

MÉCANISME DE FIXATION DES TARIFS DE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE DESCRIPTION DÉTAILLÉE

Introduction

En vertu de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, la Commission des transports du Québec est responsable de déterminer les tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile. Historiquement, la Commission enclenchait le processus de modification des tarifs à la suite d'une demande faite par l'industrie. Elle devait alors déterminer, dans un contexte de sensibilité publique, si la hausse des coûts d'exploitation d'un taxi¹ était suffisante pour enclencher le processus.

La Commission pouvait aussi initier une révision des tarifs à son initiative, notamment lors des changements de taux de taxe de vente. À quatre reprises, entre 2005 et 2012, des ajustements de tarifs ont été amorcés par un changement du taux de taxe. L'évolution des tarifs de transport par taxi se faisait donc de façon irrégulière et imprévisible.

L'approche utilisée par la Commission pour réviser les tarifs était par ailleurs peu connue de l'industrie, qui devait se mobiliser de façon importante lors de chaque révision tarifaire. Une telle révision impliquait en outre un important examen, alimenté en partie par des données publiques et en partie par des compilations réalisées à l'interne.

L'industrie du transport par taxi souhaitait la mise en place d'un mécanisme plus régulier et prévisible de fixation des tarifs de transport par taxi. L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), qui représente une clientèle de grande importance de l'industrie du taxi en raison du transport adapté effectué pour le compte des sociétés de transport en commun, a en outre soumis un mémoire dans lequel elle demandait à la Commission :

- de mettre en place un processus régulier de révision des tarifs de transport par taxi qui permettrait, entre autres, d'éviter des hausses importantes;
- que la décision de hausser le tarif de transport par taxi soit prise au plus tard à l'automne de chaque année.

L'ensemble de ces considérations a amené la Commission à se doter, à l'automne 2013, d'un mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi.

¹ En vertu de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, le terme « taxi » désigne 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.

Objectifs

Le mécanisme de fixation des tarifs de la Commission a été élaboré en poursuivant les objectifs suivants :

- répondre aux attentes de l'industrie et de la communauté des utilisateurs par la fixation de tarifs justes et équitables;
- favoriser un mode de fixation des tarifs caractérisé par la transparence et la prévisibilité;
- s'inspirer des bonnes pratiques en adoptant une approche de tarification qui réduit le fardeau pour l'administration et tous les participants au processus.

Un outil d'aide à la fixation des tarifs

Le cœur du mécanisme tarifaire de la Commission est l'Indice des coûts du taxi (ICT). Cet indice peut être assimilé à un indice des prix à la consommation (IPC) puisqu'il mesure le changement des coûts d'exploitation que doivent assumer les acteurs de l'industrie en suivant l'évolution de l'ensemble des dépenses requises pour exploiter un taxi.

Cet outil vise à aider la Commission à ajuster périodiquement les tarifs pour tenir compte de l'évolution des coûts d'exploitation d'un taxi. Son fonctionnement peut être résumé de la façon suivante :

- la Commission a déterminé une série d'indicateurs pour suivre l'évolution des frais d'exploitation d'un taxi;
- elle analyse annuellement l'évolution de ces indicateurs, afin d'établir le pourcentage d'augmentation ou de diminution des coûts d'exploitation d'un taxi au sein d'un indice composé;
- lorsque l'ICT fluctue de 2 % ou plus, ou à sa discrétion, la Commission diffuse un avis public. Cet avis invite toute personne intéressée à participer à une audience publique visant à déterminer quels ajustements, s'il y a lieu, doivent y être apportés;
- la Commission rend une décision officialisant les nouveaux tarifs et confirmant leur date d'entrée en vigueur.

Après 10 ans d'utilisation, la Commission a révisé son outil afin de prendre en compte les changements qu'a connus l'industrie depuis l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobiles (LTRPA).

Les postes de dépenses considérés et leur pondération

La liste des postes de dépenses considérées par l'ICT a été établie à partir de la liste des postes de dépenses considérés par la Commission. Une pondération est accordée à chaque item en fonction de son importance relative dans les coûts d'exploitation d'un taxi. À titre d'exemple, selon les chiffres retenus par la Commission, le carburant représente globalement près de 19,47 % des frais d'exploitation d'un taxi. Ainsi, si le prix du carburant grimpe de 30 %, cela se traduira en conséquence par une hausse de 5,8 % (soit $19,47 \% \times 30 \%$) des frais d'exploitation d'un taxi. La pondération permet donc de déterminer l'impact de la variation d'une dépense sur les frais d'exploitation d'un taxi.

Pour suivre l'évolution des dépenses qui composent l'ICT, la Commission a retenu sept indicateurs parmi les quelque 280 séries de l'Indice des prix à la consommation (IPC) publié mensuellement par Statistique Canada, ainsi que deux indicateurs issus de l'estimation du salaire des employés de l'Enquête sur la population active de Statistique Canada. En plus de représenter des catégories de dépenses assez pointues, ceux-ci sont ventilés selon certaines régions géographiques, ce qui permet l'utilisation de données spécifiques au Québec.

La plupart de ces indicateurs représentent bien l'évolution des coûts d'exploitation d'un taxi. Cependant, comme il existe une limite au nombre de biens et services dont l'évolution est documentée, il faut à l'occasion utiliser un indicateur qui ne s'applique pas au taxi, mais dont on juge l'évolution comparable, en matière de prix. Par exemple l'IPC Primes d'assurance de véhicule de tourisme ne décrit pas les coûts d'exploitation d'un taxi, car il est bien connu qu'il en coûte plus cher pour assurer un taxi que pour assurer un véhicule de promenade. Toutefois, l'évolution dans le temps des primes d'assurance des véhicules de tourisme devrait être semblable à l'évolution des primes d'assurance des véhicules taxis.

Lors de la révision de l'ICT en 2023, la Commission a élaboré un indice d'évolution des coûts de l'électricité suivant les coûts de recharge des automobiles à faibles émissions. Cet indice sera ajusté annuellement en avril en fonction de l'augmentation des tarifs d'Hydro-Québec. La composante « Carburant » de l'ICT a ainsi été divisée en deux parties : l'une portant sur le prix de l'essence et l'autre sur le coût de l'électricité. Ces deux sous-composantes sont pondérées en fonction de la proportion d'automobiles qualifiées à faibles émissions. La part de l'essence dans la composante « Carburant » diminuera proportionnellement à l'augmentation des automobiles à faibles émissions.

Catégories de coûts pour l'ICT

| Poste de dépenses | Donnée de Statistique Canada | Pondération % |
|--|--|---------------|
| Inspections, comptabilité, fréquence radio et cellulaire | IPC Services téléphone | 1,67 |
| Droits, immatriculation et permis | IPC Frais d'immatriculation de véhicule de tourisme | 0,52 |
| Assurances (dommages corporels, matériels et responsabilité) | IPC Primes d'assurance de véhicule de tourisme | 3,15 |
| Financement et amortissement du véhicule et de l'équipement | IPC Achat et location à bail de véhicule de tourisme | 5,98 |
| Frais d'intermédiaire | IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie | 4,77 |
| Entretien du véhicule | IPC Pièces, entretien et réparation de véhicule de tourisme | 10,66 |
| Carburant | IPC Essence et indice d'évolution des coûts de l'électricité (indicateur interne) pondéré en fonction de la proportion des automobiles à faibles émissions | 19,47 |
| Salaire 1 | Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries | 26,89 |
| Salaire 2 | Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage | 26,89 |
| Total | | 100,00 |

Les IPC utilisés par la Commission sont ceux qui sont calculés pour l'ensemble du Québec. Pour de plus amples renseignements sur les IPC, vous pouvez consulter le [site web de Statistique Canada](#). Les données en lien avec l'IPC sont également disponibles dans la section du [site web](#) dédiée à l'IPC.

Les données des salaires hebdomadaires moyens qu'a retenus la Commission proviennent de l'Enquête sur la population active et concernent l'ensemble des employés du Québec de 15 ans et plus à temps plein et à temps partiel. Pour des renseignements additionnels sur le salaire hebdomadaire moyen, vous pouvez consulter la section du [site web de Statistique Canada](#) décrivant l'Enquête sur la population active. Les données provenant de l'enquête sur la population active sont également disponibles dans cette section du [site web](#).

Un examen annuel de l'évolution des indicateurs et de l'ICT

Une fois par année, en septembre, la Commission détermine le niveau atteint en août par chaque indicateur de l'ICT. Comme les indicateurs Essence et Salaire hebdomadaire moyen du secteur transport et entreposage varient beaucoup en cours d'année, la Commission utilise leur moyenne sur 12 mois (de septembre à août).

La Commission calcule par la suite le pourcentage d'augmentation ou de diminution de chaque indicateur par rapport à l'année précédente. En tenant compte de la pondération de chacun des indicateurs, elle calcule finalement quel sera l'effet global de l'évolution de l'ensemble des indicateurs sur l'ICT et, de là, sur les tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile.

Un seuil minimal pour l'ajustement des tarifs

Lorsque l'ICT fluctue de 2 % ou plus, ou à sa discrétion, la Commission peut amorcer les étapes en vue de tenir une audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs. En deçà de ce seuil, tout ajustement des tarifs est reporté à l'année suivante.

L'audience publique

Lorsqu'elle considère, sur la base des critères prévus, que les tarifs doivent être ajustés, la Commission diffuse un avis public. Cet avis invite toute personne intéressée à participer à une audience publique visant à déterminer, s'il y a lieu, quels ajustements tarifaires doivent y être apportés. Il s'agit d'une opportunité, pour l'industrie et le public, de se prononcer à ce sujet. À la suite de cette audience, la Commission rend une décision dans laquelle elle détermine les nouveaux tarifs.

Il peut arriver qu'à la suite d'une audience publique, la Commission décide de fixer des tarifs différents de ceux suggérés par l'évolution de l'ICT. Lorsque cette situation se produit, l'ICT continue sa progression et sa valeur est considérée de nouveau lors du prochain cycle de révision des tarifs. Il faut alors soustraire la variation des tarifs accordée par la Commission de la variation cumulative des coûts constatés depuis la dernière fixation des tarifs pour déterminer si le seuil est atteint. Il s'effectue donc un réalignement de la progression des tarifs avec l'ICT pour les cycles subséquents.

L'application de l'ajustement des tarifs aux trois composantes des tarifs

Les tarifs établis par la Commission comportent trois composantes, soit le prix de départ qui s'applique au début de la course, le prix par kilomètre parcouru et le prix par minute d'attente. Le prix prévu par chacune de ces composantes évolue selon la progression de l'ICT, en tenant compte de la méthode d'arrondissement prévue au tableau suivant :

| Composante | Méthode d'arrondissement |
|---------------------------|--|
| Prix de départ | arrondir au multiple de 0,05 \$ inférieur |
| Prix par kilomètre | arrondir au multiple de 0,05 \$ le plus près |
| Prix par minute d'attente | arrondir à 0,01 \$ supérieur |

La prise en compte des changements apportés aux taux de taxes à la consommation

Les tarifs incluent les taxes à la consommation, soit la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente du Québec (TVQ) et des ajustements aux taux de ces taxes peuvent survenir à tout moment. Ces ajustements sont pris en considération par le nouveau mécanisme, car les changements de taxes sont intégrés dans les indicateurs qui composent l'ICT.

Mise en œuvre de l'ICT et calendrier annuel des activités en lien avec la fixation des tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile

Un point de départ dans le temps a dû être déterminé afin de suivre l'évolution des coûts d'exploitation. En se basant sur les simulations qu'elle a effectuées, la Commission a établi le point de départ à septembre 2012 et lui a associé le niveau initial de l'ICT, soit la valeur 100.

Considérant que la Commission a révisé l'ICT au cours de l'exercice 2022-2023 et qu'un redressement important des tarifs a été fait au cours de cette période, il a été décidé que l'ICT serait de nouveau fixé à 100 pour la période débutant le 1^{er} septembre 2022.

Vous pouvez consulter le calendrier de diffusion des indicateurs en consultant le site web de Statistique Canada et en visionnant les sections portant sur l'Enquête sur la population active pour les salaires hebdomadaires moyens et sur les Indices des prix à la consommation pour les IPC.

Révision de l'ICT et examen du processus

La Commission peut revoir l'ensemble des principes utilisés dans son processus de fixation des tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile. En effet, des modifications à la structure de l'ICT (éléments inclus, pondération, indicateurs retenus, etc.) peuvent s'imposer en réponse à l'évolution de la conjoncture structurelle ou économique de l'industrie et de la clientèle.