

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2022 QCCTQ 1249
DATE DE LA DÉCISION : 20220609
DATE DE L'AUDIENCE : 20220329
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 845211
OBJET DE LA DEMANDE : Fixation des tarifs du transport par taxi
MEMBRES DE LA COMMISSION : Stéphane Bergevin
Linda Giroux
Christian Jobin
Nadia Lavigne
Frédéric Pagé

Commission des transports du Québec

Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal

**Comité provincial de concertation et de développement
de l'industrie du taxi**

Association des taxis des régions du Québec

Taxis Coop Québec 525-5191

Bureau du taxi de Montréal

Taxi Lévis

Alain Delafontaine

Stéphanie Gagnon

Serge Lebreux

Jean-René Lehoux

Omer Perrier

Gilles Roberge

Intervenants

DÉCISION

[1] Le 17 janvier 2022, la Commission des transports du Québec (la Commission) publie sur son site Internet¹ ainsi que dans deux quotidiens, Le Journal de Québec et Le Journal de Montréal, un avis public informant qu'elle tiendra une audience publique dès le 28 mars 2022, « sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi »².

[2] Toute personne intéressée, incluant le public en général, désirant formuler de courtes observations écrites ou produire un mémoire, sans être entendue par la Commission, pouvait le faire au plus tard le 4 mars 2022 sur le site Internet de la Commission.

[3] De plus, celles qui souhaitaient être entendues en audience devaient déposer un mémoire et réserver une plage à l'horaire, au plus tard à la même date, en utilisant le formulaire en ligne prévu à cette fin sur le site Internet de la Commission.

[4] L'article 95 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*³ (la *LTRPA*), en vigueur depuis le 10 octobre 2020, permet à la Commission d'établir des tarifs applicables en matière de transport rémunéré de personnes par automobile à la suite d'une audience publique, tout comme la loi qui la précédait, soit la *Loi concernant les services de transport par taxi*⁴ (la *LSTT*).

[5] Entretemps, les tarifs établis par la Commission en vertu de la *LSTT*, tels qu'ils se lisaient avant le 10 octobre 2020, demeurent en vigueur, avec les adaptations nécessaires, jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou abrogés par les tarifs pris en vertu de l'article 95 de la *LTRPA*⁵.

[6] Les tarifs de base et particuliers qui sont présentement applicables à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, aux municipalités de Fermont (97035) et Saint-Augustin (98012 – Basse-Côte-Nord) ainsi qu'au territoire correspondant à l'ancienne municipalité de Radisson constituant une partie de la municipalité d'Eeyou Istchee Baie-James (99060), sont reproduits au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*⁶ (le *RTTP*) et ceux qui seront en vigueur à compter du 12 septembre 2022 seront reproduits au *RTTPA* tel qu'il est défini au paragraphe suivant.

¹ www.ctq.gouv.qc.ca.

² *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ, c. T-11.2, art. 95 al. 3.

³ *Id.*, art. 95 al. 1.

⁴ RLRQ, c. S-6.01.

⁵ Préc., note 2, art. 300.

⁶ *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*, RLRQ, c. S-6.01, r. 7. (Tarifs en vigueur au moment de l'audience publique).

[7] Les tarifs de base et particuliers qui seront applicables dans le cadre de la présente décision seront reproduits dans un recueil qui portera désormais le nom de *Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (le *RTTRPA*) joint à l'annexe A de la présente décision pour en faire partie intégrante. Par la suite, ils seront publiés à la *Gazette officielle du Québec* et sur le site Internet de la Commission⁷.

[8] Il est à noter que la désignation de certains territoires a fait l'objet de modification. Cela s'est avéré nécessaire en raison de l'abrogation des agglomérations de taxi. Toutefois, les nouveaux territoires correspondent à ceux définis antérieurement.

[9] Dans le cadre de la présente demande, les douze personnes et organismes mentionnés à la page frontispice (les Intervenants) ont déposé des observations écrites ou des mémoires. Parmi ceux-ci, le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM), le Comité provincial de concertation développement de l'industrie du taxi (C.P.C.D.I.T.), l'Association des taxis des régions du Québec (A.T.R.Q.), l'entreprise Taxis Coop Québec 525-5191 (Taxis Coop), Taxi Lévis et monsieur Gilles Roberge (M. Roberge) ont manifesté leur intention d'être entendus lors de l'audience publique.

[10] Le 29 mars 2022, soit la date choisie par l'ensemble des organismes précédemment mentionnés, la Commission a tenu une audience publique à Montréal et à Québec par visioconférence et en personne.

[11] Lors de l'audience, la Direction des affaires juridiques de la Commission (DAJ) est présente et représentée par M^e Virginie Ouellette.

[12] Considérant les observations soumises dans le cadre de la présente demande, soit la documentation déposée et les témoignages des différents Intervenants, la Commission doit-elle procéder à la modification des tarifs en matière de services de transport rémunéré de personnes par automobile?

[13] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'abroger les tarifs qu'elle avait établis, tels qu'ils se lisaient avant le 10 octobre 2020, en vertu de la *LSTT*, et maintenus en vigueur par l'article 300 de la *LTPRA*.

[14] Ainsi, la Commission fixe de nouveaux tarifs de base et de nouveaux tarifs particuliers, lesquels sont établis au *RTTRPA*.

⁷ Préc., note 1.

[15] Ces nouveaux tarifs représentent une augmentation de 18 % (taxes incluses) par rapport aux tarifs maintenus en vigueur en vertu de l'article 300 de la *LTPRA*. Cette augmentation sera appliquée notamment aux tarifs de base, à savoir 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 parcouru et le prix par minute d'attente, le cas échéant.

[16] De plus, la Commission fixe des tarifs particuliers lorsque les services de transport rémunéré de personnes par automobile débiteront entre 23 h et 5 h. Un pourcentage additionnel de 15 %, sur les tarifs établis de base, sera alors appliqué pour les transports effectués pendant cette période.

[17] Ainsi, le prix de la course étalon passera de 14,85 \$ à 17,45 \$ (taxes incluses) le jour, soit l'équivalent d'une augmentation totale de 17,51 % en considérant la méthode d'arrondissement des tarifs. Cette même course, débutant entre 23 h et 5 h coûtera dorénavant 20,00 \$ (taxes incluses).

I – HISTORIQUE DES TARIFS EN MATIÈRE DE SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

[18] Depuis sa création, le 8 juillet 1972, en vertu de la *Loi des transports*⁸, en remplacement de la Régie des transports du Québec, la Commission dispose du pouvoir de fixer les tarifs en matière de services de transport par taxi.

[19] Auparavant, les tarifs de transport par taxi étaient fixés notamment, par la Commission des services publics du Québec qui, le 26 décembre 1934, a rendu la première décision en pareille matière⁹.

[20] Déjà, à cette époque, des tarifs de départ, au kilomètre et pour le temps d'attente, tel que nous les connaissons actuellement, étaient en vigueur¹⁰ :

Tarif au taximètre: 0,20 \$ la chute + 0,10 \$ par 2/5 de mille additionnel au premier cinquième et 0,10 \$ par passager excédant quatre ou à la course: 0,45 \$ par course à l'intérieur des limites de la Cité.

Le temps d'attente était fixé à 0,10 \$ pour quatre minutes.

⁸ L.Q. 1972, c. 55.

⁹ Source : Transport réglementé au Québec - juin 1987. Document préparé par le service juridique de la Commission des transports du Québec.

¹⁰ La loi prévoyait qu'une corporation de 30 000 âmes et plus, au 20 avril 1934, devait établir un tarif du prix des courses d'un voiturier public dans le territoire sous juridiction municipale.

[21] Depuis, la législation en matière de tarifs de transport par taxi a fait l'objet de plusieurs modifications.

[22] En 1973, la *Loi des tarifs de taxi*¹¹ a été abrogée à la suite de l'adoption de la *Loi sur le transport par taxi*¹² et du *Règlement sur le transport par taxi*¹³. D'ailleurs, c'est cette dernière loi qui prévoyait des normes de taux et tarifs et une première fixation provinciale de tarifs telles que nous les connaissons aujourd'hui.

[23] Dix ans plus tard, des changements sont aussi survenus. C'est alors que la *Loi sur le transport par taxi*¹⁴ est à son tour abrogée et remplacée, en 2002, par la *LSTT*.

[24] Actuellement, la *LTRPA* établit le cadre légal habilitant la Commission à établir les tarifs applicables au transport rémunéré de personnes par automobile, dont les taxis, et ce, depuis l'entrée en vigueur des dispositions applicables, le 10 octobre 2020.

[25] Ainsi, entre 1974 et 2018, 32 décisions ont été rendues et autant d'audiences publiques ont été tenues par la Commission en vue de fixer des tarifs de base et particuliers de transport par taxi.

[26] Toutefois, ce n'est qu'en 1986 qu'un tarif uniforme a été appliqué sur l'ensemble du territoire du Québec. Celui-ci remplace le tarif dont les trois composantes, prix de départ, au kilomètre et pour le temps d'attente, variaient selon des zones tarifaires, des régions ou des agglomérations de taxi.

[27] Il en fut ainsi, puisque « l'expérience a démontré que l'existence de tarifs différents entraînait des problèmes entre les agglomérations de taxi contiguës »¹⁵. C'est pourquoi les quatre grandes zones tarifaires dans l'industrie du taxi ont été abolies.

[28] Au cours des années, les tarifs de transport par taxi ont fait l'objet de modifications. À l'exception d'une seule occasion, celles-ci ont entraîné une hausse ou un maintien des coûts d'une course de taxi.

[29] L'unique baisse de la tarification découle d'une diminution de la TPS de 1 % à compter du 1^{er} janvier 2008¹⁶.

¹¹ S.R.Q. 1964, chap. 230.

¹² L.R.Q., c. T-11.1.

¹³ R.Q., c. T-11.1, r. 3.

¹⁴ Préc., note 12.

¹⁵ Commission des transports du Québec, MPT86-02062, 28 novembre 1986, p. 12.

¹⁶ Commission des transports du Québec, MPTC07-00398, 8 janvier 2008.

[30] Manifestement, tel que le tableau intitulé « Évolution des composantes tarifaires au cours des années » apparaissant à l'annexe B de la présente décision pour en faire partie intégrante le démontre, le prix de départ pour une course a connu une hausse moins importante que le prix au kilomètre et celui pour le temps d'attente. Respectivement, entre 1986 et 2018, ils ont connu des hausses de 75,0 %, 150,0 % et 160,0 %.

[31] Jusqu'en 2012, la révision des trois composantes tarifaires a reposé sur l'évolution des coûts fixes et variables en lien avec l'exploitation d'un taxi. Ainsi, l'ensemble de ces coûts d'une année par rapport à une année antérieure, additionné d'une marge bénéficiaire, a servi au calcul du pourcentage d'augmentation tarifaire.

[32] Les dernières mises à jour des coûts d'exploitation d'un taxi remontent à 2005, 2008 et 2012. La liste des coûts retenus s'établit ainsi :

Coûts fixes	
1. Droit de renouvellement du permis	9. Financement de l'équipement
2. Permis de chauffeur	10. Immatriculation
3. Permis de conduire	11. Assurance SAAQ
4. Inspection du taximètre	12. Amortissement du véhicule
5. Inspection du véhicule	13. Financement du véhicule
6. Fréquence radio	14. Assurances responsabilité et collision
7. Téléphone cellulaire	15. Frais d'intermédiaire
8. Amortissement de l'équipement	16. Frais de gestion
Coûts variables	
17. Entretien	
18. Carburant	
Salaire	
Bénéfices	

Depuis 2013

[33] Or, depuis 2013, la fixation des tarifs du transport par taxi repose plutôt 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 taxi. Il est composé de dix indicateurs compilés par Statistique Canada qui représentent des catégories de coûts pour un taxi¹⁷. À chacune de ces catégories est appliqué un poids relatif par rapport à l'ensemble.

¹⁷ Voir l'annexe C : « Catégories de coûts pour l'indice du coût du taxi » jointe à la présente décision pour en faire partie intégrante.

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

[35] 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.

[36] Comme convenu initialement, tout ajustement des tarifs de moins de 2 % ou moins est reporté à l'année suivante.

[37] Dans le cas inverse, il a été prévu que 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.

[38] Dans l'éventualité où les tarifs sont modifiés selon l'ICT, il a été prévu, initialement, qu'ils entrent en vigueur le 1^{er} avril suivant la date de la décision.

[39] Depuis janvier 2012, les tarifs applicables ont fait l'objet d'une seule augmentation en 2018¹⁸. Elle a été de l'ordre de 2,5 %.

[40] Entre 2013 et 2017, la progression cumulative de l'ICT a atteint les 5,82 %, alors que par la suite, celui-ci a connu des augmentations annuelles et respectives de 4,75 %, 3,46 %, 2,67 %, 6,19 % et 4,07 %¹⁹.

[41] Au total, l'ICT cumulé depuis 2013 se situe à 26,97 %²⁰ en février 2022.

II – LES OBSERVATIONS DE LA DAJ

[42] La DAJ fait entendre monsieur Éric Lebrun (M. Lebrun), conseiller en statistique au Service de l'optimisation des processus et de l'amélioration continue de la Commission. Il présente la méthodologie de calcul de l'ICT ainsi que les résultats annuels et cumulatifs depuis sa mise en place.

[43] 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.

¹⁸ *Commission des transports du Québec*, 2018 QCCTQ 0740, 29 mars 2018.

¹⁹ Voir l'annexe D.

²⁰ *Ibid.*

[44] Toutefois, des modifications ont été apportées dans le calcul des variations annuelles des dix indicateurs. L'impact final sur l'ICT est mineur²¹. Ce changement s'est avéré nécessaire afin d'une part, d'éviter des bris de séquences dans les séries de données et d'autre part, d'obtenir une formulation plus juste des variations de coûts.

[45] M. Lebrun précise que la pondération des indicateurs est la même que celle présentée lors de la dernière audience publique tenue par la Commission, le 24 octobre 2017.

[46] Chacun de ces indicateurs est associé à différents postes de dépenses générées par l'exploitation d'un taxi. Ainsi, il est permis d'évaluer l'augmentation des différents coûts par les fluctuations annuelles des indicateurs :

Poste de dépenses	Nom de la donnée de Statistique Canada
Inspections, comptabilité, radio et cellulaire	1) IPC Services
Droits, immatriculation et permis de conduire	2) IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles
Assurances	3) IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles
Financement, amortissement – véhicule et équipement	4) IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles
Frais d'intermédiaire	5) IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie
Entretien du véhicule	6) IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles
Carburant	7) IPC Essence (moyenne sur 12 mois)
Salaire	8) Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries 9) Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois)
Retour sur investissement	10) IPC d'ensemble

[47] À son avis, cette approche permet une fixation des tarifs juste et équitable. La méthode de calcul s'avère transparente et prévisible. À défaut de pouvoir caractériser la demande de transport par taxi, l'ICT est une alternative pour l'indexation tarifaire.

²¹ Préc., note 19, annexe D.

[48] M. Lebrun rappelle que cette méthode de calcul a été développée en concertation avec les différents partenaires siégeant à la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, à l'époque :

- CPCDIT - Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi;
- RTAM - Regroupement des travailleurs autonomes Métallos
- ALQ - Association des limousines du Québec
- ATUQ - Association du transport urbain du Québec
- UTACQ - Union des transports adaptés et collectifs du Québec
- ARUTAQ - Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Qc
- Secrétariat aux aînés du Québec;
- MTQ - Ministère des transports du Québec;
- CRQ - Contrôle routier Québec;
- BTM - Bureau du taxi de Montréal
- CTQ - Commission des transports du Québec.

[49] Il est prévu que le modèle tarifaire actuel sera révisé au cours des prochaines années en raison des changements majeurs qu'a connus l'industrie du transport de personnes. Or, M. Lebrun ne peut être plus précis dans le temps. L'éventuelle forme de tarification proposée n'est pas encore déterminée, ni les données qui la composeront.

[50] Questionné à l'égard des renseignements transmis par les répondants et les répartiteurs à la Commission, mensuellement²², depuis le 10 octobre 2021 ainsi qu'annuellement²³, depuis le 1^{er} mars 2022, M. Lebrun mentionne que leur transmission est très récente et que l'analyse ainsi que la validité de ces informations exigent un certain temps avant d'être en mesure de les utiliser dans le cadre d'un exercice tarifaire.

²² Préc., note 2, art. 82 et 89 ; *Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c. T-11.2, r. 4, art. 35, 51 et 131.

²³ Préc., note 2, art. 80, 89; *Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c. T-11.2, r. 4, art. 32 et 33 et *Règlement sur la transmission de renseignements et le facteur de multiplication du prix d'une course*, RLRQ, c. T-11.2, r. 3, art. 1.

[51] Tout comme par les années passées, la progression cumulée de l'ICT a été appliquée 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.

[52] Toutefois, les tarifs retenus pour l'application de l'ICT ne sont pas ceux actuellement en vigueur, mais plutôt ceux déterminés en 2012. Cela permet d'éviter les effets d'arrondissement des composantes tarifaires de 2018 qui pourraient influencer l'impact final.

[53] Ainsi, en tenant compte de la totalité de la variation cumulée de l'ICT de 26,968 % et de son application aux tarifs, le prix de la course étalon²⁴ passerait de 14,45 \$ à 18,65 \$, soit l'équivalent d'une augmentation de 25,6 % :

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

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur entre 2012 et 2018	Progression cumulée de l'ICT 2022	Valeur des nouveaux tarifs = A * (1 + B)	Tarifs calculés selon l'ICT et arrondis = C arrondi ¹	Variation en % = (D - A) / A
	(A)	(B)	(C) ²	(D) ³	(E)
Prix de départ	3,45 \$	26,968 %	4,38041	4,35 \$	24,3 %
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	26,968 %	2,22195	2,20 \$	25,7 %
Prix par minute d'attente	0,63 \$	26,968 %	0,82529	0,83 \$	27,7 %
Prix par heure d'attente	38,05 \$			49,80 \$	27,7 %
Course étalon (5 km et 4 min d'attente)	14,45 \$			18,65 \$⁴	25,6 %

- (1) Note : Méthode d'arrondissement. Prix par kilomètre parcouru : aux 0,05 \$ les plus près.
Prix de départ : aux 0,05 \$ inférieurs. Prix par minute d'attente : aux 0,01 \$ supérieur.
- (2) La Commission considère que le tableau présenté comporte des données erronées. Celles-ci auraient dû se lire comme suit : 2,15846 au lieu de 2,22195 et 0,79990 au lieu de 0,82529.
- (3) La Commission considère que le tableau présenté comporte des données erronées. Celles-ci auraient dû se lire comme suit : 2,15 \$ au lieu de 2,20 \$ et 0,80 \$ au lieu de 0,83 \$.
- (4) Note : Méthode d'arrondissement : aux 0,05 \$ les plus près.

²⁴ 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.

[54] Rappelons que les tarifs en vigueur entre 2012 et 2018 reposent sur une analyse de coûts qui a conduit à la décision MPTC12-00022²⁵ en 2012. À ce moment, ils ont fait l'objet d'une augmentation de 5,11 %. 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).

[55] Quant aux tarifs actuellement en vigueur, ils découlent de la décision 2018 QCCTQ 0740²⁶ et s'appliquent depuis le 1^{er} juin 2018 :

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis le 1 ^{er} juin 2018
Prix de départ	3,50 \$
Prix par kilomètre parcouru	1,75 \$
Prix par minute d'attente	0,66 \$
Prix par heure d'attente	39,00 \$
Course étalon (5 km et 4 min d'attente)	14,85 \$

[56] À ces tarifs, M. Lebrun précise qu'il faut ajouter, depuis le 1^{er} janvier 2021, une redevance de 0,90 \$²⁷ plus taxes équivalant à 1,05 \$ par course, payée par le client, en sus du prix de la course. Celle-ci est affectée au financement du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi. Ce programme vise à accorder une indemnité aux personnes qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi réputé délivré avant le 15 novembre 2000.

[57] Un tableau comparatif des tarifs exigés dans diverses villes canadiennes est présenté. De toute évidence, en appliquant la totalité de l'ICT cumulé, les tarifs de transport par taxi pour une course effectuée au Québec seraient les plus élevés :

Ville	Prix au départ	Distance comprise dans le prix de départ (km)	Prix par km	Prix par heure d'attente	Prix par minute d'attente	Course étalon (5 km + 4 min d'attente)
Victoria, C.-B.	3,40 \$	0,05035	1,99 \$	42,78 \$	0,71 \$	16,08 \$
Vancouver, C.-B.	3,35 \$	0,05192	1,93 \$	34,45 \$	0,57 \$	15,18 \$

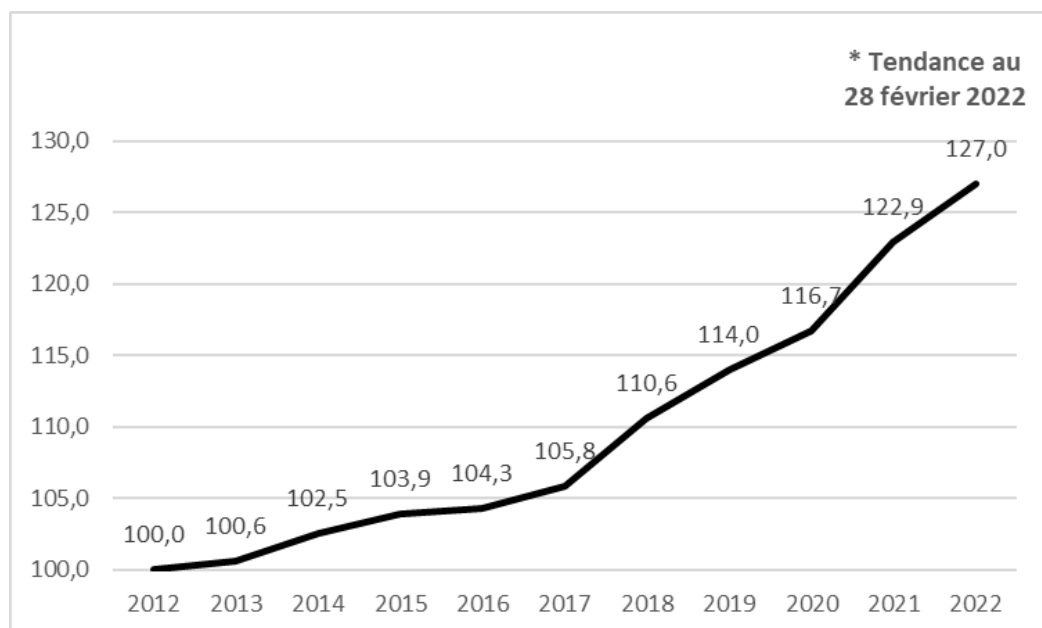
²⁵ Commission des transports du Québec, MPTC12-00022, 13 janvier 2012.

²⁶ Les tarifs ont fait l'objet d'une rectification. Voir la Commission des transports, 2018 QCCTQ 0923, 13 avril 2018.

²⁷ Préc. note 2, art. 287.

Ville	Prix au départ	Distance comprise dans le prix de départ (km)	Prix par km	Prix par heure d'attente	Prix par minute d'attente	Course étalon (5 km + 4 min d'attente)
Calgary, Ab	3,80 \$	0,12	1,67 \$	33,80 \$	0,56 \$	14,17 \$
Edmonton, Ab*	3,60 \$	0,135	1,48 \$	30,00 \$	0,50 \$	12,81 \$
* Un rabais de 10 % peut être appliqué au prix de la course si l'un des passagers a 65 ans et plus.						
Toronto, On	3,25 \$	0,143	1,75 \$	31,03 \$	0,52 \$	13,81 \$
1-4 passagers, 2 \$ pour chaque passager supplémentaire, possibilité de surcharge pour carte de crédit ou carte de débit.						
Ottawa, On	3,45 \$	0,15	1,86 \$	24,00 \$	0,40 \$	14,07 \$
le Québec	3,50 \$	0	1,75 \$	39,00 \$	0,65 \$	14,85 \$
* Il faut ajouter au prix de chaque course une redevance de 0,90 \$ (+ taxes = 1,05 \$) affectée aux programmes visant à indemniser les titulaires de permis de taxi.						

[58] Par ailleurs, M. Lebrun présente sous forme d'un graphique, l'évolution de l'ICT cumulé au cours des années :



[59] Finalement, des données comparatives en lien avec l'évolution du tarif de transport en commun sont aussi déposées. Il appert que le coût d'abonnement mensuel standard pour la Société de transport de Montréal (STM) et le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a connu respectivement une progression de 19,9 % et 16,9 % entre 2012 et 2021.

Abonnement mensuel standard²⁸

	2012	2021	Augmentation en %
STM	75,50 \$	90,50 \$	19,9 %
RTC	76,75 \$	89,75 \$	16,9 %

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

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

III – LES REPRÉSENTATIONS DES INTERVENANTS

1- Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (C.P.C.D.I.T.) et monsieur François Cyr

[62] Monsieur François Cyr (M. Cyr) représente le C.P.C.D.I.T. Il en assume la présidence.

[63] Créé en 1995 à la demande des compagnies et des coopératives de taxi, cet organisme se veut 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. Sa mission consiste à représenter les intérêts de l'industrie du taxi en général, en assurer la concertation et le développement et en valoriser l'image.

[64] À son avis, le transport rémunéré de personnes par automobile est un service essentiel, assuré par des travailleurs de métier pour qui il s'agit de leur profession et de leur gagne-pain principal. En ce sens, le C.P.C.D.I.T. est convaincu de la pertinence d'une tarification adéquate et juste des services de transport par taxi. Plus spécifiquement, il considère essentiel de procéder à une augmentation des tarifs actuels, proportionnellement à l'impératif de l'évolution du contexte économique.

²⁸ Pièce CTQ-3 : Évolution des coûts du transport en commun pour la Société de transport de Montréal (STM) et le Réseau de transport de la Capitale (RTC).

[65] Il importe de prendre en considération la forte hausse du taux d'inflation qui a fait grimper en flèche le coût de la vie pour tous les travailleurs. 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). Certaines d'entre elles, notamment le coût des assurances, ont doublé.

[66] Selon lui, actuellement, les chauffeurs de taxi arrivent à peine à obtenir un revenu équivalent à 12 \$ de l'heure.

[67] D'après M. Cyr, ils ne peuvent plus supporter les augmentations prononcées du prix du carburant à la pompe. On ne peut supporter qu'une dépense aussi capitale qu'est celle du carburant atteigne des sommets dans plusieurs régions du Québec, comme c'est le cas à l'heure actuelle, sans majorer la tarification des usagers du transport par taxi.

[68] Dans ces conditions, il est de plus en plus difficile de trouver des chauffeurs de taxi intéressés à travailler la nuit. Durant cette période, le temps d'attente pour obtenir un taxi se situe entre 40 et 45 minutes. Entre 15 % à 20 % des chauffeurs ont quitté le métier.

[69] Le temps d'attente a aussi augmenté durant les heures achalandées.

[70] Par ailleurs, le C.P.C.D.I.T. a fait de l'électrification des flottes de taxis une priorité au cours des dernières années. Il souligne que toutefois, aucune mesure n'a été mise en place pour aider les compagnies de taxi à atteindre cet objectif. Aussi louable soit cette ambition, pour engendrer de telles dépenses sans aide, il faut au minimum être en mesure d'augmenter les revenus des propriétaires de taxis.

[71] 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 se tourneront vers 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 économiquement plus avantageux. Il s'agit d'un important exercice d'équilibre. De ce fait, le C.P.C.D.I.T. présente deux options :

- Geler le tarif minimum à 3,50 \$ et augmenter les tarifs de taxi par kilomètre et minute d'attente de 28 %;
- Augmenter le tarif minimum de 25 % en plus d'augmenter les tarifs par kilomètre et minute d'attente de 25 %, tout en instaurant des tarifs de nuit indexés de 10 % à 15 % sur les tarifs par kilomètre et minute d'attente.

[72] Cette importante majoration est justifiée selon M. Cyr, 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 quatre ans, en juin 2018. Alors que les compagnies ferroviaires et d'autres sociétés de transport révisent leurs tarifs chaque année, la fixation des tarifs des taxis a souvent du retard. De son côté, Uber a introduit une augmentation de ses tarifs dans le but de recruter davantage de chauffeurs pour couvrir la demande. En somme, M. Cyr souhaite une augmentation systémique des tarifs chaque année.

[73] Selon lui, une telle hausse n'incitera pas vraiment la clientèle à se tourner vers des concurrents qui exploitent des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs réalisant des services de transport, et ce, de façon importante.

[74] La majoration des tarifs ne peut qu'inciter les conducteurs à revenir dans le secteur après une sombre pandémie de la Covid-19, ce dont l'industrie a grandement besoin en plus d'améliorer l'offre de service en péril présentement en période de rareté de main-d'œuvre.

[75] Pour améliorer les services dans un domaine où les dépenses augmentent constamment, il est nécessaire de majorer les revenus.

[76] M. Cyr fait part d'une problématique que vivent actuellement les chauffeurs de taxi. Il appert que parmi les clients, plusieurs appellent plus d'un taxi à la fois pour la même course, et ce, afin de minimiser leur temps d'attente. Ce faisant, les chauffeurs se déplacent sans utilité, ce qui les décourage. Par ailleurs, cette situation accentue leurs dépenses encourues.

[77] Questionné à l'égard de l'introduction de tarifs plus importants la nuit pour une course de taxi, M. Cyr est d'avis qu'il s'agit là d'un incitatif approprié pour augmenter l'offre de taxi durant cette période de la journée, soit de 23 h à 4 h. Toutefois, il ne peut justifier le pourcentage avancé, entre 10 % et 15 %, mais affirme qu'il faut un surplus appréciable.

[78] La nuit, l'offre de taxis ne suffit pas à la demande.

2- Taxis Coop Québec 525-5191 (Taxis Coop) et monsieur Luc Selesse

[79] Taxis Coop offre des services de répartition d'appels pour des courses de taxi depuis 77 ans. Près de 600 membres utilisent ses services.

[80] À titre de représentant de Taxis Coop, monsieur Luc Selesse (M. Selesse) soutient fortement l'augmentation des tarifs selon l'ICT.

[81] En ce sens, Taxis Coop et Taxi Lévis 9000 déposent conjointement un mémoire.

[82] Selon eux, plusieurs raisons justifient leurs recommandations :

1. Le nombre d'années où il y a eu un gel des tarifs;
2. La pénurie de la main-d'œuvre qui touche tous les secteurs d'activités au Québec;
3. L'augmentation du salaire minimum. Un chauffeur doit gagner au moins le salaire minimum pour se maintenir au service de cette industrie.
4. L'augmentation du coût de la vie (IPC);
5. L'augmentation faramineuse et quasi sans fin du prix de l'essence;
6. La rareté des voitures hybrides ou électriques sur le marché actuel, et l'augmentation des prix des véhicules usagés.

[83] C'est pourquoi Taxis Coop et Taxi Lévis 9000 recommandent ce qui suit :

1. Appliquer immédiatement une augmentation du tarif équivalente à l'ICT;
2. Mettre en place un tarif de nuit (+15%) s'échelonnant entre 22 h et 6 h tous les jours afin d'augmenter l'offre et de remédier au manque de chauffeurs durant cette période;
3. Introduire un tarif de fin de semaine afin d'encourager la main-d'œuvre à revenir vers l'industrie (+15%) en plus de combler le manque de chauffeurs au cours de cette période;
4. Autoriser des frais de réservation jusqu'à 15,00 \$ par réservation en contrepartie d'une disponibilité de véhicules;
5. Établir des tarifs spéciaux pour une minivan ou une voiture haut de gamme répondant à un besoin spécifique. Cela répondrait à des clients désirant recourir à ce type de véhicules pour un service « VIP » sans avoir à retenir les services d'une limousine. De plus, il y aurait lieu d'ajouter des frais de 15,00 \$ lorsque des taxis parcourent de longs trajets à vide, sans possibilité de facturation.

[84] Selon M. Selesse, plusieurs membres et chauffeurs de Taxis Coop ont quitté l'industrie du taxi lors de la mise en place de la *LTRPA* ou à cause de la pandémie de la Covid-19, notamment les chauffeurs les plus âgés. Près de 60 chauffeurs ont pris leur retraite, alors que plus de 100 autres chauffeurs ont quitté la profession.

[85] Les changements et les nombreuses obligations découlant de cette loi ont contribué à faire vivre une trop grande anxiété à ces membres, pionniers d'une industrie complètement chamboulée.

[86] De plus, le nombre de chauffeurs travaillant la nuit a fortement diminué à la suite du couvre-feu établi lors de la pandémie de la Covid-19. Ceux-ci préfèrent dorénavant travailler le jour.

[87] Taxis Coop répondait habituellement jusqu'à 8 000 appels quotidiennement. Durant la pandémie de la Covid-19, ce nombre est passé à 1 500 appels par jour. Actuellement, il se situe entre 4 500 et 5 500 appels par jour.

[88] L'augmentation importante des coûts d'assurance n'a aidé en rien les chauffeurs à couvrir leurs frais. Ils auraient grimpé à 3 000 \$ par année, alors qu'il y a quatre ou cinq ans, ils étaient de l'ordre de 1 250 \$.

[89] D'autres frais comme ceux de l'équipement servant à payer les courses de taxi selon différents modes de paiement ont contribué à la hausse des coûts d'exploitation.

[90] Il est primordial d'accorder une mise à niveau des tarifs des taximètres pour, à tout le moins, atténuer les augmentations des coûts d'exploitation et de l'inflation. D'où l'urgence qu'une décision soit rendue rapidement suivant un processus mené avec célérité et diligence.

[91] Chaque personne œuvrant dans cette industrie mérite d'être rémunérée de manière à pouvoir maintenir un intérêt pour le travail qu'elle fait. Cela diminuerait l'exode des chauffeurs vers d'autres secteurs offrant des salaires plus intéressants.

[92] Il s'agit d'un cri du cœur lancé par tous les membres et chauffeurs de Taxis Coop.

[93] Contrairement aux propos qu'ils ont tenus au cours des audiences précédentes, la concurrence d'autres transporteurs ne semble plus freiner le désir d'augmenter les tarifs actuels de transport par taxi.

[94] Tout comme M. Cyr, M. Selesse constate le nouveau fléau concernant l'appel de plusieurs taxis à la fois pour répondre à un client. À son avis, des frais de réservation de 15,00 \$ devraient être appliqués.

3- Association des taxis des régions du Québec (A.T.R.Q.) et monsieur Serge Lebreux

[95] Créée en 2019, l'A.T.R.Q. est une association regroupant 53 compagnies de taxi. Elle est une joueuse majeure au sein de l'industrie. Au total, ses membres possèdent 1 313 taxis et 154 fourgonnettes adaptées.

[96] L'A.T.R.Q. se veut proactive auprès des différents ministères et entend être un acteur du changement. Elle est très engagée envers la population en général notamment, auprès des personnes handicapées.

[97] Son porte-parole, monsieur Serge Lebreux (M. Lebreux) réitère que le dernier ajustement des tarifs, en juin 2018, a été de 2,5 %, alors que celui précédent datait de 2012 (5,11 %). À ce sujet, l'industrie du taxi a toujours été prudente dans ses demandes de réajustement du taximètre. Toutefois, un sondage interne datant du mois de juin 2021 démontre que 96 % des compagnies de taxi sondées veulent un réajustement tarifaire de plus de 15 %.

[98] À son avis, plusieurs facteurs ont nui à l'industrie au cours des trois dernières années :

1. Le départ à la retraite de plusieurs conducteurs à la suite de la Covid-19 (70 ans et plus);
2. La perte de plusieurs chauffeurs à la suite de la mise en place de la PCU (Prestation canadienne d'urgence) en même temps que l'effondrement de la demande;
3. Le départ à la retraite de plusieurs propriétaires de permis de taxi découlant du plan de rachat;
4. Les délais d'émission du certificat de recherche négative pouvant aller jusqu'à six semaines;
5. La fuite de plusieurs chauffeurs liée à l'implantation du système d'enregistrement des ventes (SEV);
6. La difficulté de l'industrie à négocier des assouplissements aux règlements afin de faciliter le recrutement de nouveaux chauffeurs malgré la Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile;

7. L'absence de rentabilité due au retard de la modulation de la tarification du taximètre de 25 % avec l'IPC;
8. Les processus d'appel d'offres qui occasionnent le déplacement des profits potentiellement réalisables. Des compagnies de taxi étrangères aux territoires qui soumissionnent remportent des appels d'offres dans des territoires autrefois protégés pour des compagnies locales, et ce, malgré l'absence de capacité véhiculaire sur ces territoires. Le service est mauvais et les acteurs locaux appauvris ne peuvent plus équilibrer les bénéfices et les pertes pour maintenir des services moins payants;
9. Les nouvelles normes du travail sous la responsabilité de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) qui risquent de redéfinir le lien employé/employeur/travailleur autonome. Pour plusieurs entreprises, cela aura un effet sur la rentabilité de leur modèle d'affaires et demandera une restructuration totale de ce modèle d'affaires;
10. La présence des contrôleurs routiers maîtrisant mal la *LTRPA* et sa réglementation et devant appliquer des amendes irréelles et disproportionnées;
11. Les nouvelles normes de formation qui sont dispendieuses notamment, celles concernant le transport adapté et la difficulté à obtenir des reconnaissances.

[99] Toutes les régions du Québec ainsi que les grandes villes sont dorénavant exposées à un manque de voitures, et ce, tant de jour qu'en fin de soirée.

[100] Dans le cas des membres de l'A.R.T.Q., une baisse de 40 % des véhicules opérationnels est observée, et ce, malgré une hausse des attestations émise par la SAAQ. Selon M. Lebreux, ce phénomène s'explique par le fait que les chauffeurs conduisant antérieurement des voitures qui ne leur appartenaient pas se sont équipés maintenant de leur propre véhicule, et ce, particulièrement dans les grands centres. En région rurale c'est l'inverse, plusieurs taxis demeurent stationnés et sont inopérants.

[101] Par ailleurs, plusieurs compagnies de taxi ont fermé leur porte notamment, celles situées à Dolbeau, Notre-Dame-du-Lac, Saint-Pascal-de-Kamouraska, Dégelis, L'Islet, Cap-Saint-Ignace et Lac-Mégantic.

[102] La diminution de l'offre de taxis a un effet sur la sécurité de la population. Selon l'A.T.R.Q., l'augmentation du temps d'attente incite la clientèle fréquentant les bars à prendre leur véhicule alors que leur capacité de conduire est diminuée par l'alcool. De plus, la sécurité des clients est compromise par l'augmentation du transport illégal et de transporteurs douteux sur le terrain.

[103] La diminution ou la cessation des services de transport adapté affecte la qualité de vie des personnes en perte de mobilité ainsi que leur capacité à développer leur autonomie et à espérer une facilité de déplacement.

[104] De toute évidence, la rentabilité n'est plus au rendez-vous. La pérennité de l'industrie s'en trouve affectée.

[105] C'est pourquoi l'A.T.R.Q. recommande d'indexer immédiatement les tarifs selon le taux calculé à partir de l'ICT afin de maintenir l'offre de services à un niveau acceptable. Cette augmentation doit être appliquée uniformément aux trois composantes tarifaires.

[106] Selon M. Lebreux, une telle hausse n'incitera pas la clientèle à se diriger vers des entreprises exploitant des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs. En région, le vrai concurrent s'avère le transport par autobus.

4- Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM) et monsieur Edgard El Kalaani

[107] Monsieur Edgard El Kalaani (M. Kalaani) agit à titre de secrétaire-trésorier du RPTM qui a déjà regroupé 3 200 propriétaires de taxi de l'île de Montréal.

[108] Il a déjà présenté des observations et a participé aux audiences publiques de la Commission ayant conduit aux décisions de 2014, 2015, 2016 et 2018 sur les tarifs de transport par taxi.

[109] À son avis, l'entrée en vigueur de la *LTRPA* a changé la structure de l'industrie du taxi et la façon de faire de tous les Intervenants.

[110] Actuellement, les chauffeurs de taxi ne peuvent plus absorber les coûts tel qu'ils l'ont fait au cours des dernières années. L'équilibre entre l'offre et la demande n'existe plus. De plus, la certitude d'un revenu garanti en fin de carrière par la vente de leur permis de taxi est disparue.

[111] L'absence de rentabilité génère un manque de chauffeurs même auprès de ceux qui exploitent des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs. Les chauffeurs offrant un service de transport adapté et collectif quittent l'industrie bien qu'ils aient des contrats garantis qui ne sont dorénavant plus rentables.

[112] Selon M. Kalaani, la moitié des chauffeurs du RPTM ont quitté l'industrie. Près de 32 % travaillent à temps partiel.

[113] L'intérêt pour la profession de chauffeur de taxi n'est plus au rendez-vous. Plusieurs représentations ont été faites pour la création d'un organisme professionnel pour la valorisation de ce métier, mais sans succès. À ce sujet, le RPTM réitère toujours sa demande.

[114] On constate un désintérêt à offrir le service de fourgonnette adaptée, et ce, pour plusieurs raisons :

- 1 La baisse de la subvention pour transformer un véhicule;
- 2 L'achat d'un véhicule neuf (près de 60 000 \$ comme investissement principal);
- 3 Les revenus ne couvrent pas les dépenses;
- 4 Les revenus ne couvrent pas un salaire à la hauteur du travail fait par le chauffeur.

[115] Cette diminution du nombre de fourgonnettes découle des coûts qui sont supérieurs aux revenus générés par les tarifs actuels. Le coût d'un tel véhicule a presque doublé par rapport à celui d'un véhicule de type « berline » de petite ou moyenne taille. La plupart des chauffeurs demeurant dans cette industrie préfèrent remplacer leur fourgonnette par un véhicule de petite taille.

[116] Depuis l'entrée en vigueur de la *LTRPA*, le manque de chauffeurs le soir et la nuit est flagrant. Dans la plupart des régions, le client n'a pas de service la nuit. Le temps d'attente est démesuré. Cette situation s'avère généralisée et dangereuse, puisque cette clientèle à la sortie des bars est plus vulnérable. Elle a besoin véritablement d'un taxi pour se déplacer en toute sécurité.

[117] De surcroît, pour les quelques taxis opérationnels durant cette période, les clients offrent de payer un tarif plus élevé à la condition d'avoir la garantie qu'ils seront desservis rapidement.

[118] Afin d'arrêter la perte de chauffeurs, le RPTM propose une hausse tarifaire de 24,5 %, en plus d'une modulation des tarifs, la nuit, la fin de semaine et les jours fériés. Cette dernière proposition permettrait de valoriser le travail des chauffeurs et de les attirer afin d'offrir un service de transport par taxi durant les quarts de travail où il en existe peu ou pas.

[119] Ainsi, la modulation tarifaire pourrait s'établir en utilisant l'indice du salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage tout en le multipliant par 40 %, ce qui amènerait une indexation du tarif total d'environ 14,1 % en plus du 24,5 % demandé initialement.

[120] Le RPTM propose également une surcharge pour tout service de transport par taxi dispensé par une fourgonnette régulière. Cela encouragerait les chauffeurs à offrir ce service tout en les aidant à compenser les surplus de dépenses générées par ce type de véhicule.

[121] Considérant l'indice des prix à la consommation pour l'essence et sa multiplication par 40 %, l'ajustement estimé correspondrait à 4,6 %, selon lui.

[122] Au total, c'est donc par un ajustement de 43,2 % à la hausse que le RPTM demande de modifier les tarifs de transport par taxi. M. Kalaani suggère d'appliquer ces augmentations uniformément aux trois composantes tarifaires.

[123] Il rappelle que le public s'attend à un service de transport sécuritaire, rapide et professionnel, ce que le taxi propose en tout temps. Actuellement, les conditions d'exploitation d'un taxi ne permettent plus de répondre à ces attentes.

[124] Tout comme ses prédécesseurs, M. Kalaani dénonce le nouveau fléau concernant l'appel de plusieurs taxis à la fois pour répondre à une personne. Des frais de réservation devraient être appliqués.

[125] Il est d'avis que la prochaine consultation publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi devrait se tenir à l'automne prochain.

5- Taxis Lévis 9000 et monsieur Hicham Berouel

[126] Comme mentionné, Taxis Coop et Taxi Lévis 9000 ont déposé conjointement un mémoire.

[127] Monsieur Hicham Berouel (M. Berouel) est le président de Taxi Lévis 9000. Cette entreprise effectue la répartition d'appels dans les régions de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches. Au total, quarante-cinq taxis utilisent ses services.

[128] M. Berouel déplore l'inertie de la Commission au cours des deux dernières années quant à la nécessité de tenir une audience publique afin de hausser les tarifs de transport par taxi.

[129] Il mentionne avoir fait des démarches depuis le mois de juin 2020 pour y arriver. À ce moment, l'ICT cumulé dépassait déjà les 14 %. Un an après l'entrée en vigueur de la *LTRPA*, il dépassait les 20 %.

[130] À son avis, l'audience publique aurait dû se tenir bien avant aujourd'hui. Il dénonce la réaction tardive de la Commission.

[131] M. Berouel mentionne que les coûts d'exploitation ont augmenté de façon importante. À titre d'exemple, il cite le coût de l'essence.

[132] Quant au taux du salaire minimum, il est passé de 13,10 \$/heure à 13,50 \$/heure le 1^{er} mai 2021²⁹, soit une hausse de 3,05 %. L'année précédente, il a augmenté de 4,8 %.

[133] Dans le cadre actuel, il s'avère ardu de trouver du personnel qui accepte de conduire un taxi pour un tel salaire. Il existe une véritable pénurie de main-d'œuvre.

[134] Peu importe le prix, il manque de chauffeurs de taxi la nuit à la sortie des bars. Le délai d'attente, qu'il estime à 40 minutes, décourage la clientèle. Cela génère beaucoup d'annulations de courses. Il doit même octroyer des bonis à ses chauffeurs salariés afin de combler le manque de main-d'œuvre durant cette période de la journée. À défaut, il ne pourra offrir le service.

[135] M. Berouel critique le modèle de tarification actuel. Il ne correspond plus à la nouvelle réalité de l'industrie. En ce sens, il fait référence au paragraphe [139] de la dernière décision³⁰ ayant conduit à une augmentation des tarifs de transport par taxi :

« [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. »

²⁹ Le 1^{er} mai 2022, le salaire minimum au Québec passe à 14,25 \$ de l'heure, une augmentation de 5,56 %.

³⁰ Préc., note 18.

[136] En plus des recommandations que l'on retrouve à l'intérieur du mémoire déposé, M. Berouel estime que le modèle de tarification doit être revu afin de tenir compte des augmentations effrénées et rapides du carburant. En ce sens, il propose que le mécanisme d'enclenchement d'une audience publique tienne compte de telles augmentations.

[137] Le modèle tarifaire devrait aussi prendre en compte le coût élevé des amendes exigées depuis la mise en place de la *LTRPA*. M. Berouel cite l'exemple d'un chauffeur de taxi de Montréal qui a une contravention de 3 750 \$ pour un clou dans un pneu, alors qu'il effectue du transport adapté.

[138] De telles amendes découragent les chauffeurs de taxi.

[139] M. Berouel demande de hausser les tarifs de plus de 27 % afin d'obtenir une marge de manœuvre et de ne plus rétroagir à toute augmentation de coûts. Actuellement, les propriétaires de taxi absorbent toutes les hausses de coûts avant que vienne un ajustement tarifaire. Cette situation affecte grandement la rentabilité. Aucun mécanisme ne prévoit une compensation pour combler ces pertes de revenus.

[140] Questionné quant à l'effet de telles hausses tarifaires sur le volume des courses éventuelles, M. Berouel est conscient qu'une augmentation des prix peut engendrer une baisse de la demande pour des services de transport par taxi. Toutefois, il est prêt à prendre le risque. Cela ne l'inquiète pas.

[141] Par ailleurs, il estime qu'une tarification de nuit est incontournable pour inciter les chauffeurs de taxi à conduire à nouveau durant cette période. Celle-ci devrait s'appliquer à compter de 22 h jusqu'à 6 h le matin.

6- Monsieur Gilles Roberge

[142] Monsieur Gilles Roberge (M. Roberge) présente ses observations. Depuis 40 ans, il est propriétaire de taxis et il les exploite dans la grande région de Québec.

[143] M. Roberge concourt à une augmentation des tarifs de transport par taxi selon l'ICT cumulé. Il s'agit d'une augmentation raisonnable dans les circonstances. Bien qu'elle s'avère importante, elle n'est pas exagérée compte tenu de l'augmentation des coûts depuis les dernières années.

[144] Tout comme ses prédécesseurs, il constate un manque de chauffeurs surtout la nuit. Il est aussi d'avis que des tarifs plus substantiels, la nuit, augmenteraient l'offre de taxis. Il s'agit là d'un incitatif intéressant. D'ailleurs, il observe que la relève n'est pas au rendez-vous.

[145] M. Roberge mentionne que les délais d'attente actuels durant la nuit, de 30 à 45 minutes, agacent la clientèle.

IV – AUTRES OBSERVATIONS ÉCRITES

[146] Outre les personnes ayant présenté leurs observations lors de l'audience publique, six autres ont formulé leurs commentaires par écrit.

[147] Monsieur Alain Delafontaine, chauffeur de taxi dans la municipalité de Lévis, est en faveur d'une augmentation des tarifs, puisque les dépenses reliées au véhicule dont le coût de l'essence et le salaire augmentent sans cesse.

[148] C'est le cas aussi pour monsieur Jean-René Lehoux, propriétaire d'un taxi dans la région de la Beauce. À son avis, la situation actuelle ne permet pas d'obtenir une rentabilité convenable. Il perd de l'argent en exploitant son taxi.

[149] À titre personnel, M. Lebreux présente ses observations à l'égard d'une hausse des tarifs. Plusieurs raisons motivent ce choix :

- Différentiel avec l'IPC : 23,7 % en date de décembre 2021;
- Augmentation des prix et rareté des voitures;
- Nouvelles obligations en lien avec la relation employé/employeur, traduisant la rémunération à l'heure. Donc les heures creuses et le salaire à taux et demi doivent être réglementaires. Coût de CNESSST imputable;
- Rareté de la main-d'œuvre;
- Salaire minimum en augmentation;
- Coûts du développement informatique en constante augmentation;
- Fonds de modernisation inaccessible;
- Augmentation des assurances due à l'implantation de la *LTRPA*;
- Subvention des véhicules adaptés inadéquate et inexistante. Certains joueurs doivent assumer à eux seuls l'innovation des véhicules afin de répondre aux disparités régionales, ignorées jusqu'ici par tous les paliers du gouvernement. Et pourtant, le transport alternatif est vital pour la population;
- Reconnaissance pécuniaire et morale du rôle de l'industrie dans le domaine du transport alternatif supportant le système préhospitalier d'urgence totalement absent;

- L'industrie a été laissée à elle-même et celle-ci a dû déboursier les coûts de développement de visière sanitaire, des housses anti microbienne, etc.;
- Les coûts d'entretien et de vérification mécanique sont énormes. Les compagnies de taxi en région rurale doivent les assumer dû à l'absence d'expertise locale. Les mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sont inexistantes dans plusieurs villes du Québec.

[150] Quant à madame Stéphanie Gagnon, propriétaire de taxis dans la municipalité de Les Escoumins, elle précise que les services de transport par taxi sont essentiels :

« Nous sommes une entreprise de transport de personnes en région et les besoins sont principalement pour des transports entre les centres hospitaliers (longue distance de plus de 150 km). La majorité du temps, c'est pour des allers simples donc nous avons pratiquement toujours une perte de revenu pour le retour qui est vide. Malgré tout, nous réussissons à tenir la portion des coûts de l'essence à 11,83% du total des dépenses.

Avec les hausses que nous commençons à vivre depuis quelques mois, nous devons maintenant attribuer 16,68% des revenus contrairement au 12% inscrits dans l'indice des coûts de taxi. La hausse ainsi subie consiste tout simplement PLUS que la marge de profit que nous réussissons à dégager à la fin de l'année après avoir tout payé. À ce compte, nous payons pour offrir des services de taxi.

Nous demandons à ce que le taux du kilomètre fixé par la CTQ soit révisé afin correspondre à la réalité concernant le coût de l'essence, qui, soyons honnête, n'a pas tendance à baisser avec les années. Cette révision aura pour effet de permettre aux entreprises de transport du Québec de poursuivre leurs opérations et desservir une population qui en a grandement besoin.

N'oublions pas que les entreprises de taxi contribuent beaucoup au transport en commun. »

[151] Finalement, madame Marianne Bourque (M^{me} Bourque) du Bureau du taxi de Montréal souhaite que les autocollants affichant le détail du prix d'une course, à l'intérieur d'un taxi, soient revus. Elle écrit :

« Depuis l'entrée en vigueur de la LTRPA, l'autocollant tarifaire de la CTQ n'a pas été mis à jour pour refléter l'augmentation des tarifs en lien avec la redevance de 0,90 \$ avant taxes. Un 2^e autocollant

a été ajouté pour expliquer la redevance. Toutefois, il semble y avoir une confusion auprès des clients et des chauffeurs de taxi œuvrant dans le bassin aéroportuaire. Dans le futur, la grille tarifaire et l'autocollant devraient refléter toute modification de tarifs. »

[152] Dans le cas des services de transport par limousine en direction de l'aéroport international Montréal-Trudeau, elle qualifie ce segment de l'industrie comme étant l'un des « meilleurs donneurs d'ouvrage » de la métropole. L'abrogation de la grille tarifaire pour les transports effectués par limousine au départ de l'aéroport a causé l'abolition du service de transport de limousine sans réservation à l'aéroport en date du 15 mars 2021 pour une période indéterminée.

[153] Enfin, M^{me} Bourque souligne que les responsables des limousines ont mentionné que l'absence d'encadrement tarifaire cause des dommages financiers importants aux chauffeurs de limousine. L'administration de l'aéroport est ouverte à la révision de la décision advenant que les conditions soient plus favorables. Il est recommandé de réintégrer la tarification pour les limousines au départ des aéroports.

V – LE DROIT

[154] La *LTRPA*, en vigueur depuis le 10 octobre 2020, permet la modification des tarifs en matière de transport rémunéré de personnes par automobile, tout comme la loi qui la précédait, la *LSTT*, le permettait également.

[155] L'article 95 de la *LTRPA* prévoit que la Commission établit les tarifs applicables en matière de transport rémunéré de personnes par automobile à la suite d'une audience publique. En ce sens, la Commission fixe un tarif de base qui s'applique sur l'ensemble du Québec. Elle peut également fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier selon le territoire de desserte, selon la nature du transport concerné et selon le jour ou la période du jour au cours duquel le transport est offert.

[156] La fixation des tarifs doit être précédée d'un avis publié dans un quotidien invitant les intéressés à intervenir. Les tarifs fixés doivent être publiés à la *Gazette officielle du Québec* et sur le site Internet de la Commission³¹.

[157] Ainsi, les tarifs fixés par la Commission s'appliquent pour toute course à l'exception de celle demandée par tout moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique et qui permet à la personne qui demande la course, d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur qualifié ne soit informé de la demande. Les tarifs établis par la Commission

³¹ Préc., note 2, art. 95 al. 3.

s'appliquent, notamment, lorsque le chauffeur a été hélé dans la rue ou lorsque la course a été demandée de personne à personne³².

[158] La *LTRPA* précise que les tarifs de 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 fraction d'heure, par odomètre ou par tout autre mode qu'elle détermine par règlement³³.

[159] Toutefois, 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 une reproduction est conservée à bord de l'automobile ou à l'établissement, soit du propriétaire de l'automobile qualifiée, soit du répartiteur. De plus, les parties doivent respecter les conditions concernant la conclusion d'un tel contrat prévues par règlement de la Commission³⁴.

[160] Il en est toutefois exempté lorsque le répartiteur ou le répondant d'un système de transport qui lui fournit ce moyen publie ce document sur son site Internet ou dans son application mobile³⁵.

[161] Pour l'application de la *LTRPA*, est un « taxi » une automobile qualifiée utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes, lorsque le prix de la course est calculé, en toute circonstance ou à la demande du client, conformément aux tarifs établis par la Commission en vertu des dispositions du chapitre VII de la *LTRPA*³⁶.

[162] Nul ne peut, sans mettre un taxi à la disposition du public conformément aux normes minimales de service prévues par règlement du gouvernement, présenter une automobile comme un taxi ou utiliser un nom qui comporte le mot « taxi » pour désigner une entreprise de transport de personnes par automobile³⁷.

[163] Les tarifs établis par la Commission en vertu de la *LSTT*, tels qu'ils se lisaient avant le 10 octobre 2020, demeurent en vigueur, avec les adaptations nécessaires, jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou abrogés par les tarifs pris en vertu de l'article 95 de la nouvelle loi³⁸.

³² *Id.*, art. 92 et 93.

³³ *Id.*, art. 96.

³⁴ *Id.*, art. 97.

³⁵ *Id.*, art. 98.

³⁶ *Id.*, art. 144.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Id.*, art. 300.

[164] Par ailleurs, une redevance de 0,90 \$ plus taxes équivalant à 1,05 \$ par course doit être payée par le client, en sus du prix de la course³⁹. Elle sert au financement d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000.

[165] Finalement, un chauffeur ne peut exiger d'un client, en outre du prix de la course calculé conformément au chapitre VII de la *LTRPA* des frais autres que ceux que peut prévoir un règlement du gouvernement⁴⁰. En ce sens, le *Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile* (le *RTRPA*) établit les frais qu'un chauffeur peut exiger d'un client⁴¹ :

- 1° Les frais de repas ou d'hébergement du chauffeur qui sont occasionnés par la course et convenus avant le départ entre le client et le chauffeur;
- 2° Les frais pour utiliser un traversier;
- 3° Les frais de péage routier ou pour traverser un pont.

VI – ANALYSE

La Commission doit-elle procéder à la modification des tarifs en matière de services de transport rémunéré de personnes par automobile?

[166] Tel qu'il est prescrit par la *LTRPA*, la Commission a tenu une audience publique le 29 mars 2022 quant à l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par rémunéré de personnes par automobile.

[167] Les tarifs visés concernent tant les tarifs de base que les tarifs particuliers que l'on retrouve présentement au *RTTP*.

[168] La publication de l'avis public a suscité le dépôt de mémoires et d'observations écrites provenant de douze personnes ou organismes. Six d'entre eux sont intervenus lors de l'audience publique.

³⁹ *Id.*, art. 287.

⁴⁰ *Id.*, art. 91.

⁴¹ RLRQ, c. T-11.2, r. 4, art. 72.

[169] À la suite de 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 aujourd'hui, de 26,97 %. Or, depuis le dernier ajustement des tarifs en 2018, il a augmenté de 21,15 % comparativement à 5,82 % entre 2012 et 2017.

[170] Le coût des salaires apparaît le facteur déterminant dans l'augmentation des dépenses d'exploitation d'un taxi. Au total, 17,75 % de l'ICT cumulé est attribuable à l'augmentation des salaires :

Répartition de l'augmentation de l'ICT cumulé selon l'indicateur

Nom de l'indicateur de Statistique Canada	Entre 2012 et 2017 ⁴²	Entre 2012 et aujourd'hui ⁴³
Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	3,65%	9,08%
Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois de septembre à août)	2,21%	8,67%
IPC d'ensemble	0,34%	1,26%
IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	0,50%	1,60%
IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	-2,08%	1,68%
IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	0,61%	2,41%
IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	0,15%	1,03%
IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	0,05%	0,08%
IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	0,27%	0,82%
IPC Services	0,13%	0,35%
Total de l'ICT cumulé	5,82%	26,97%

[171] Le prix de l'essence à la pompe n'est pas à négliger dans le calcul des coûts d'exploitation. Dernièrement, il a connu des augmentations effrénées. Selon les données de la Régie de l'énergie du Québec, la moyenne mensuelle du prix affiché à la pompe pour l'essence ordinaire dans la région de Montréal, pour le mois d'avril 2022, se situe à 1,809 \$/litre (incluant les taxes). Par rapport au prix retenu lors de la dernière modification tarifaire basée sur les coûts réels de l'exploitation d'un taxi, en 2012, cela représente une augmentation de près de 38 %⁴⁴ à ce chapitre.

[172] Actuellement, il dépasse les deux dollars le litre.

⁴² Voir l'annexe D : (A) *[(E) + (G) + (I) + (K) + (M)].

⁴³ Voir l'annexe D : (A) *[(O) + (Q) + (S) + (U) + (W)].

⁴⁴ Prix retenu lors de la fixation des tarifs ayant conduit à la décision MPTC12-00022 en 2012 : 1,311 \$/litre d'essence ordinaire (1,151 \$ avant les taxes). Voir paragraphe [66] de la décision.

[173] Dans ce contexte, les observations présentées lors de l'audience publique vont toutes dans le même sens. Tous souhaitent l'ajustement des tarifs en tenant compte de la progression qu'a connue l'ICT depuis sa mise en place.

[174] À plusieurs reprises, les différents Intervenants ont tous indiqué que les tarifs actuels ne reflètent aucunement le niveau des dépenses rencontrées dans le cadre de leur exploitation. C'est pourquoi il y a un rattrapage à faire.

[175] Présentement, les revenus générés par course laissent peu ou pas de place à la rentabilité à un point tel que le nombre de chauffeurs a connu une baisse importante. Considérant le nombre d'heures travaillées, pour certains d'entre eux, ils ne leur restent même pas l'équivalent du salaire minimum.

[176] Cette situation se répercute sur l'offre de service, surtout la nuit et la fin de semaine. En ce sens, plusieurs Intervenants recommandent de moduler les tarifs selon la période du jour tel que le prévoit l'article 95 de la *LTRPA*. L'argument principal est le manque de chauffeurs, la nuit. Cela se traduit par une augmentation importante du temps d'attente. Dans plusieurs cas, il n'y a tout simplement pas de voitures disponibles.

[177] En moyenne, une tarification supplémentaire entre 10 % et 15 % est demandée. Sans aucune étude particulière à ce sujet, ils estiment qu'il s'agit d'un minimum pour inciter plusieurs chauffeurs à retourner travailler au cours de cette période de la journée.

[178] Certains d'entre eux souhaitent également une surcharge pour tout service de transport dispensé par une fourgonnette. Ce revenu supplémentaire compenserait les coûts additionnels que génère ce type de véhicule par rapport à un véhicule de type berline.

[179] Des frais de réservation de 15 \$ sont aussi parfois suggérés. Cette demande vise à contrer le comportement de clients qui appellent plusieurs compagnies à la fois pour obtenir une voiture, et ce, afin de minimiser leur temps d'attente. Il s'agit d'un phénomène qui se serait accentué depuis la mise en place de la *LTRPA*.

[180] D'autres demandes ont été soumises à la Commission. Essentiellement, elles se détaillent ainsi :

- 1) Intégration de la redevance (0,90 \$ par course + les taxes) au prix de départ;
- 2) Fixation immédiate de la date de la prochaine audience publique;
- 3) Indexation automatique des tarifs de transport par taxi selon l'ICT;
- 4) Création d'un organisme professionnel afin de valoriser la profession de chauffeur de taxi;

- 5) Intégration d'un nouveau mécanisme pour l'ajustement relié au carburant;
- 6) Ajustement des tarifs au-delà de l'ICT cumulé pour éviter le rattrapage;
- 7) Prise en compte du coût des amendes dans le calcul des tarifs de transport par taxi;
- 8) Réintégration de la tarification pour les limousines au départ des aéroports.

[181] Tout comme les différents Intervenants, les soussignés sont d'avis qu'un ajustement des composantes tarifaires est nécessaire, la dernière ayant eu lieu en 2018. À ce moment, une hausse de 2,5 % a été accordée.

[182] Toutefois, il importe de modifier les tarifs actuels avec justesse. Dans un marché comme celui du transport rémunéré de personnes, il convient de rappeler que toute hausse de prix a un effet non seulement sur l'offre, mais aussi sur la demande d'un tel service de transport, tout comme l'accessibilité à un tel système. Ce phénomène met en évidence le concept de l'élasticité de la demande, c'est-à-dire, la variation de celle-ci en pourcentage par rapport à une hausse de prix.

[183] Il arrive que l'élasticité de la demande soit négative. Cela signifie qu'un changement de prix à la hausse est susceptible de provoquer une variation à la baisse du volume de la demande (et inversement) à un point tel que les revenus totaux diminuent, ce qui serait contraire à l'effet recherché.

[184] Bien que très peu d'études ont été produites sur le sujet, l'une d'entre elles a démontré ce phénomène. Celle-ci a révélé qu'une augmentation de 1 % des tarifs entraîne une diminution des courses de 5 kilomètres et moins de l'ordre de 1,2 %⁴⁵.

[185] Certes, cette étude date de plusieurs années. Toutefois, elle justifie une certaine prudence vis-à-vis toute hausse importante tarifaire.

[186] Lors de l'audience publique ayant conduit à l'augmentation des tarifs en 2018, le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ) avait souhaité que la Commission procède à une évaluation quantitative et rigoureuse de la demande dans le marché de l'industrie du transport par taxi. Cette analyse aurait permis de confronter la rentabilité commerciale des tarifs actuels à des tarifs potentiellement plus faibles qui pourraient générer de plus grands volumes de courses.

⁴⁵ Source: Evaluation of Taxi and Limousine Service Demand and Economic Model for Taxi Rate Structure. Étude préparée pour la Municipalité régionale D'Ottawa-Carleton par Hickling Corporation, 1990.

[187] Cette demande avait déjà été formulée en 2016. Dès lors, le RITQ réclamait que la Commission procède à une étude économique complète du milieu afin de déterminer le prix d'équilibre du marché, en fonction des coûts d'opération, du niveau de la demande et, dans l'ensemble, du contexte renouvelé. La conjoncture justifiait la nécessité d'une telle étude.

[188] Or depuis, aucune étude semblable n'a été produite et qui pourrait déterminer les effets de hausses tarifaires sur le volume des courses, ni de la part de la Commission, ni des Intervenants, ni de quiconque faisant partie de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

[189] Il a été mentionné durant l'audience que le modèle tarifaire actuel sera révisé au cours des prochaines années sans toutefois préciser davantage le moment approprié. L'absence de données serait à l'origine de l'incapacité de produire des analyses quantitatives.

[190] Actuellement, outre l'ICT, peu ou pas de données sont disponibles. Cette situation est en partie causée par la mise en place du nouveau cadre législatif.

[191] Il appert qu'au cours des prochaines années, la situation ne sera plus la même. Dorénavant, la réglementation oblige certains acteurs de l'industrie à transmettre mensuellement des informations sur les courses ayant été demandées par un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une personne physique, tel que le prescrivent les articles 35 et 51 du *RTRPA*.

[192] Selon M. Lebrun de la Commission, il pourrait être possible de colliger les données et de mettre en place un nouveau modèle de tarification, et ce, à partir de 2023.

[193] Dans l'attente d'une étude plus exhaustive, les observations soumises commandent une modification des tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile.

[194] La Commission est d'avis que cette modification des tarifs doit être significative afin de maintenir l'équilibre entre la rentabilité des services de transport rémunéré de personnes offerts par l'industrie et la qualité des services offerts aux usagers, et ce, à des coûts acceptables.

[195] C'est pourquoi les soussignés estiment qu'une hausse de 18 % des tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile en vigueur depuis 2018 est appropriée dans les circonstances. Combinée à la hausse déjà accordée en 2018 (2,5 %), il s'agit d'une augmentation de 20,5 % depuis la mise en place de l'ICT.

[196] En moyenne, à la date de l'audience, cette augmentation se compare à celle qu'ont subie les tarifs de la STM depuis 2012. En moyenne, les tarifs mensuels ordinaires ont augmenté de 19,9 % au cours de cette période.

[197] Bien qu'il s'agisse d'une hausse substantielle, la Commission estime qu'elle est, dans les circonstances, justifiée. Les observations soumises sont à l'effet que les revenus actuels du transport rémunéré de personne sont insuffisants pour couvrir les dépenses d'exploitation des participants de l'industrie, ce qui affecte grandement la rémunération des chauffeurs.

[198] Cette hausse correspond à la plus haute augmentation accordée depuis la tenue d'audiences publiques par la Commission en vue de modifier les tarifs. Des hausses de plus de 10 % avaient été alors accordées en 2005 et 2008.

[199] À défaut de connaître les impacts d'une telle modification de tarifs, cette hausse s'inscrit dans une démarche où il y a lieu de prévoir dans un avenir reproché la tenue d'une prochaine audience publique. D'une part, cette approche permettra aux chauffeurs de vérifier si cette augmentation tarifaire a un impact important à la baisse sur la demande pour des courses et, d'autre part, elle permettra d'ajuster les tarifs, le cas échéant, selon les réponses obtenues, et ce, dans un délai rapproché.

[200] À ce sujet, la Commission est d'avis qu'il y aurait lieu de prévoir une nouvelle audience, à compter de la fin de l'année 2023, portant sur un nouveau mode de tarification qui pourrait être entre autres basé sur les données recueillies en vertu des articles 35 et 51 du *RTRPA*.

[201] La Commission rappelle également 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, en tenant compte des besoins de l'industrie et de ses préoccupations en plus des besoins des usagers des services qui, eux, sont en droit de s'attendre à des services de qualité et sécuritaires à un coût raisonnable.

[202] L'augmentation accordée s'appliquera de façon uniforme sur les trois composantes du tarif général, soit le prix de départ, le prix au kilomètre et le prix pour le temps d'attente. Ne pas appliquer cette augmentation sur le prix de départ nécessiterait de hausser davantage le prix au kilomètre et/ou pour le temps d'attente. Ce faisant, la clientèle nécessitant des services sur de longs parcours subirait davantage la hausse prévue.

[203] Quant à la pertinence de moduler les tarifs selon la période de la journée, les soussignés sont d'avis que cette demande vise à combler un manque des chauffeurs, surtout en fin de soirée et la nuit. Des représentations faites, il est manifeste que l'offre au cours de cette période est déficiente. Un tel ajout de revenu incitera le retour des chauffeurs à travailler lors de cette période de la journée.

[204] Les soussignés sont conscients que cette modulation est inédite. La tarification a toujours été uniforme, peu importe la période de la journée. Toutefois, ils concourent à la mise en place de tarifs supérieurs de 15 % à ceux de jour. Ces tarifs seront en vigueur, pour les courses débutant entre 23 h et 5 h, autant la semaine que la fin de semaine.

[205] Cette modulation tarifaire s'applique tant pour les tarifs de base que pour les tarifs particuliers applicables au transport à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, aux municipalités de Fermont (97035) et Saint-Augustin (98012 – Basse-Côte-Nord) ainsi qu'au territoire correspondant à l'ancienne municipalité de Radisson constituant une partie de la municipalité d'Eeyou Istchee Baie-James (99060).

[206] Comme en 2018, il est proposé d'appliquer des frais additionnels de 15,00 \$ lorsque la clientèle désire une fourgonnette et de 15,00 \$ également à ceux qui souhaitent effectuer une réservation de véhicule. D'une part, ces services supplémentaires répondraient à des clients désirant recourir à ce type de véhicules et, d'autre part, cela éviterait des appels infructueux provenant de certains clients.

[207] Or, ces demandes se situent à l'extérieur des paramètres établis par l'article 95 de la *LTRPA* en matière de fixation de tarifs. La réglementation ne permet pas à la Commission de fixer des tarifs selon le type de véhicule ni d'appliquer des frais de réservation.

[208] Le service de transport proposé via une fourgonnette ou un véhicule de type berline est le même. Bien que certains Intervenants trouvent injuste qu'un groupe de personnes puisse se déplacer à l'aide d'une fourgonnette plutôt qu'avec deux véhicules de type berline et que cela génère des revenus moindres pour les chauffeurs, cette situation ne justifie en rien une tarification additionnelle. Dans ce cas, cette demande concerne plutôt le moyen d'offrir le service plutôt que la nature du transport concerné.

[209] À ce sujet, les soussignés rappellent que certains frais additionnels peuvent être exigés par un chauffeur. L'article 72 du *RTRPA* détermine lesquels. Il appert que ceux visés par les demandes n'en font pas partie.

[210] Par ailleurs, les soussignés ne souscrivent pas non plus aux autres demandes présentées et décrites au paragraphe [180].

[211] Concernant les points 1 et 4, ces demandes ne relèvent pas de la juridiction de la Commission.

[212] Étant donné que l'objet de la *LTRPA* a pour but la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile notamment par la Commission⁴⁶, cette dernière ne peut davantage accéder aux demandes formulées aux points 3 et 6.

[213] D'ailleurs, le coût des amendes (voir point 7 du paragraphe [180]) ne peut être considéré comme un paramètre pertinent à la fixation des tarifs en ce sens qu'il a plutôt pour objet, notamment, de punir ou de dissuader une personne d'adopter un certain comportement. Dans ces circonstances et peu importe le montant de l'amende, il est certain qu'elle ne peut être compensée de quelque façon par une hausse des tarifs.

[214] Enfin, concernant les autres éléments, et dans le contexte des observations faites au cours de l'audience publique, ces demandes deviennent à tout le moins prématurées, à très court terme, et l'industrie 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 rémunéré de personnes par automobile.

Fixation des tarifs de base et particuliers au *Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RTTRPA)*

[215] Ainsi, pour permettre à l'industrie de retrouver en partie la rentabilité des services de transport rémunéré de personnes par automobile, la Commission va augmenter les tarifs de base et les tarifs particuliers prévus au *RTTP*.

[216] La Commission va donc abroger les tarifs établis tels qu'ils se lisaient avant le 10 octobre 2020, en vertu de la *LSTT* et maintenus en vigueur par l'article 300 de la *LTRPA*.

[217] La Commission va également fixer de nouveaux tarifs de base et de nouveaux tarifs particuliers, lesquels sont établis au *RTTRPA*.

[218] Ces nouveaux tarifs représentent une augmentation de 18 % (taxes incluses) par rapport aux tarifs maintenus en vigueur en vertu de l'article 300 de la *LTRPA*. Cette augmentation sera appliquée notamment aux tarifs de base, à savoir 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.

⁴⁶ Préc., note 2, art. 1-2.

[219] De plus, la Commission va fixer des tarifs particuliers lorsque les services de transport rémunéré de personnes par automobile débiteront entre 23 h et 5 h. Un pourcentage additionnel de 15 % sur les tarifs de base sera alors appliqué pour les transports effectués pendant cette période.

[220] Ces ajustements prennent en considération les demandes d'augmentation des Intervenants qui sont présents à l'audience publique et des autres Intervenants ayant déposé des mémoires écrits.

[221] Ainsi, le prix de la course étalon passera de 14,85 \$ à 17,45 \$, soit l'équivalent d'une augmentation totale de 17,51 % en considérant la méthode d'arrondissement des tarifs :

Application d'une augmentation de 18,0 % aux tarifs de base

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis juin 2018	% d'augmentation appliqué	Valeur nouveaux tarifs = A* (1 + B)	Tarifs proposés pour 2022 = C arrondi ¹	Variation 2022/2018 = (D - A)/A
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Prix de départ	3,50 \$	18,0 %	4,130 \$	4,10 \$	17,1 %
Prix par kilomètre parcouru	1,75 \$	18,0 %	2,065 \$	2,05 \$	17,1 %
Prix par minute d'attente	0,65 \$	18,0 %	0,767 \$	0,77 \$	18,5 %
Course étalon (5 km et 4 min d'attente)	14,85 \$			17,45 \$²	17,51 %

(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 : aux 0,01 \$ supérieur.

(2) Note : Méthode d'arrondissement : aux 0,05 \$ les plus près.

[222] Dans le cas de la même course, mais débutant entre 23 h et 5 h, elle coûtera dorénavant 20,00 \$:

Application d'un tarif particulier de 15 % pour les courses débutant entre 23 h et 5 h

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis juin 2018	% d'augmentation appliqué	Valeur nouveaux tarifs = A* (1 + B)	Tarifs de base proposés pour 2022 = C arrondi ¹	% d'augmentation appliqué	Valeur nouveaux tarifs = D* (1 + E)	Tarifs proposés pour 2022 = F arrondi ¹	Variation 2022/2018 = (G - A)/A
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)
Prix de départ	3,50 \$	18,0 %	4,130 \$	4,10 \$	15,0 %	4,7150 \$	4,70 \$	34,29 %
Prix par kilomètre parcouru	1,75 \$	18,0 %	2,065 \$	2,05 \$	15,0 %	2,3575 \$	2,35 \$	34,29 %
Prix par minute d'attente	0,65 \$	18,0 %	0,767 \$	0,77 \$	15,0 %	0,8855 \$	0,89 \$	36,92 %
Course étalon (5 km et 4 min d'attente)	14,85 \$			17,45 \$²			20,00 \$²	34,68 %

(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 : aux 0,01 \$ supérieur.

(2) Note : Méthode d'arrondissement : aux 0,05 \$ les plus près.

[223] Par ailleurs, il y a lieu d'accorder un délai avant la prise d'effet de la nouvelle tarification afin de permettre, entre autres, l'impression et la distribution des vignettes tarifaires. Il s'agit d'un exercice demandant un délai d'application non négligeable.

[224] La Commission rappelle qu'il y a 34 mandataires pour les taximètres au Québec, dont seulement 15 sont habilités à procéder à l'ajustement des tarifs. Selon les données disponibles, on estime à 8 305 le nombre d'automobiles munies d'un taximètre⁴⁷.

⁴⁷ Source : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le 15 février 2022.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ABROGE les tarifs établis par la Commission des transports, tels qu'ils se lisaient avant le 10 octobre 2020, en vertu de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et maintenus en vigueur par l'article 300 de la *Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile*;

FIXE de nouveaux tarifs de base et de nouveaux tarifs particuliers, lesquels sont établis au *Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* joint à l'annexe A de la présente décision pour en faire partie intégrante.

Ces nouveaux tarifs représentent une augmentation de 18 % par rapport aux tarifs maintenus en vigueur en vertu de l'article 300 de la *Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile*;

FIXE des tarifs particuliers, pour les courses débutant entre 23 h et 5 h, en majorant de 15 % (taxes incluses) les tarifs de base prévus au *Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*;

FIXE l'entrée en vigueur du *Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* au **12 septembre 2022**;

PREND ACTE des annexes B, C et D jointes à la présente décision pour en faire partie intégrante.

Christian Jobin, président du banc
Juge administratif

Stéphane Bergevin, avocat
Juge administratif

Linda Giroux, avocate
Juge administrative

Nadia Lavigne, avocate
Juge administrative

Frédéric Pagé, avocat
Juge administratif

- p. j. Annexe A : « Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (*RTTRPA 2022-0001*) »
Annexe B : « Évolution des composantes tarifaires au cours des années »
Annexe C : « Catégories de coûts pour l'indice du coût du taxi »
Annexe D : « Calcul de l'indice du coût du taxi (ICT) en 2022 »
Avis de recours
- c. c. M^e Virginie Ouellette, avocate pour la Direction des affaires juridiques de la Commission des transports du Québec

Annexe A

Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RTTRPA 2022-0001), le 12 septembre 2022
Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile
(c. T-11.2, a. 95)

Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RTTRPA 2022-0001), le 12 septembre 2022

Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

(c. T-11.2, a. 95)

SECTION I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les présents tarifs s'appliquent à compter du 12 septembre 2022 au transport rémunéré de personnes par automobile pour toute course à l'exception de :

- 1) celle demandée par tout moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique et qui permet à la personne qui demande la course, d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur qualifié ne soit informé de la demande ;
- 2) dont le prix n'est pas calculé conformément au *Règlement sur le contrat convenant du prix d'une course avec un client* chapitre T-11.2, r. 1).

2. Pour les fins du présent Recueil des tarifs concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, un taxi est une automobile qualifiée au sens de l'article 144 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

3. Lorsqu'un taxi n'est pas muni d'un taximètre, et dans la mesure où il est dans un territoire dont la Commission a déterminé qu'un véhicule automobile n'est pas tenu d'être équipé d'un taximètre sans devoir utiliser un moyen technologique visé à l'article 93 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*⁴⁸, la distance parcourue avec un client est mesurée au moyen de l'odomètre.

4. Pour l'application des présents tarifs, l'expression « heure ou fraction d'heure d'attente » signifie le temps durant lequel un taxi est immobilisé ou circule à moins de 22,537 km par heure lors d'une course, et à moins de 22,723 km par heure, lors d'une course débutant entre 23 h et 5 h.

Le nombre 22,537 provient de la division du tarif horaire (46,20 \$) par le tarif au kilomètre (2,05 \$) prévu à l'article 6 de la Section II, ci-dessous. Le nombre 22,723 provient de la division du tarif horaire (53,40 \$) par le tarif au kilomètre (2,35 \$) prévu à l'article 9 de la Section III ci-dessous.

⁴⁸ *Commission des transports et al.*, 2020 QCCTQ 2319.

SECTION II

TARIFS DE BASE

5. Les tarifs de base sont applicables en tout temps, sous réserve de l'application des tarifs particuliers qui sont décrits à la section III ci-dessous.

6. Le tarif de base pour une course, calculée par taximètre, est le suivant :

Tarif de base calculé par taximètre

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fraction d'heure d'attente
Tarif sans taxe	3,56 \$	1,78 \$	40,18 \$
TPS de 5 %	0,18 \$	0,09 \$	2,01 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,36 \$</u>	<u>0,18 \$</u>	<u>4,01 \$</u>
Tarif au taximètre	4,10 \$	2,05 \$	46,20 \$

7. Le tarif de base fixé qui est calculé par odomètre est le suivant :

Tarif de base calculé par odomètre

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fraction d'heure d'attente
Tarif sans taxe	0,00 \$	1,78 \$	40,18 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,09 \$	2,01 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,00 \$</u>	<u>0,18 \$</u>	<u>4,01 \$</u>
Tarif à l'odomètre	0,00 \$	2,05 \$	46,20 \$

SECTION III TARIFS PARTICULIERS

§ 1. — *Tarifs applicables entre 23 h et 5 h*

8. Des tarifs particuliers sont applicables aux courses débutant entre 23 h et 5 h.

9. Le tarif particulier applicable pour une course débutant entre 23 h et 5 h, calculé par taximètre, est le suivant :

Tarif particulier par taximètre (Course débutant entre 23 h et 5 h)

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fraction d'heure d'attente
Tarif sans taxe	4,09 \$	2,05 \$	46,45 \$
TPS de 5 %	0,20 \$	0,10 \$	2,32 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,41 \$</u>	<u>0,20 \$</u>	<u>4,63 \$</u>
Tarif au taximètre	4,70 \$	2,35 \$	53,40 \$

10. Le tarif particulier applicable pour une course débutant entre 23 h et 5 h, calculé par odomètre, est le suivant :

Tarif particulier par odomètre (Course débutant entre 23 h et 5 h)

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fraction d'heure d'attente
Tarif sans taxe	0,00 \$	2,05 \$	46,45 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,10 \$	2,32 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,00 \$</u>	<u>0,20 \$</u>	<u>4,63 \$</u>
Tarif à l'odomètre	0,00 \$	2,35 \$	53,40 \$

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

11. Les tarifs applicables pour une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le centre-ville de Montréal, peu importe le nombre de passagers, sont les suivants :

	<u>Tarif de jour</u>	<u>Tarif de nuit</u> <u>(Courses débutant entre 23 h et 5 h)</u>
Prix forfaitaire	42,10 \$	48,40 \$
TPS de 5 %	2,10 \$	2,42 \$
TVQ de 9,975 %	<u>4,20 \$</u>	<u>4,83 \$</u>
Prix forfaitaire total	48,40 \$	55,65 \$

Ces prix 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, 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.

12. Le tarif minimum pour une course dont l'origine est l'aérogare principale de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal est de 20,60 \$ en tout temps, comprenant la TPS et la TVQ, sous réserve d'une course débutant entre 23 h et 5 h pour laquelle le tarif minimum est de 23,70 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

Toute lecture au taximètre d'un montant inférieur est réputée être de 20,60 \$ en tout temps, sous réserve d'une course débutant entre 23 h et 5 h pour laquelle le tarif minimum est de 23,70 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

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

13. Les tarifs d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage et le centre-ville de Québec, peu importe le nombre de passagers, sont les suivants :

	<u>Tarif de jour</u>	<u>Tarif de nuit</u> <u>(Débutant entre 23 h et 5 h)</u>
Prix forfaitaire	36,01 \$	41,40 \$
TPS de 5 %	1,80 \$	2,07 \$
TVQ de 9,975 %	<u>3,59 \$</u>	<u>4,13 \$</u>
Prix forfaitaire total	41,40 \$	47,60 \$

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.

14. Les tarifs d'une course en provenance de l'aérogare principale de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec à destination de la zone de Sainte-Foy, peu importe le nombre de passagers, sont les suivants :

	<u>Tarif de jour</u>	<u>Tarif de nuit</u> <u>(Débutant entre 23 h et 5 h)</u>
Prix forfaitaire de base	15,78 \$	18,13 \$
TPS de 5 %	0,79 \$	0,91 \$
TVQ de 9,975 %	<u>1,58 \$</u>	<u>1,81 \$</u>
Prix forfaitaire total	18,15 \$	20,85 \$

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.

§ 4. — *Tarifs applicables à la municipalité de Fermont (97035) ainsi qu'au territoire correspondant à l'ancienne municipalité de Radisson constituant une partie de la municipalité d'Eeyou Istchee Baie-James (99060).*

15. Les tarifs d'une course calculés par odomètre sont les suivants :

	<u>Tarif de base</u>		
	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fraction d'heure d'attente
Prix de départ	0,00 \$	2,48 \$	40,18 \$
TPS de 5%	0,00 \$	0,12 \$	2,01 \$
TVQ de 9,975%	<u>0,00 \$</u>	<u>0,25 \$</u>	<u>4,01 \$</u>
Tarif au taximètre	0,00 \$	2,85 \$	46,20 \$

	<u>Tarif de nuit (Débutant entre 23 h et 5 h)</u>		
	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fraction d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	2,87 \$	46,45 \$
TPS de 5%	0,00 \$	0,14 \$	2,32 \$
TVQ de 9,975%	<u>0,00 \$</u>	<u>0,29 \$</u>	<u>4,63 \$</u>
Tarif au taximètre	0,00 \$	3,30 \$	53,40 \$

16. Le prix minimum pour une course dont l'origine ou la destination est située dans la municipalité de Fermont (97035) ou dans le territoire correspondant à l'ancienne municipalité de Radisson constituant une partie de la municipalité d'Eeyou Istchee Baie-James (99060) est de 7,75 \$, comprenant la TPS et la TVQ. Toute lecture d'un montant inférieur est réputée être de 7,75 \$.

Le prix minimum pour une course débutant entre 23 h et 5 h, dont l'origine ou la destination est/ située dans la municipalité de Fermont (97035) ou dans le territoire correspondant à l'ancienne municipalité de Radisson constituant une partie de la municipalité d'Eeyou Istchee Baie-James (99060) est de 8,90 \$, comprenant la TPS et la TVQ. Toute lecture d'un montant inférieur est réputée être de 8,90 \$.

§ 5. — *Tarifs applicables à la municipalité de Saint-Augustin (98012) (Basse-Côte-Nord)*

17. Le prix d'une course de jour, entre l'aéroport ou le quai de Saint-Augustin et la municipalité de Saint-Augustin, ainsi qu'entre l'aéroport de Saint-Augustin et de la réserve de Pakuashipi est de 9,70 \$, comprenant la TPS et la TVQ, par personne par course.

Le prix d'une course, débutant entre 23 h et 5 h, entre l'aéroport ou le quai de Saint-Augustin et la municipalité de Saint-Augustin ainsi qu'entre l'aéroport de Saint-Augustin et la réserve de Pakuashipi est de 11,15 \$, comprenant la TPS et la TVQ, par personne par course.

SECTION IV

DISPOSITIONS FINALES

18. Ces tarifs remplacent ceux décrits au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RTTP)*, RLRQ, c. S-6.01 r. 6.

Annexe B

Évolution des composantes tarifaires au cours des années

Décision	Date	Composantes tarifaires				Course étalon 5 km + 4 minutes d'attente	
		À la chute	Par kilomètre	Par heure d'attente	Par minute d'attente		
1	01-janv-74						
2	14-août-76						
3	13-nov-78						
4	04-sept-79						
5	31-janv-80						
6	MPT-15823-TF	02-déc-80	0,80 \$ à 1,20 \$	0,50 \$ ou 0,60 \$		0,15 \$ ou 0,20 \$	
7	MPT-16571-F	09-sept-81	0,90 \$ à 1,20 \$	0,65 \$ ou 0,70 \$	12,00 \$	0,20 \$	
8	MPT82-00666	22-sept-82	1,20 \$ à 1,50 \$	0,70 \$	15,00 \$	0,25 \$	
9	QPT83-00574	03-nov-83	1,20 \$ à 1,50 \$	0,70 \$	15,00 \$	0,25 \$	
10	MPT84-02666	29-mai-84	1,20 \$ à 1,50 \$	0,70 \$	15,00 \$	0,25 \$	
11	QPT86-00381	28-janv-86	1,50 \$	0,70 \$	15,00 \$	0,25 \$	6,00 \$
12	MPT86-02062	28-nov-86	2,00 \$	0,70 \$	15,00 \$	0,25 \$	6,50 \$ 8,33%
13	MPT88-00044	26-janv-88	2,00 \$	0,75 \$	15,00 \$	0,25 \$	6,75 \$ 3,85%
14	MPT88-00407 *	21-juin-88	2,00 \$	0,75 \$	15,00 \$	0,25 \$	6,75 \$ 0,00%
15	MPT89-00366	05-juin-89	2,00 \$	0,80 \$	18,00 \$	0,30 \$	7,20 \$ 6,67%
16	MPT90-00335	09-juil-90	2,00 \$	0,85 \$	18,00 \$	0,30 \$	7,45 \$ 3,47%
17	MPT91-00017	21-janv-91	2,15 \$	0,96 \$	21,40 \$	0,36 \$	8,38 \$ 12,44%
18	MTP92-00518	19-mai-92	2,25 \$	1,00 \$	22,25 \$	0,37 \$	8,73 \$ 4,26%
19	MPTC94-00513	22-janv-94	2,25 \$	1,00 \$	22,25 \$	0,37 \$	8,73 \$ 0,00%
20	QPTC98-00041	22-avr-98	2,25 \$	1,10 \$	24,00 \$	0,40 \$	9,35 \$ 7,06%
21	-----	Mars 2000	2,50 \$	1,20 \$	26,50 \$	0,4417 \$	10,27 \$ 9,81%
22	QPTC03-00441	14-oct-03	2,75 \$	1,30 \$	29,95 \$	0,4992 \$	11,25 \$ 9,55%
23	MPTC05-00478	18-oct-05	3,15 \$	1,45 \$	33,00 \$	0,55 \$	12,60 \$ 12,03%
24	MPTC06-00419	03-août-06	3,15 \$	1,45 \$	33,00 \$	0,55 \$	12,60 \$ 0,00%
25	MPTC07-00398	08-janv-08	3,00 \$	1,45 \$	33,00 \$	0,55 \$	12,45 \$ -1,19%
26	MPTC08-00275	04-août-08	3,30 \$	1,60 \$	36,20 \$	0,60 \$	13,70 \$ 10,04%
27	MPTC11-00085	03-mars-11	3,30 \$	1,60 \$	36,20 \$	0,60 \$	13,70 \$ 0,00%
28	MPTC12-00022	13-janv-12	3,45 \$	1,70 \$	38,05 \$	0,63 \$	14,47 \$ 5,62%
29	2014 QCCTQ 2859	24-nov-14	3,45 \$	1,70 \$	38,05 \$	0,63 \$	14,47 \$ 0,00%
30	2015 QCCTQ 3036	10-déc-15	3,45 \$	1,70 \$	38,05 \$	0,63 \$	14,47 \$ 0,00%
31	2016 QCCTQ 3076	09-déc-16	3,45 \$	1,70 \$	38,05 \$	0,63 \$	14,47 \$ 0,00%
32	2018 QCCTQ 0740	29-mars-18	3,50 \$	1,75 \$	39,00 \$	0,65 \$	14,85 \$ 2,63%
* Décision de révision							
Écart :		2018 pr 2003:	27,27%	34,62%	30,22%		32,04%
		2018 pr 1986:	75,00%	150,00%	160,00%		128,46%

Annexe C

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 ⁴⁹ 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 %

⁴⁹ IPC = Indice des prix à la consommation.

Annexe D

Calcul de l'indice du coût du taxi (ICT) en 2022

Période →		2012 (ANNÉE 0)	2013 (ANNÉE 1)		2014 (ANNÉE 2)		2015 (ANNÉE 3)		2016 (ANNÉE 4)		2017 (ANNÉE 5)	
Nom de l'indicateur de Statistique Canada	POIDS % (A)	août 2012 (B)	août 2013 (C)	% évolution (E)	août 2014 (F)	% évolution (G)	août 2015 (H)	% évolution (I)	août 2016 (J)	% évolution (K)	août 2017 (L)	% évolution (M)
Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89	789,80	798,14	1,1%	820,80	2,9%	845,49	3,1%	867,68	2,8%	897,06	3,7%
Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois) de septembre à août)	26,89	831,73	822,43	-1,1%	838,03	1,9%	896,21	7,0%	916,96	2,5%	900,18	-2,0%
IPC d'ensemble	7,00	120,90	121,90	0,8%	123,80	1,6%	125,20	1,2%	125,30	0,1%	126,70	1,2%
IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	5,98	91,90	92,50	0,7%	94,00	1,6%	94,10	0,1%	98,80	5,1%	99,60	0,9%
IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,47	184,30	188,19	2,1%	189,97	1,0%	163,78	-14,2%	143,83	-10,8%	153,55	5,3%
IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	10,66	132,50	135,10	2,0%	135,60	0,4%	137,10	1,1%	138,00	0,7%	140,10	1,6%
IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	3,15	156,60	154,40	-1,4%	163,10	5,6%	169,20	3,9%	160,10	-5,8%	163,80	2,4%
IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	0,52	106,40	108,80	2,3%	108,80	0,0%	114,40	5,3%	115,20	0,8%	116,00	0,8%
IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77	113,40	114,40	0,9%	116,30	1,7%	118,20	1,7%	119,20	0,9%	119,90	0,6%
IPC Services	1,67	125,80	127,60	1,4%	130,70	2,5%	132,70	1,6%	133,60	0,7%	135,30	1,4%
Progression annuelle de l'ICT			0,59		1,94		1,41		0,34		1,55	
Indice des coûts du taxi (ICT)		100,00	100,59		102,53		103,94		104,28		105,82	
Progression cumulative de l'ICT depuis la dernière fixation des tarifs			0,59		2,53		3,94		4,28		5,82	

Annexe D

Calcul de l'indice du coût du taxi (ICT) en 2022 (suite)

Période →	2018 (ANNÉE 6)		2019 (ANNÉE 7)		2020 (ANNÉE 8)		2021 (ANNÉE 9)		2022 (ANNÉE 10)		
	août 2018 (N)	% évolution (O)	août 2019 (P)	% évolution (Q)	août 2020 (R)	% évolution (S)	août 2021 (T)	% évolution (U)	Tendance fév. 2022 (V)	% évolution (W)	évolution pondérée (X)
Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	914,64	2,2%	959,58	5,7%	1013,04	6,77%	1048,61	4,50%	1056,47	1,00%	0,268
Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois) de septembre à août)	952,00	6,2%	980,83	3,5%	1020,21	4,73%	1090,85	8,49%	1099,80	1,08%	0,289
IPC d'ensemble	129,50	2,3%	132,40	2,4%	132,90	0,41%	138,70	4,80%	142,60	3,23%	0,226
IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	101,60	2,2%	104,80	3,5%	107,00	2,39%	113,80	7,40%	116,50	2,94%	0,176
IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	176,90	12,7%	170,09	-3,7%	151,02	-10,35%	167,89	9,16%	209,13	22,38%	2,790
IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	143,50	2,6%	147,90	3,3%	151,20	2,49%	156,40	3,92%	162,50	4,60%	0,491
IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	173,20	6,0%	199,10	16,5%	216,90	11,37%	221,10	2,68%	207,70	-8,56%	-0,270
IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	116,80	0,8%	118,50	1,6%	120,10	1,50%	121,70	1,50%	121,70	0,00%	0,000
IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	122,20	2,0%	125,50	2,9%	126,40	0,79%	131,10	4,14%	133,00	1,68%	0,080
IPC Services	138,70	2,7%	143,10	3,5%	144,90	1,43%	150,20	4,21%	152,00	1,43%	0,024
		4,75	3,46		2,67		6,19		4,07		
		110,58	114,03		116,70		122,89		126,97		
	0,03	8,08	11,53		14,20		20,39		24,47		

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) 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 en vertu de l'une ou l'autre de ces lois 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 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'article 208 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, chapitre T-11.2), 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.

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