications de la Commission. Il a présenté la méthodologie de calcul de l'ICT ainsi que les résultats annuels et cumulatifs depuis sa mise en place.

[18] Tout comme les années précédentes, les données utilisées pour le calcul des dix indicateurs composant l'ICT proviennent de l'enquête mensuelle sur la population active et l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada et plus particulièrement, celles en lien avec la population du Québec. Le poids relatif des sous-indices n'a fait l'objet d'aucune modification.

[19] Toutefois, des modifications ont été apportées dans le calcul des variations annuelles des dix indicateurs. L'impact final sur l'ICT est mineur¹⁰. Ce changement s'est avéré nécessaire afin d'obtenir une formulation plus juste des variations de coûts.

[20] Steven Goyette précise que la pondération des indicateurs fait l'objet d'une révision tous les deux ans. D'ici 2019, il est prévu de revoir l'adéquation entre les revenus et les dépenses relatifs à l'exploitation d'un taxi. Ils sont à l'origine des tarifs applicables depuis 2012. Il n'est pas exclu de considérer toute autre forme de tarification dont un modèle selon l'offre et la demande.

[21] La progression cumulée de l'ICT a été appliquée aux tarifs actuels en arrondissant les montants selon les principes suivants :

- 1) Prix de départ : aux 0,05 \$ inférieurs;
- 2) Prix par kilomètre parcouru : aux 0,05 \$ les plus près;
- 3) Prix par minute d'attente : au 0,01 \$ supérieur.

¹⁰ Voir Annexes C et D.

[22] Ainsi, en tenant compte de la variation cumulée de l'ICT de 5,922 % et de son application aux tarifs, le prix de la course étalon¹¹ passerait de 14,47 \$ à 15,33 \$, soit l'équivalent d'une augmentation de 5,9 % :

Application de la variation cumulée de l'ICT aux tarifs actuels de transport par taxi

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis janvier 2012	Progression cumulée de l'ICT 2017	Valeur nouveaux tarifs = A * (1 + B)	Tarifs proposés avril 2018 = C arrondi ¹	Variation 2018/2012 = (D - A)/A
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Prix de départ	3,45 \$	5,922 %	3,654	3,65 \$	5,8 %
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	5,922 %	1,801	1,80 \$	5,9 %
Prix par minute d'attente	0,63 \$	5,922 %	0,667	0,67 \$	6,3 %
Course étalon (5 km et 4 min. d'attente)	14,47 \$			15,33 \$	5,9 %

(1) 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.

[23] Rappelons que les tarifs actuels reposent sur une analyse de coûts qui a conduit à la décision MPTC12-00022¹² en 2012. À ce moment, ils ont fait l'objet d'une augmentation de 5,11 %. Une marge bénéficiaire de 7 % a été alors considérée en plus des dépenses reliées à l'exploitation d'un permis de propriétaire de taxi. Les données servant au calcul de l'ICT tiennent compte de la taxe sur les produits et services (TPS) et de la taxe de vente du Québec (TVQ).

[24] Ceci résume la présentation de la DAJ. Elle repose essentiellement sur l'application de la méthodologie de calcul de l'ICT ainsi que les résultats annuels et cumulatifs depuis sa mise en place en 2012.

[25] La DAJ ne fait aucune autre représentation particulière en ce qui concerne une modification des tarifs en matière de services de transport par taxi.

¹¹ Le profil de la course étalon correspond aux observations faites dans l'agglomération de Montréal.

Le chauffeur parcourt cinq kilomètres avec le client et cinq autres à vide pour une distance totale de dix kilomètres par course. Le taximètre fonctionne pendant quatre minutes sur la tarification à la minute.

¹² Décision MPTC12-00022 (13 janvier 2012), Commission des transports du Québec.

II - LA PREUVE DES INTERVENANTS

1- Partenaires pour la modernisation du taxi au Québec (PMTQ) représentés par Frédérick Angers (Taxelco), Edgard El Kalaani (RPTM) et Serge Leblanc (C.P.C.D.I.T.)

[26] Conjointement, Frédérick Angers, chef des finances chez Taxelco, Edgard El Kalaani, secrétaire-trésorier du RPTM, et Serge Leblanc, président du C.P.C.D.I.T., représentants des PMTQ, proposent de revoir les tarifs actuels en considérant la réalité des courses effectuées sur le territoire de l'île de Montréal et plus particulièrement, quant au temps total pour y arriver.

[27] À cet effet, les PMTQ déposent un document dans lequel on retrouve plusieurs recommandations dont une vise à modifier l'importance relative entre le prix de départ d'une course, le prix par kilomètre parcouru et le prix par minute d'attente.

[28] Ces recommandations découlent d'échanges entre une dizaine de membres faisant partie des PMTQ¹³. Elles reposent sur des analyses quantitatives à partir de courses effectuées sur le territoire de l'île de Montréal.

[29] Des rencontres ont eu lieu avec des membres du conseil d'administration de trois coopératives de taxi. Consultés, le RPTM et Taxi Coop de l'Est de Montréal seraient, selon eux, favorables aux changements proposés.

[30] Frédérick Angers soulève qu'il faut dorénavant plus de temps, sur le territoire de l'île de Montréal, pour effectuer une course de taxi de courte distance. Depuis les dernières années, l'augmentation du nombre de voitures en circulation sur l'île (+ 6 % depuis cinq ans), la baisse de la vitesse maximale dans plusieurs arrondissements de Montréal et l'augmentation significative des travaux d'infrastructure routière s'échelonnant sur plusieurs années, dont ceux en lien avec l'échangeur Turcot, sur la rue Notre-Dame et le Pont Champlain ont fait considérablement augmenter le temps pour se déplacer en automobile.

[31] De plus, il est d'avis que la présence d'Uber Canada inc. (Uber), avec ses 3 000 véhicules à son service qui sillonnent maintenant les rues de Montréal, contribue à augmenter la congestion routière.

[32] Or, les tarifs actuels ne reflètent aucunement ces nouveaux paramètres. Ils datent de 2012.

[33] Les chauffeurs de taxi doivent travailler davantage pour obtenir le niveau de revenus des dernières années et leur marge de profit a diminué de façon constante.

¹³ Le R.P.T.M, le C.P.C.D.I.T., CO-OP 688-8700 Prop. Taxi Laval, Téo-Taxi, Hypra Taxi, Taxi Diamond, Saint-Jérôme (432-3636), Porlier, Taxi COOP Montréal (725-9885) et Taxi Hochelaga.

[34] Pour tenir compte de cette situation, il propose de réviser les trois composantes tarifaires du modèle actuel afin d'établir un revenu plancher non seulement en fonction de la distance parcourue, mais également en considérant le temps global pour effectuer une course de taxi.

[35] À partir d'une compilation de 296 801 courses effectuées en ville sur le territoire de l'île de Montréal, entre décembre 2016 et octobre 2017, il a établi un revenu moyen d'un chauffeur à 58 \$/heure (avant les taxes)¹⁴, par heure passée avec un client à bord.

[36] Toutefois, il a constaté que les chauffeurs facturent en moyenne seulement 32 % des heures travaillées, soit le temps où un client se trouve à bord du taxi. Le reste du temps ne pouvant être facturé, car le chauffeur est en attente d'un appel (45 % du temps), en route pour prendre un client (15 % du temps) ou non disponible pour d'autres motifs (8 % du temps)¹⁵.

[37] De ces données, Frédérick Angers estime la rémunération horaire d'un chauffeur, en moyenne, à 18,56 \$ par heure travaillée (avant les taxes)¹⁶.

[38] En considérant les coûts d'exploitation d'un taxi, basés sur un échantillon d'environ 20 chauffeurs, il conclut qu'un chauffeur de taxi gagne en moyenne seulement 10,62 \$/heure¹⁷:

	Par heure	Par semaine (70 heures)
Prix Total - Taximètre (18,56 \$ + taxes)	21,53 \$	1 507,00 \$
Revenu/heure (avant taxes): 58 \$* 32 %	18,56 \$	1 299,00 \$
Moins: Coûts directs		
- Location de voiture et permis	6,50 \$	455,00 \$
- Essence	2,00 \$	140,00 \$
- Entretien	0,75 \$	53,00 \$
- Frais – Carte de crédit (6 %)	1,28 \$	89,00 \$
Sous-Total - Coûts directs/heure	10,53 \$	737,00 \$
Revenu net (Salaire/horaire)	8,04 \$	563,00 \$
Plus : Pourboire	2,58 \$	181,00 \$
Revenu net total/heure	10,62 \$	743,00 \$

¹⁴ Source : Document de présentation – PMTQ – 20 octobre 2017, page 6.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ 18,56 \$/heure = 58 \$/heure * 32 %.

¹⁷ Source : Document de présentation - PMTQ – 20 octobre 2017, page 7.

[39] Pour Frédéric Angers, il s'agit de la vraie rémunération des chauffeurs de taxi. Il la qualifie de très modeste.

[40] De plus, il est d'avis que la formule de tarification actuelle génère une grande variabilité dans la rémunération des chauffeurs. À titre d'exemple, pour une même course de 20 minutes, un chauffeur roulant à 60 km/heure gagne 2,3 fois de plus par heure travaillée qu'un chauffeur roulant à 20 km/heure¹⁸:

Temps total avec client	20 min.	20 min.	
- Distance	6,7 km	20 km	
- Vitesse	20 km/heure	60 km/heure	
Revenu brut (Maximum théorique)			Moyenne
- Prix - Total au taximètre	16,13 \$	37,45 \$	26,79 \$
- Revenu/heure (avant les taxes)	13,91 \$	32,29 \$	23,10 \$
	$32,29 \$ / 13,91 \$ = 2,32 \text{ fois}$		

[41] Pour appuyer ses dires, Frédéric Angers a effectué des simulations sur la base des tarifs actuels selon la vitesse de circulation. Ses conclusions sont les suivantes : « Plus les chauffeurs roulent vite, plus leur revenu horaire (coût pour le client) augmente »¹⁹ :

Vitesse moyenne de la course (km/heure)	Revenu moyen par heure avec client à bord*
0	33 \$
10	33 \$
20	33 \$
30	44 \$
40	59 \$
50	74 \$
60	89 \$
70	103 \$
80	118 \$
90	133 \$
100	148 \$
* Exclut le frais fixe de 3,45 \$ pour la prise en charge	

¹⁸ *Ibid.* à la page 8.

¹⁹ *Ibid.* à la page 9.

[42] Actuellement, sur le territoire de l'île de Montréal, les chauffeurs réalisent un pourcentage plus élevé de leurs courses à de faible vitesse, et ce, principalement à cause de la congestion routière, de la diminution des vitesses permises ainsi que des travaux de réfection. Sur la base d'un échantillon de plus de 35 000 courses réalisées à Montréal en 2017, on estime à 42 % de celles-ci effectuées à une vitesse de moins de 20 km/heure²⁰:

Revenu/heure (par client)	Nombre de courses selon la vitesse (km/heure)							Total des courses
	0-10	10-20	20-30	30-40	40-50	50-60	60 et +	
0 \$ - 36 \$	122	92	52	7	2	1		276
36 \$ - 50 \$	186	2 471	248	2				2 907
50 \$ - 60 \$	136	6 568	6 471	27		2		13 204
60 \$ - 70 \$	79	3 403	7 007	1 001	4			11 494
70 \$ - 80 \$	15	1 165	2 367	1 103	139		2	4 791
80 \$ - 90 \$	11	364	732	303	252	17	2	1 681
90 \$ - 100 \$	9	146	269	104	55	52		635
100 \$ et +	34	113	246	91	20	29	16	549
Total	592	14 322	17 392	2 638	472	101	20	35 537
42 % = (592 + 14 322) / 35 537								

[43] Face à ce constat, les PMTQ proposent quatre recommandations.

La première recommandation

[44] La première recommandation concerne un ajustement des tarifs pour tenir compte de l'inflation. Considérant qu'entre 2012 et 2017, l'ICT a augmenté de 5,9 % et que l'indice des prix à la consommation (IPC – de décembre 2011 à août 2017) a progressé de 6,7 %, il est raisonnable de les hausser de 2,1 %²¹. À leur avis, ce taux correspond à une année en matière d'inflation.

La deuxième recommandation

[45] La deuxième recommandation consiste à revoir les trois composantes tarifaires en vigueur. Pour Edgard El Kalaani, chaque composante de la formule de tarification vise à atteindre un objectif spécifique. Le prix de départ (3,45 \$) correspond au temps de prise en charge qui n'est pas facturé autrement. Le prix par minute d'attente (0,63 \$) permet d'assurer un « revenu plancher » pour le temps passé lorsqu'un client est à bord du taxi. Finalement, le prix au kilomètre couvre les coûts d'exploitation reliés au kilométrage.

²⁰ *Ibid.* à la page 11.

²¹ *Ibid.* à la page 13.

[46] Or, à son avis, le prix par minute d'attente ne permet pas au chauffeur de gagner l'équivalent du salaire minimum. Ses calculs démontrent que la situation actuelle ne lui est même pas profitable. Toutefois, deux options permettent d'atteindre ce salaire minimum, soit augmenter le taux d'occupation (Option 1) ou hausser la calibration pour atteindre un revenu plancher (Option 2). Par contre, Edgard El Kalaani est conscient de l'impact de toute augmentation de tarifs. C'est pourquoi il recommande une troisième option qui assure un revenu plancher au chauffeur sans toutefois lui garantir le taux du salaire minimum, mais à tous le moins, selon ses propos, « une profitabilité minimale »²² :

	Situation actuelle	Cible pour atteindre le salaire minimum*		Recommandation
		Option 1	Option 2	Option 3
		Augmenter le taux d'occupation	Augmenter la calibration du revenu plancher (\$/heure)	Augmenter la calibration du revenu plancher (\$/heure)
Revenu horaire avec client à bord	33,09 \$	33,09 \$	76,65 \$	45,60 \$
Taux d'occupation	32 %	74 %	32 %	32 %
Revenu horaire réel brut	10,58 \$	24,53 \$	24,53 \$	13,68 \$
Coûts d'opération	10,53 \$	10,53 \$	10,53 \$	10,53 \$
Rémunération nette du chauffeur	0,05 \$	14,00 \$	14,00 \$	4,06 \$

* Salaire minimum de 11,25 \$ + Bénéfices marginaux.

[47] De plus, il estime que la calibration du tarif actuel au kilomètre s'avère surpondérée par rapport aux coûts générés selon les kilomètres parcourus. Pour une différence de 18,38 \$ (32,29 \$ - 13,91 \$) de revenus entre les deux courses de taxi, décrites au paragraphe [40], les frais liés à l'entretien du taxi et ceux relatifs à l'utilisation de carte de crédit diffèrent de moins de 1 \$²³.

[48] Tous souhaitent une rémunération équitable des chauffeurs. Elle devrait varier en fonction du temps travaillé et non seulement selon la distance parcourue.

[49] Actuellement, la tarification n'incite pas les chauffeurs à effectuer des courses de courte distance, au contraire. Il faut revoir les composantes tarifaires.

²² *Ibid.* à la page 16.

²³ *Ibid.* à la page 17.

[50] Considérant une augmentation globale des tarifs de 2,1 %, en plus de hausser le « revenu plancher » des chauffeurs²⁴, les PMTQ proposent de modifier les composantes tarifaires selon la formule suivante²⁵ :

	Prix de départ	Prix par minute d'attente	Prix par km parcouru	Total selon la course étalon
Tarifification actuelle	3,45 \$	0,63 \$/minute	1,70 \$/km	14,47 \$
Proposition	3,25 \$	0,88 \$/minute	1,60 \$/km	14,77 \$
			% de variation	+ 2,07 %

[51] Cette nouvelle pondération des tarifs serait plus réaliste. Elle inciterait notamment les chauffeurs de taxi à conduire de façon plus sécuritaire. Elle encouragerait une plus grande offre de service de transport en période de forte demande tout en améliorant l'équité à l'égard de la rémunération des chauffeurs.

[52] Selon Frédérick Angers, la formule proposée découragerait les comportements dangereux et « non écoresponsables » des chauffeurs, car elle inciterait moins ces derniers à rouler rapidement pour augmenter leur revenu²⁶ :

Vitesse moyenne de la course (km/heure)	Revenu moyen par heure avec client à bord*	
	Selon la tarification actuelle	Selon la tarification proposée
0	33 \$	46 \$
10	33 \$	46 \$
20	33 \$	46 \$
30	44 \$	46 \$
40	59 \$	56 \$
50	74 \$	70 \$
60	89 \$	83 \$
70	103 \$	97 \$
80	118 \$	111 \$
90	133 \$	125 \$
100	148 \$	139 \$

* Exclut les frais fixes de 3,45 \$ pour la prise en charge

²⁴ Revenu horaire avec client à bord : De 33,09 \$ à 45,60 \$, voir paragraphe [46].

²⁵ Source : Document de présentation - PMTQ – 20 octobre 2017, aux pages 13 et 18.

²⁶ *Ibid.* aux pages 20 et 21.

[53] Les chauffeurs seraient davantage intéressés à faire des courses à faible vitesse, d'autant plus que la majorité d'entre elles s'effectuent durant les heures de pointes²⁷ :

% des courses dont la vitesse moyenne < 23 km/heure*

De	À	%
7 h	9 h	60 %
9 h	11 h	50 %
11 h	13 h	
13 h	15 h	
15 h	17 h	60 %
17 h	19 h	
19 h	21 h	22 %
21 h	23 h	
23 h	1 h	
1 h	3 h	
3 h	5 h	
5 h	7 h	

*Source : « Étude Taxelco basée sur + 30 000 courses faites à Montréal en 2017 ».

[54] L'équité de la rémunération des chauffeurs serait améliorée. Il y aurait moins d'écart entre les revenus provenant des courses entre les périodes de travail²⁸ :

Temps total avec client - Distance - Vitesse	20 min. 6,7 km	20 min. 20 km	Écart	Moyenne
	20 km/heure	60 km/heure		
Tarifification actuelle	13,41 \$	32,29 \$	18,88 \$ 41 %	23,10 \$
Tarifification proposée	13,74 \$	30,39 \$	16,65 \$ 21 %	22,06 \$

²⁷ Ibid. à la page 22.

²⁸ Ibid. à la page 23.

[55] L'ajustement proposé à la tarification pourrait réduire jusqu'à 6 % (5,9 %) le prix de longues courses par rapport au tarif actuel, alors que la moyenne des courses augmenterait de 2,1 % selon la proposition suggérée²⁹ :

Temps total avec client	30 min.	30 min.
- Distance	30 km	30 km
- Vitesse	90 km/heure	90 km/heure
	Tarification	Tarification
Tarif	actuel	proposé
Prix de départ	3,45 \$	3,25 \$
Minute d'attente	0,63 \$	0,88 \$
Au km parcouru	1,70 \$	1,60 \$
Revenu brut (Maximum théorique)		
Prix total au taximètre	54,45 \$	51,25 \$
Écart en %		-5,9 %

La troisième recommandation

[56] La troisième recommandation concerne les services à valeur ajoutée et la tarification pour des applications mobiles. La facturation pour ces services permettrait de répondre à un besoin exprimé par une partie de la clientèle tout en améliorant les revenus des chauffeurs.

[57] Dans le cas des services à valeur ajoutée, il s'agit des frais de réservation et de ceux pour des voitures spécifiques. La réservation d'un véhicule est un service en demande auprès de la clientèle qui s'attend à ce que le taxi arrive à l'heure prévue. De ce fait, l'opérateur n'a d'autre choix pour garantir le service que de « bloquer à l'avance (sans rémunération) » le chauffeur désigné pour la course.

[58] Quant aux frais reliés à une demande de véhicule spécifique, plusieurs utilisateurs souhaitent recourir à un service de taxi « premium » sans recourir à une limousine. Aussi, d'autres clients souhaitent recourir à des modèles pour des besoins spécifiques (ex. : minivan, cinq passagers), alors que la distance à parcourir pour prendre le client est importante, et ce, sans que les chauffeurs puissent facturer ce kilométrage à vide.

²⁹ *Ibid.* à la page 25.

[59] Par ailleurs, l'application de frais spéciaux et modulés pour les courses commandées par application mobile permettrait « d'aligner les intérêts des clients et des chauffeurs » tel qu'il est permis pour Uber. Selon Frédéric Angers, la nouvelle loi sur le taxi permet l'encadrement de la tarification dynamique, c'est-à-dire de faire varier le prix d'une course pendant une période de temps lorsque certains facteurs l'exigent pour répondre à la demande. Ces facteurs, tels que la période de l'année (ex. : temps des Fêtes) et/ou de la semaine (ex. : vendredi soir) ou les conditions routières (ex. : tempête de neige), ayant un impact important sur l'offre de transport par taxi.

[60] Ainsi, il souhaite pouvoir augmenter de façon raisonnable le tarif selon un pourcentage lorsque la demande est exceptionnellement élevée. Cela permettrait de mobiliser plus de chauffeurs et d'assurer une utilisation plus judicieuse des permis de taxi. Par exemple, en encourageant une partie des utilisateurs à déplacer le moment où ils utilisent le taxi.

[61] Des frais d'annulation de courses sont aussi demandés. Les chauffeurs de taxi font souvent face à des utilisateurs qui annulent leur commande, alors que le chauffeur est déjà en route. Cela occasionne des pertes de revenus importantes pour ces chauffeurs.

[62] Tous ces frais, applicables à la discrétion des intermédiaires, devraient en tout temps être communiqués et acceptés par le client avant sa requête. Les plafonds suggérés pour ces frais se détaillent ainsi³⁰ :

Frais pour services à valeur ajoutée	
- Frais de réservation	15,00 \$
- Frais pour voitures spécifiques	15,00 \$
Frais pour commande par application mobile	
- Tarification dynamique	50 %
- Frais pour annulation	5,00 \$

[63] Selon Frédéric Angers, ces modifications tarifaires leur permettraient de concurrencer Uber.

³⁰ *Ibid.* à la page 29.

La quatrième recommandation

[64] Quant à la quatrième recommandation, les PMTQ suggèrent que les frais exigés par l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, lorsque les taxis se dirigent à cet endroit, soient affichés distinctement du tarif global. Ils tiennent à ce que les clients aient une meilleure appréciation de leurs frais, notamment lorsque ceux d'accès à l'aéroport font l'objet de modification. Depuis 2017, ces frais d'accès à l'aéroport se situent à 3,00 \$/course.

[65] Actuellement, les PMTQ ne souhaitent pas augmenter le tarif global pour l'aéroport malgré l'augmentation de l'inflation et des frais de passage exigés par l'aéroport.

[66] En conclusion, ces recommandations sont le fruit d'une consultation auprès des leaders de l'industrie. Elles permettront d'améliorer la condition économique des travailleurs de cette industrie et la qualité de l'offre de service.

[67] Les PMTQ ne sont pas réfractaires à discuter ultérieurement pour la mise en œuvre de la modernisation intelligente des tarifs de l'industrie. Ils souhaitent que la nouvelle tarification proposée soit mise en place dès le 1^{er} janvier 2018.

2- Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ)

[68] Le porte-parole du RITQ³¹, Abdallah Homsy, commente les recommandations présentées par les PMTQ.

[69] Il se questionne sur la pertinence d'appliquer ces modifications tarifaires pour l'ensemble des agglomérations et, plus particulièrement, celles se situant sur le territoire de la région de Québec. Il n'est pas convaincu que ces changements amélioreront la situation financière des chauffeurs ou des propriétaires de permis de taxi de la région de Québec.

[70] À son avis, le profil des courses effectuées à Québec diffère de celles observées à Montréal. La distance moyenne des courses à Québec serait supérieure. Ne disposant pas des résultats de ces changements tarifaires sur les revenus des chauffeurs et/ou propriétaires de permis de taxi de la région de Québec, Abdallah Homsy ne peut se prononcer sur les recommandations avancées.

³¹ Le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec est composé de sept grandes entreprises de taxi de la région de Québec. Regroupant plus de 600 propriétaires et plus de 1 200 chauffeurs, il représente 95 % de l'industrie de cette région.

[71] Il aurait été pertinent d'obtenir la documentation à l'avance afin de pouvoir analyser davantage les recommandations présentées par les PMTQ.

[72] Quoi qu'il arrive, Abdallah Homsy entend s'assurer que tout changement tarifaire ne pénalise pas une région par rapport à une autre. La modulation des tarifs peut générer une insécurité dans le marché, ce qui ne serait pas souhaitable.

[73] Selon les observations écrites et déposées au dossier par le RITQ, la prolongation récente du projet pilote d'Uber ébranle une fois de plus l'industrie du taxi et cautionne encore la pénétration illégale du marché par une multinationale technologique. Devant la décision de l'entreprise Uber de poursuivre ses activités au Québec, « l'opportunité de modifier les tarifs » ne peut être prise à la légère, puisque l'environnement concurrentiel s'avère sensible en raison du maintien de ce compétiteur déloyal.

[74] Ainsi, le RITQ recommande d'instaurer un moratoire sur la hausse de tarifs de taxis tant et aussi longtemps que tous les joueurs de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile ne seront pas entièrement soumis aux mêmes règles, notamment aux mêmes tarifs.

[75] Il serait potentiellement très dommageable pour la vitalité économique de l'industrie de se voir imposer encore des hausses de tarifs au moment où Uber offre le même service à une fraction du prix. La solution d'un moratoire aurait donc l'avantage de reconnaître, d'une part, la réalité de la hausse des coûts de taxi, mais d'être conséquente du contexte concurrentiel dans lequel évoluent les chauffeurs de taxi.

[76] En ce qui concerne l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, il demeure une certaine incompréhension de la part de la clientèle sur le fonctionnement des tarifs applicables à l'aéroport. De la même manière, l'omniprésence de la concurrence déloyale d'Uber est plus importante à l'aéroport que partout ailleurs.

[77] À ce sujet, le RITQ croit que les principales solutions pourraient être apportées en cheminant vers les trois idées clés suivantes : réserver l'accès à l'aéroport aux taxis munis d'un permis dûment délivré et affilié à un intermédiaire de taxi, assurer l'application de la tarification fixe pour la zone près de l'aéroport dans les deux directions et instaurer un affichage clair et distinct du montant supplémentaire imposé comme droit d'accès à l'aéroport.

[78] La mise en place de ces solutions permettrait d'assurer la pérennité du service à l'aéroport, d'améliorer l'image de l'industrie auprès des clientèles de Québec et de bien clarifier la présence de l'autorité de la Commission dans le contrôle des services dispensés à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec.

[79] Enfin, le RITQ prétend que le contexte récent de l'industrie pourrait avoir fait ressortir une faille du fonctionnement de l'industrie du taxi lui limitant sa capacité à s'adapter aux nouvelles réalités de la mobilité. À son avis, il est effectivement possible de se poser la question à savoir si la fixation des tarifs par la Commission permet à leur marché d'atteindre le prix optimal d'opération, considérant que les opérations de transporteurs comme Uber offertes à plus faibles prix ont suscité la demande de transport d'une nouvelle clientèle.

[80] C'est pourquoi il estime que la Commission devrait procéder à une évaluation rigoureuse et quantitative de la demande dans le marché de l'industrie du transport par taxi. Cette analyse devrait permettre de confronter la rentabilité commerciale des tarifs actuels à des tarifs potentiellement plus faibles qui pourraient générer de plus grands volumes de ventes.

[81] Cette évaluation permettrait notamment d'accroître la connaissance de la Commission sur les tarifs qu'elle fixe, en plus de permettre l'avancement de la réflexion actuelle sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi. Éventuellement, elle permettrait potentiellement d'assurer la mise en place de tarifs optimaux qui diminueraient le temps d'attente des véhicules, favoriserait le recours au transport par taxi et donc concorderait avec les objectifs de mobilité durable du gouvernement.

[82] Pour ce faire, il est incontournable de mesurer l'effet de variation des tarifs sur la demande et l'offre.

3- Feeld S. Jean

[83] Titulaire d'un permis de propriétaire de taxi l'autorisant à desservir l'agglomération A.11 Montréal, Feeld S. Jean souscrit à une tarification additionnelle lorsqu'un client désire un véhicule spécifique (ex. : Prius V, van, etc.). À son avis, des frais supplémentaires de 10 \$ à 20 \$ devraient s'appliquer pour une telle demande.

[84] Les règles en cette matière sont floues.

[85] Il déplore l'appauvrissement des propriétaires de permis de taxi. Les revenus, tout comme la valeur des permis, diminuent. Malgré cela, le niveau des coûts fixes d'exploitation d'un permis est important (ex. : achat d'un véhicule, immatriculation, assurance, etc.). Toute modification tarifaire devrait tenir compte de cette situation.

4- Georges Malouf (Taxi Pontiac et Taxi Boisjoly), George Boussios (Taxi Champlain) et Joseph Naufal (Taxi Coop de l'Est)

[86] À titre de directeur général de Taxi Pontiac et Taxi Boisjoly, Georges Malouf s'oppose à tout changement tarifaire. Dans un courriel transmis à la Commission, il mentionne que la situation actuelle de l'industrie du taxi ne permet pas d'augmenter la tarification, surtout dans le cadre de la compétition déloyale. Une augmentation des tarifs affecterait la perception des clients envers cette industrie.

[87] Les courriels transmis par George Boussios (Taxi Champlain) et Joseph Naufal (Taxi Coop de l'Est) révèlent qu'ils partagent le même point de vue.

5- Carolle Dallaire (Taxi 2151)

[88] Le 25 octobre 2017, Carolle Dallaire transmet une lettre à la Commission dans laquelle elle fait part de son inquiétude quant aux recommandations avancées par les PMTQ.

[89] En tant que déléguée régionale (région du Saguenay) au dernier Comité de l'industrie du taxi, elle précise que ces recommandations ne tiennent compte que de la réalité montréalaise.

[90] La baisse du tarif au kilomètre combinée avec la baisse du nombre de courses dans les régions, à la suite de la venue de « faux transporteurs bénévoles », signifiera la fin du service dans les régions les plus éloignées.

[91] Elle demande de consulter les intermédiaires en services de transport par taxi des régions avant de rendre toute décision. La réalité montréalaise et celle des régions s'avèrent très différentes.

[92] Dans ce contexte, il aurait lieu d'envisager de revoir la tarification ou la moduler en conséquence.

[93] Elle précise que le contexte actuel affecte la rentabilité des services de transport par taxi pour les régions et qu'il est temps que la tarification soit ajustée pour tenir compte de l'augmentation des coûts. Depuis 2012, aucune augmentation des tarifs de taxi n'a été décrétée par la Commission.

6- Magella Gauthier

[94] À titre de directeur au sein du C.P.C.D.I.T., l'un des membres des PMTQ, Magella Gauthier déclare qu'il n'a jamais été consulté ni même informé des recommandations présentées par les PMTQ.

[95] Il est contre toute augmentation de tarifs.

LE DROIT

[96] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*³² (la *Loi*) prévoit notamment que la Commission établit les tarifs applicables en matière de services de transport par taxi à la suite d'une audience publique. La Commission fixe un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations. Elle peut également fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis. Tout tarif ainsi fixé peut varier selon le jour ou la période du jour au cours duquel le service est fourni.

[97] L'article 60 de la *Loi* souligne également que la fixation des tarifs en matière de services de transport par taxi doit être précédée d'un avis publié dans un quotidien invitant les intéressés à intervenir. Sauf dans le cas des tarifs fixés lors d'une audience particulière et qui ne nécessitent aucune publication, les tarifs fixés doivent être publiés à la *Gazette officielle du Québec* et sur le site Internet de la Commission.

[98] L'article 61 de la *Loi* prévoit que les tarifs établis par la Commission doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course soit calculé selon l'un ou plusieurs des modes suivants : par taximètre, par zone, par heure et fractions d'heure, par odomètre ou par tout autre mode déterminé par règlement.

[99] L'article 62 de la *Loi* mentionne que le prix d'une course peut être convenu avec un client, même s'il diffère des tarifs établis par la Commission, lorsque les parties concluent un contrat écrit dont copie est conservée à bord de l'automobile ou au principal établissement du titulaire de permis de propriétaire de taxi ou de l'intermédiaire en services de transport par taxi. Le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la Commission, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement.

³² RLRQ, chapitre S-6.01.

[100] L'article 64 de la *Loi* énonce également qu'un chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en outre du prix de la course calculé conformément aux tarifs, des frais autres que ceux prévus par règlement.

[101] L'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*³³ (le *Règlement*) mentionne, entre autres, que les tarifs fixés par la Commission en vertu de l'article 60 de la *Loi* sont les mêmes pour tous les titulaires de permis de propriétaire de taxi d'une même agglomération et qu'ils doivent être affichés à l'intérieur des véhicules taxis.

L'ANALYSE ET LA CONCLUSION

[102] Tel qu'il est prescrit par la *Loi*, la Commission a tenu une audience publique quant à l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi.

[103] Les tarifs visés concernent tant les tarifs généraux que les tarifs particuliers que l'on retrouve au *RTTP*.

[104] Depuis la mise en place du mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi sur la base de l'ICT, celui-ci a progressé, entre 2012 et 2017, de 5,922 %. Plus particulièrement, entre 2016 et 2017, l'ICT a augmenté de 1,618 %.

[105] Or, des observations présentées lors de l'audience publique, les PMTQ souhaitent que la tarification reflète davantage la réalité des courses effectuées sur le territoire de l'île de Montréal.

[106] Pour ce faire, ils proposent de réviser les trois composantes servant à calculer le prix d'une course par le taximètre, soit le prix de départ, au kilomètre parcouru et par minute d'attente.

[107] L'augmentation de la circulation, la diminution des limites de vitesse permises ainsi que les nombreux travaux routiers seraient à l'origine de l'accroissement du temps pour effectuer une course de taxi sur le territoire de l'île de Montréal. Ce constat serait davantage observé lorsque la distance à parcourir s'avère courte.

[108] Cette réalité, aucunement prise en compte dans les tarifs actuels, affecte à la baisse le nombre de courses qu'un chauffeur effectue durant ses heures en service. Cela diminue d'autant ses revenus.

[109] L'analyse de 296 801 courses de taxi recensées au cours de la dernière année par les PMTQ, dont l'origine ou la destination se retrouvent sur le territoire de l'île de Montréal, révèle que les revenus actuels couvrent à peine les dépenses estimées.

³³ RLRQ, chapitre S-6.01, r. 3.

[110] Afin de les augmenter, tout en tenant compte du profil des courses de taxi sur le territoire de l'île de Montréal et du temps additionnel pour les réaliser, les PMTQ suggèrent de hausser le prix par minute d'attente de 0,25 \$, soit de 0,63 \$ à 0,88 \$. En contrepartie, ils entendent revoir le prix de départ et par kilomètre parcouru à la baisse, respectivement de 0,20 \$ (de 3,45 \$ à 3,25 \$) et 0,10 \$ (de 1,70 \$ à 1,60 \$).

[111] Sur la base des paramètres de la course étalon, son coût total passerait de 14,47 \$ à 14,77 \$, soit une augmentation de 2,07 %.

[112] Ces changements tarifaires influenceraient à la hausse l'offre de transport par taxi en période de pointe.

[113] De plus, les PMTQ proposent d'appliquer des frais additionnels de 15,00 \$ lorsque des utilisateurs de taxi désirent des voitures spécifiques et de 15,00 \$ également à ceux qui souhaitent effectuer une réservation de véhicule. Ces services supplémentaires permettraient de répondre à un besoin exprimé par une partie de la clientèle et leur facturation contribuerait à améliorer les revenus des chauffeurs de taxi.

[114] Il est également suggéré d'appliquer des frais spéciaux et modulés pour les courses de taxi réclamées par des applications mobiles. Ainsi, toute annulation de course ferait l'objet d'une surcharge de 5,00 \$. Lorsque la demande serait exceptionnellement élevée, il aurait lieu d'augmenter de façon raisonnable le prix d'une course de taxi. Un pourcentage additionnel serait exigé. Il s'agirait d'une tarification dynamique variant selon la demande de transport par taxi.

[115] Tous ces montants ou pourcentage suggérés constituent des seuils limites.

[116] Enfin, on demande d'afficher distinctement les frais de passage qu'exige l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal du tarif fixe de 40,00 \$ pour se rendre ou partir de cet endroit. Ces frais de passage représentent 3,00 \$ par course de taxi. Cette demande ne change en rien le tarif global actuel.

[117] L'arrivée d'un concurrent majeur dans l'industrie du taxi, tel qu'Uber, a modifié considérablement l'offre de service de transport par taxi à Montréal. Dorénavant, plusieurs utilisateurs de taxi se sont tournés vers cette option pour se déplacer.

[118] Il est clair, selon eux, que les titulaires de permis de propriétaire de taxi entendent maintenir leur part du marché. Les PMTQ sont conscients que la concurrence influe à la baisse sur le prix demandé pour une course. Par contre, ils estiment que les revenus générés actuellement ne permettent d'offrir au chauffeur de taxi l'équivalent du salaire minimum pour les heures travaillées.

[119] Les PMTQ sont convaincus que les recommandations avancées permettront de corriger la situation.

[120] Les PMTQ disent représenter une dizaine d'organismes ou d'entreprises d'importance de l'industrie du taxi dont la majorité agit à titre d'intermédiaires en service de transport par taxi. Le C.P.C.D.I.T. serait un des membres des PMTQ.

[121] Par contre, la Commission constate que les recommandations proposées par les PMTQ semblent loin de faire l'unanimité chez les membres qu'ils représentent, ainsi qu'auprès de certains autres intervenants.

[122] Un des directeurs du C.P.C.D.I.T., membre des PMTQ, est venu dire en audience n'avoir jamais été consulté ou informé des recommandations présentées par les PMTQ.

[123] Des intervenants affirment n'avoir jamais eu vent des modifications tarifaires demandées.

[124] Le RITQ soutient que les conditions de l'offre de service dans la région de Québec sont bien différentes de celles de la région de Montréal.

[125] Cet organisme soutient que la durée des courses à Québec est plus longue que celles de Montréal, les distances également et les conditions de la circulation sont différentes.

[126] Le RITQ estime que la Commission devrait procéder à une évaluation quantitative et rigoureuse de la demande dans le marché de l'industrie du transport par taxi. Cette analyse devrait permettre de confronter la rentabilité commerciale des tarifs actuels à des tarifs potentiellement plus faibles qui pourraient générer de plus grands volumes de vente. Delà, l'importance de mesurer l'élasticité de la demande et de l'offre par rapport au prix.

[127] Selon le RITQ, une évaluation permettrait notamment d'accroître la connaissance de la Commission sur les tarifs qu'elle fixe, en plus de permettre l'avancement de la réflexion actuelle sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi.

[128] Finalement, plusieurs intervenants à l'audience recommandent le maintien des tarifs actuels, leurs recommandations étant basées sur le contexte économique actuel, particulièrement en raison de la concurrence d'Uber.

[129] En région, d'autres intervenants préconisent plutôt un ajustement de la tarification afin de rattraper l'augmentation des coûts des dépenses pour maintenir une certaine marge de rentabilité.

[130] La Commission considère que l'analyse des données ayant conduit aux recommandations avancées par les PMTQ illustre avant tout un portrait de la situation sur le territoire de l'île de Montréal.

[131] Le profil des courses effectuées dans les différentes agglomérations de taxi du Québec n'est pas nécessairement le même. Les nouveaux paramètres tarifaires, présentés par les PMTQ, ne sont pas nécessairement les mêmes dans les agglomérations de taxi du Québec.

[132] Contrairement aux années antérieures, les personnes présentes à l'audience publique ne partagent pas la même opinion quant à la pertinence d'augmenter ou non les tarifs actuels.

[133] La Commission constate que la plupart des observations des intervenants sont plutôt orientées sur la pertinence de procéder à un ajustement des tarifs en référence à l'ICT, que de procéder à une restructuration des paramètres et des modes tarifaires à modifier dans un contexte de modernisation.

[134] L'arrivée d'un concurrent majeur dans l'industrie du taxi, tel qu'Uber, a modifié considérablement l'offre de service de transport par taxi à Montréal. Dorénavant, plusieurs utilisateurs de taxi se sont tournés vers cette option pour se déplacer.

[135] La Commission rappelle qu'elle agit, dans le cadre de ses pouvoirs, comme un régulateur économique. En ce sens, elle doit considérer tous les paramètres pertinents à la fixation des tarifs de taxi, en tenant compte des besoins de l'industrie du taxi et de leurs préoccupations, ce qui leur permettra d'assurer une exploitation rentable, et des besoins des usagers des services de taxi qui, eux, sont en droit de s'attendre à des services de qualité et sécuritaires à un coût raisonnable.

[136] La Commission constate que l'industrie est en recherche de solutions et que les recommandations faites par certains intervenants ne font pas nécessairement l'unanimité auprès d'autres acteurs de l'industrie.

[137] La Commission souligne également le faible nombre d'intervenants qui ont soumis et démontrés leurs observations pour les fins de l'audience publique.

[138] La Commission note l'existence de visions différentes des intervenants, selon qu'on discute de la région de Montréal, de la région de Québec ou des autres régions du Québec.

[139] La Commission n'est pas convaincue que la tarification en vigueur, dans sa forme actuelle, génère une rentabilité qui assure une pérennité des services de taxi offerts par les titulaires de permis de propriétaire de taxi, ni des conditions salariales acceptables pour les chauffeurs de taxi.

[140] La Commission est d'avis que l'industrie du taxi est à la croisée des chemins de sa modernisation et que les modalités d'application de l'offre de service et les composantes applicables à la tarification des services de transport par taxi doivent être considérées dans la perspective de ce nouveau contexte économique.

[141] Par contre, la Commission est d'avis que le gel des tarifs de taxi, depuis 2012, n'est plus la façon de faire pour maintenir l'équilibre entre la rentabilité des services de taxi offerts par les titulaires de permis et la qualité des services offerts aux usagers, et ce, à des coûts acceptables.

[142] La modernisation de l'industrie ne doit pas non plus se faire uniquement dans l'ombrage de la concurrence des services offerts par d'autres entreprises qui développent de nouveaux modes de transport, comme le propose Uber.

[143] L'industrie doit être proactive et créative pour assurer des services de transport par taxi dans un contexte de modernisation.

[144] La Commission doit procéder à une fixation générale des tarifs qui s'appliquent à l'ensemble des agglomérations du Québec.

[145] Elle est d'avis qu'il y a lieu d'analyser plus en profondeur la possibilité de fixer des tarifs particuliers, selon d'autres paramètres et d'autres modulations à considérer, en tenant compte de toutes les particularités des régions du Québec.

[146] La Commission estime nécessaire que l'industrie s'implique plus concrètement dans les audiences publiques de fixation des tarifs de taxi, qu'elle lui fasse part de ses observations dans ce nouveau contexte, avec une documentation plus précise.

[147] Les recommandations avancées par les PMTQ méritent que la Commission s'y attarde très sérieusement. Elles touchent l'ensemble des titulaires de permis de propriétaire de taxi.

[148] Dans le contexte de la preuve apportée au cours de l'audience publique, ces demandes deviennent à tout le moins prématurées, à très court terme, et l'industrie du taxi n'est pas préparée à soumettre des observations appropriées pour restructurer de nouveaux paramètres et soumettre de nouvelles modulations des tarifs des services de transport par taxi.

[149] Bien que la Commission puisse fixer un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations du Québec, elle peut également fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis, tels que notamment des tarifs par taximètre, par zone, par heure et fractions d'heure, des tarifs variables selon le jour ou la période du jour et par des frais additionnels, comme le prévoit les articles 60 et 61 de la *Loi*.

[150] En conséquence, la Commission va disposer de la présente demande en considérant les observations soumises et en disposer en conformité de l'article 60 de la *Loi*.

[151] La Commission va donc disposer de la demande comme ci-après prévu.

Fixation des tarifs généraux et particuliers du *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTP)*

[152] La preuve révèle que plusieurs des intervenants sont d'avis que les revenus actuels du transport par taxi sont insuffisants pour couvrir leurs dépenses d'exploitation compte tenu de l'ICT. Cette situation affecte grandement la rémunération allouée aux chauffeurs de taxi. Cela n'a pas été contesté lors de l'audience publique tenue.

[153] Ainsi, pour permettre à l'industrie de retrouver en partie la rentabilité des services de transport par taxi, la Commission va augmenter les tarifs généraux et les tarifs particuliers prévus au *RTTP* pour l'ensemble des agglomérations du Québec.

[154] La Commission va donc augmenter tous les tarifs prévus au *RTTP* de 2,5 % (taxes incluses), à compter du **1^{er} juin 2018**. Cet ajustement prend en considération la demande d'augmentation par les PMTQ.

[155] Cette augmentation sera appliquée à chacune des composantes tarifaires lorsque le prix d'une course est calculé par le taximètre ou l'odomètre, soit le prix de départ, le prix au kilomètre et le prix par minute d'attente, le cas échéant.

[156] Les tarifs particuliers au *RTTP* feront aussi l'objet d'une augmentation de 2,5 %.

[157] Ainsi, le prix de la course étalon passera de 14,47 \$ à 14,85 \$, soit l'équivalent d'une augmentation totale de 2,6 % en considérant la méthode d'arrondissement des tarifs :

Application d'une augmentation de 2,5 % aux tarifs actuels de transport par taxi

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis janvier 2012	% d'augmentation appliqué	Valeur nouveaux tarifs = $A * (1 + B)$	Tarifs proposés pour 2018 = C arrondi ¹	Variation 2018/2012 = $(D - A)/A$
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Prix de départ	3,45 \$	2,5 %	3,536 \$	3,50 \$	1,4 %
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	2,5 %	1,743 \$	1,75 \$	2,9 %
Prix par minute d'attente	0,63 \$	2,5 %	0,646 \$	0,65 \$	3,2 %
Course étalon (5 km et 4 min. d'attente)	14,47 \$		14,835 \$	14,85 \$	2,6 %

(1) 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.

Sur la preuve soumise en relation aux paramètres et modulation des tarifs et des autres frais additionnels dans le cadre de la fixation générale des tarifs de taxi

[158] La Commission constate que l'industrie est en recherche de solutions et que les recommandations faites par certains intervenants ne font pas nécessairement l'unanimité auprès d'autres acteurs de l'industrie.

[159] Elle constate également que la plupart des intervenants n'ont pu analyser adéquatement les modifications suggérées qui changent notamment, la pondération des composantes tarifaires actuelles comme le proposent les PMTQ.

[160] La Commission constate que selon la preuve apportée à l'audience publique sur les modifications proposées à la modulation des tarifs, il lui est impossible de se prononcer sur les recommandations présentées par les PMTQ, la preuve étant insuffisante sur ce point.

[161] Pour ces raisons et afin de permettre à tous les intervenants de l'industrie de faire valoir leurs observations sur la fixation des tarifs dans un contexte de modernisation des services de transport par taxi et d'assurer une meilleure concertation entre les intervenants de l'industrie sur les orientations à prendre en matière de fixation des tarifs, la Commission va reporter à une audience ultérieure, à compter du 30 novembre 2018, l'analyse plus en détails de la preuve faite à l'audience publique tenue le 24 octobre 2017 sur les nouveaux paramètres, la pondération des composantes tarifaires et les nouvelles modulations des tarifs et des autres frais additionnels dans le cadre de la fixation générale des tarifs de taxi.

[162] Cette audience publique sera précédée d'une nouvelle publication sur le site Internet de la Commission et dans les journaux d'un avis public, comme le prévoit l'article 60 de la *Loi*, pour permettre aux intervenants dans la présente demande, à toutes autres personnes intéressées, incluant le public en général, de soumettre leurs observations.

[163] L'avis public mentionnera que la fixation des tarifs du transport par taxi portera sur la pertinence et l'opportunité d'augmenter ou de réduire les tarifs du *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*, de modifier les paramètres et les modules tarifaires, de fixer un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations du Québec, de fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis, visant les tarifs par taximètre, par zone, par odomètre, par heure et fractions d'heure, tarifs variables selon le jour ou la période du jour, tarifs particuliers visant un client par contrat ou par tout autre mode de tarification par modulation numérique ou électronique et de fixer des frais additionnels applicables aux tarifs du transport par taxi, et ce, dans les limites prévues dans la *Loi* et la réglementation applicable.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REMPLECE

les tarifs en vigueur apparaissant au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTP)*, RLRQ, chapitre S-6.01 r. 6., publiés dans la *Gazette officielle du Québec*, Partie 2, le 27 février 2013, page 739, à compter du **1^{er} juin 2018**;

AUGMENTE les tarifs généraux et particuliers prévus au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*, pour l'ensemble des agglomérations du Québec de **2,5 % (taxes incluses)**, à compter du **1^{er} juin 2018**;

FIXE à compter du **1^{er} juin 2018**, les tarifs généraux et particuliers prévus au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTPT 2018-0001)*, joint à l'**Annexe « A »** de la présente décision pour faire partie intégrante de la présente décision;

AVISE qu'elle reporte à une audience ultérieure à compter du 30 novembre 2018, l'analyse plus en détails de la preuve faite à l'audience tenue le 24 octobre 2017 sur les nouveaux paramètres, la pondération des composantes tarifaires et les nouvelles modulations des tarifs et des autres frais additionnels dans le cadre de la fixation générale des tarifs de taxi. Cette audience sera précédée d'une nouvelle publication sur le site Internet de la Commission des transports du Québec et dans les journaux d'un **avis public**, comme le prévoit l'article 60 de la *Loi*, pour permettre aux intervenants dans la présente demande et à toutes autres personnes intéressées, incluant le public en général, de soumettre leurs observations;

PRÉCISE

que l'**avis public** mentionnera que la fixation des tarifs du transport par taxi portera sur la pertinence et l'opportunité d'augmenter ou de réduire les tarifs du *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTPT 2018-0001)*, de modifier les paramètres et leur pondération et les modules tarifaires, de fixer un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations du Québec, de fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis, visant les tarifs par taximètre, par zone, par odomètre, par heure et fractions d'heure, tarifs variables selon le jour ou la période du jour, tarifs particuliers visant un client par contrat ou par tout autre mode de tarification par modulation numérique ou électronique et de fixer des frais additionnels applicables aux tarifs du transport par taxi, et ce, dans les limites prévues dans la *Loi* et la réglementation applicable.

Christian Jobin, président du banc
Juge administratif.

Marc Delâge, avocat
Juge administratif.

p. j. Annexes B, C et D.

Annexe « A » *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTPT 2018-0001)*.

Avis de recours.

c. c. M^e Patricia Léonard, avocate pour la Direction des affaires juridiques de la Commission des transports du Québec.

Annexe A

Recueil des tarifs du transport privé par taxi
RTTPT 2018-0001, le 1^{er} juin 2018
Loi concernant les services de transport par taxi
(chapitre S-6.01, a. 60)

Recueil des tarifs du transport privé par taxi

RTTPT 2018-0001, le 1^{er} juin 2018

Loi concernant les services de transport par taxi

(chapitre S-6.01, a. 60)

SECTION I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.** Le présent tarif s'applique à compter du 1^{er} juin 2018, au transport privé par taxi à l'exclusion du transport effectué en vertu d'un permis de taxi spécialisé.
- 2.** Lorsque l'automobile utilisée par le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi n'est pas munie d'un taximètre, la distance parcourue avec un client est mesurée au moyen de l'odomètre.
- 3.** Un chauffeur de taxi ne peut réclamer pour le prix d'une course un montant supérieur à celui calculé conformément au présent tarif.
- 4.** Pour l'application du présent tarif, l'expression «heure ou fractions d'heure d'attente» signifie le temps durant lequel un taxi est immobilisé ou circule à moins de 22,382 km par heure lors d'une course.

Le nombre 22,382 provient de la division du tarif horaire par le tarif au kilomètre prévu à l'article 6.

SECTION II

TARIFS GÉNÉRAUX

- 5.** Les tarifs généraux sont applicables au transport privé effectué par les titulaires de permis de propriétaire de taxi dans l'ensemble du Québec, sous réserve de l'application des tarifs particuliers.
- 6.** Le prix d'une course calculé par le taximètre est le suivant :

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	3,05 \$	1,52 \$	33,92 \$
TPS de 5 %	0,15 \$	0,08 \$	1,70 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,30 \$</u>	<u>0,15 \$</u>	<u>3,38 \$</u>
Tarif au taximètre	3,50 \$	1,75 \$	39,00 \$

7. Le prix d'une course calculé par l'odomètre est le suivant :

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	1,52 \$	33,92 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,08 \$	1,70 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,00 \$</u>	<u>0,15 \$</u>	<u>3,38 \$</u>
Tarif au taximètre	0,00 \$	1,75 \$	39,00 \$

SECTION III TARIFS PARTICULIERS

§ 1. — *Tarifs applicables au transport dont l'origine ou la destination est l'aéroport international de Montréal-Trudeau*

8. Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le centre-ville de Montréal, peu importe le nombre de passagers, est le suivant :

Prix forfaitaire de base	35,66 \$
TPS de 5 %	1,78 \$
TVQ de 9,975 %	<u>3,56 \$</u>
Prix forfaitaire total	41,00 \$

Ce prix est applicable lorsqu'il n'y a qu'un seul point d'embarquement et un seul point de débarquement.

Pour l'application du présent article, le centre-ville de Montréal est délimité comme suit :

— à l'ouest: l'avenue Atwater jusqu'au canal Lachine; le canal Lachine jusqu'au pied de la rue de Condé; la rue de Condé jusqu'à la rue St-Patrick; la rue St-Patrick, vers l'est, jusqu'à la rue Bridge; la rue Bridge jusqu'au pont Victoria;

— à l'est : l'avenue Papineau;

— au sud : les immeubles situés sur l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde;

— au nord : l'avenue des Pins; la rue Saint-Denis, de l'avenue des Pins à la rue Cherrier; la rue Cherrier, de la rue Saint-Denis à la rue Sherbrooke; la rue Sherbrooke, de la rue Cherrier à l'avenue Papineau.

Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie du centre-ville de Montréal.

8.1 (Abrogé) Décisions 2015 QCCTQ 3036 et 2015 QCCTQ 3124.

9. Un chauffeur de taxi doit calculer le prix d'une course au taximètre après avoir effectué un premier arrêt pour laisser descendre un client ou lorsqu'il ramasse des clients à plus d'un endroit.

10. Le prix minimum pour une course dont l'origine est l'aérogare principale de l'aéroport international de Montréal-Trudeau est de 17,45 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

Toute lecture au taximètre d'un montant inférieur est réputée être de 17,45 \$.

§ 2. — *Tarifs applicables à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec*

11. Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage et le centre-ville de Québec, peu importe le nombre de passagers, est le suivant :

Prix forfaitaire de base	30,52 \$
TPS de 5 %	1,53 \$
TVQ de 9,975 %	3,05 \$
Prix forfaitaire total	35,10 \$

Pour l'application du présent article, le centre-ville de Québec est délimité comme suit:

— au nord : l'autoroute Félix-Leclerc;

— à l'est : l'avenue d'Estimauville et son prolongement jusqu'au fleuve Saint-Laurent;

— au sud: le fleuve Saint-Laurent;

— à l'ouest : l'autoroute Laurentienne; la rue Saint-Anselme jusqu'à la rue des Commissaires; la rue des Commissaires; le boulevard Langelier; la Côte-de-Salaberry; l'avenue de Salaberry et son prolongement jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie du centre-ville de Québec.

12. Le prix d'une course en provenance de l'aérogare principale de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec à destination de la zone de Ste-Foy, peu importe le nombre de passagers, est le suivant :

Prix forfaitaire de base	13,40 \$
TPS de 5 %	0,67 \$
TVQ de 9,975 %	<u>1,33 \$</u>
Prix forfaitaire total	15,40 \$

Ces tarifs sont applicables lorsqu'il n'y a qu'un seul point d'embarquement et un seul point de débarquement.

Pour l'application du présent article, la zone de Sainte-Foy est délimitée comme suit :

— au nord : le rang Sainte-Anne; la route de l'Aéroport; l'avenue Sainte-Geneviève;

— à l'est : l'autoroute Henri IV;

— au sud : l'autoroute Charest;

— à l'ouest: l'avenue Jean-Gauvin; le boulevard Wilfrid-Hamel; la rue des Champs Élysées et leur prolongement entre le boulevard Wilfrid-Hamel et l'autoroute Charest. Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie de la zone de Sainte-Foy.

13. Un chauffeur de taxi doit calculer le prix d'une course au taximètre après avoir effectué un premier arrêt pour laisser descendre un client ou lorsqu'il ramasse des clients à plus d'un endroit.

§ 3. — *Tarifs applicables aux agglomérations Fermont 297201 et Baie-James (Radisson) 299101*

14. Le prix d'une course calculé par odomètre est le suivant :

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	2,09 \$	33,92 \$
TPS de 5%	0,00 \$	0,10 \$	1,70 \$
TVQ de 9,975%	<u>0,00 \$</u>	<u>0,21 \$</u>	<u>3,38 \$</u>
Tarif au taximètre	0,00 \$	2,40 \$	39,00 \$

15. Le prix minimum pour une course dont l'origine ou la destination est située dans l'une ou l'autre de ces agglomérations est de 6,55 \$, comprenant la TPS et la TVQ. Toute lecture d'un montant inférieur est réputée être de 6,55 \$.

§ 4. — *Tarifs applicables à l'agglomération de Saint-Augustin 298206 (Basse-Côte-Nord)*

16. Le prix d'une course entre l'aéroport ou le quai de Saint-Augustin et l'agglomération de Saint-Augustin ainsi qu'entre l'aéroport de Saint-Augustin et la réserve de Pakuashipi est de 8,20 \$, comprenant la TPS et la TVQ, par personne par course.

SECTION IV

DISPOSITIONS FINALES

17. les tarifs en vigueur à compter du 1^{er} juin 2018, remplacent ceux décrits au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTP), RLRQ, chapitre S-6.01 r.6.*, publiés dans la *Gazette officielle du Québec*, Partie 2, le 27 février 2013, page.739.

Annexe B

Catégories de coûts pour l'indice du coût du taxi

Poste de dépenses	Indicateur de Statistique Canada	Pondération%
1) Inspections, comptabilité, fréquence radio et téléphone cellulaire	IPC ³⁴ Services	1,67 %
2) Droits, immatriculation et permis	IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	0,52 %
3) Assurances (dommages corporels, matériels et responsabilité)	IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	3,15 %
4) Financement et amortissement du véhicule et de l'équipement	IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	5,98 %
5) Frais d'intermédiaire	IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77 %
6) Entretien du véhicule	IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	10,66 %
7) Carburant	IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,47 %
8) Salaire 1	Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89 %
9) Salaire 2	Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	26,89 %
10) Retour sur investissement	IPC d'ensemble	7 %
Total		100 %

³⁴ IPC = Indice des prix à la consommation.

Annexe C

Calcul de l'indice du coût du taxi (ICT) en 2016

Nom de l'indicateur de Statistique Canada (A)	POIDS en % (B)	2012 (ANNÉE 0)	2013 (ANNÉE 1)			2014 (ANNÉE 2)			2015 (ANNÉE 3)			2016 (ANNÉE 4)		
		août 2012 (C)	août 2013 (D)	% évolution (E)	évolution pondérée (F)	août 2014 (G)	% évolution (H)	évolution pondérée (I)	août 2015 (J)	% évolution (K)	évolution pondérée (L)	août 2016 (M)	% évolution (N)	évolution pondérée (O)
				(D-C) / C			(G-D) / D			=(J-G)/G			=(M-J)/J	
Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89	791,11	798,66	1,0%	0,257	821,03	2,8%	0,753	847,41	3,2%	0,864	870,71	2,7%	0,739
Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	26,89	832,91	823,12	-1,2%	-0,316	838,58	1,9%	0,505	895,68	6,8%	1,831	917,48	2,4%	0,654
IPC d'ensemble	7,00	120,90	121,90	0,8%	0,058	123,80	1,6%	0,109	125,20	1,1%	0,079	125,30	0,1%	0,006
IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	5,98	91,90	92,50	0,7%	0,039	94,00	1,6%	0,097	94,10	0,1%	0,006	98,80	5,0%	0,299
IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,47	184,30	188,19	2,1%	0,263	189,97	0,9%	0,118	163,78	-13,8%	-1,719	143,83	-12,2%	-1,519
IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	10,66	132,50	135,10	2,0%	0,209	135,60	0,4%	0,039	137,10	1,1%	0,118	138,00	0,7%	0,070
IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	3,15	156,60	154,40	-1,4%	-0,044	163,10	5,6%	0,177	169,20	3,7%	0,118	160,10	-5,4%	-0,169
IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	0,52	106,40	108,80	2,3%	0,012	108,80	0,0%	0,000	114,40	5,1%	0,027	115,20	0,7%	0,004
IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77	113,40	114,40	0,9%	0,042	116,30	1,7%	0,079	118,20	1,6%	0,078	119,20	0,8%	0,040
IPC Services	1,67	125,80	127,60	1,4%	0,024	130,70	2,4%	0,041	132,70	1,5%	0,026	133,60	0,7%	0,011
Progression de l'ICT				0,543			1,918			1,427			0,135	
ICT		100		100,543			102,472			103,935			104,075	

Annexe D

Calcul de l'indice du coût du taxi (ICT) en 2017

Nom de l'indicateur de Statistique Canada	POIDS %	2012 (ANNÉE 0)	2013 (ANNÉE 1)			2014 (ANNÉE 2)			2015 (ANNÉE 3)			2016 (ANNÉE 4)			2017 (ANNÉE 5)		
		août 2012	août 2013	% évolution	évolution pondéré	août 2014	% évolution	évolution pondéré	août 2015	% évolution	évolution pondéré	août 2016	% évolution	évolution pondéré	août 2017	% évolution	évolution pondéré
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
			(D-C) / C			((G-C)/C)-E			((J-C)/C)-E-H			((M-C)/C)-K-H-E			((P-C)/C)-N-K-H-E		
Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89	791,11	798,66	1,0%	0,257	821,03	2,8%	0,760	847,41	3,3%	0,896	870,71	2,9%	0,792	900,77	3,8%	1,022
Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	26,89	832,91	823,12	-1,2%	-0,316	838,58	1,9%	0,499	895,68	6,9%	1,843	917,48	2,6%	0,704	902,21	-1,8%	-0,493
IPC d'ensemble	7,00	120,90	121,90	0,8%	0,058	123,80	1,6%	0,110	125,20	1,2%	0,081	125,30	0,1%	0,006	126,70	1,2%	0,081
IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	5,98	91,90	92,50	0,7%	0,039	94,00	1,6%	0,098	94,10	0,1%	0,007	98,80	5,1%	0,306	99,60	0,9%	0,052
IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,47	184,30	188,19	2,1%	0,263	189,97	1,0%	0,120	163,78	-14,2%	-1,772	143,83	-10,8%	-1,350	153,55	5,3%	0,657
IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	10,66	132,50	135,10	2,0%	0,209	135,60	0,4%	0,040	137,10	1,1%	0,121	138,00	0,7%	0,072	140,10	1,6%	0,169
IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	3,15	156,60	154,40	-1,4%	-0,044	163,10	5,6%	0,175	169,20	3,9%	0,123	160,10	-5,8%	-0,183	163,80	2,4%	0,074
IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	0,52	106,40	108,80	2,3%	0,012	108,80	0,0%	0,000	114,40	5,3%	0,027	115,20	0,8%	0,004	116,00	0,8%	0,004
IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77	113,40	114,40	0,9%	0,042	116,30	1,7%	0,080	118,20	1,7%	0,080	119,20	0,9%	0,042	119,90	0,6%	0,029
IPC Services	1,67	125,80	127,60	1,4%	0,024	130,70	2,5%	0,041	132,70	1,6%	0,027	133,60	0,7%	0,012	135,30	1,4%	0,023
Progression de l'ICT			0,543			1,923			1,433			0,405			1,618		
ICT	100		100,543			102,467			103,900			104,304			105,922		

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

- 1) pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2) lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3) lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet, à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
N° sans frais : 1 888 461-2433

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
N° sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le TAQ par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le TAQ ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait fait, en vertu de la présente Loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le TAQ aux adresses suivantes :

MONTRÉAL

Tribunal administratif du Québec
500, boul. René-Lévesque Ouest, 22^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : 514 873-7154

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
575, rue Jacques-Parizeau
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : 418 643-3418

N° sans frais ailleurs au Québec : 1 800 567-0278