

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2014 QCCTQ 2859
DATE DE LA DÉCISION : 20141121
DATE DE L' AUDIENCE : 20141022, à Montréal et Québec
par visioconférence
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 258581
OBJET DE LA DEMANDE : Fixation des tarifs du transport par taxi
MEMBRES DE LA COMMISSION : Christian Jobin
Virginie Massé
Annick Poirier

La Commission des transports du Québec
Demanderesse

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

- et -

Bureau du taxi de Montréal (B.T.M.)

- et -

**Regroupement des propriétaires et
chauffeurs de taxi de Montréal (R.P.C.T.M.)**

Intervenantes

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) a publié sur son site internet un avis public, informant qu'elle procèdera à une audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi.

[2] Les personnes intéressées devaient aviser par écrit la Commission de leur intention d'être entendues en audience au plus tard le 17 octobre 2014 en donnant leurs

coordonnées. Les observations écrites devaient également être produites à la Commission au plus tard à cette même date.

[3] Les tarifs sont compris dans le *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*¹ pour le prix d'une course calculé à partir d'un taximètre ou de l'odomètre, de même que ceux applicables aux agglomérations de Fermont, Baie-James (Radisson), Saint-Augustin (Basse Côte-Nord).

[4] Les modifications éventuelles de tarifs ne concernent pas les tarifs applicables aux mouvements de transport par taxi dont l'origine ou la destination est l'aéroport international de Montréal-Trudeau ou l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, ni les tarifs pour les services spécialisés de limousine et de limousine de grand luxe.

[5] Lors de l'audience publique tenue le 22 octobre 2014, la Direction des services juridiques et secrétariat est représentée par M^e Christian Daneau. Le Bureau de taxi de Montréal est absent et non représenté. Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (C.P.C.D.I.T.) et le Regroupement des propriétaires et chauffeurs de taxi de Montréal (R.P.C.T.M.) sont présents et la Commission les a relevés du défaut d'avoir produit leur exposé écrit à la date prévue.

LES FAITS

[6] Cette audience publique s'inscrit à l'intérieur de ce nouveau mécanisme qui vise à déterminer la pertinence de modifier les tarifs en matière de service de transport par taxi.

[7] En concertation avec les membres de la table de concertation de l'industrie du transport par taxi, au cours de l'année 2013, la Commission a mis en place un nouveau mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi.

[8] La nouvelle méthode s'appuie sur un indice du coût du taxi (ICT). Il s'agit d'un indice qui permet de suivre l'évolution de ce que coûte l'exploitation d'un permis de

¹ L.R.Q. c. S-6.01, r. 5
Art. 6 – Taximètre.
Art. 7 – Odomètre
Art. 14,15 et 16 – Agglomérations visées.

taxi. Cet indice, l'ICT, est composé de 10 indicateurs compilés par Statistique Canada qui représentent des catégories de coûts pour un taxi. Chacune de ces catégories a un poids relatif par rapport à l'ensemble des coûts. Ces indicateurs et leur pondération respective se définissent comme suit :

Catégories de coûts pour l'ICT

Poste de dépenses	Indicateur de Statistique Canada	Pondération%
1) Inspections, comptabilité, fréquence radio et téléphone cellulaire	IPC Services	1,67%
2) Droits, immatriculation et permis	IPC Frais d'immatriculation de véhicule de tourisme	0,52%
3) Assurances (dommages corporels, matériels et responsabilité)	IPC Primes d'assurance de véhicule de tourisme	3,15%
4) Financement et amortissement du véhicule et de l'équipement	IPC Achat et location à bail de véhicule de tourisme	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 véhicule de tourisme	10,66%
7) Carburant	IPC Essence	12,47%
8) Salaire 1	Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89%
9) Salaire 2	Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage	26,89%
10) Retour sur investissement	IPC d'ensemble	7,00%
Total		100,00%

[9] Il est prévu que la Commission détermine annuellement, à la fin du mois de septembre, le niveau atteint en août par chaque indicateur de l'ICT afin d'établir le pourcentage de changement de l'ICT. L'année de référence étant l'année 2012. Lorsque celui-ci fluctue de moins de 2 %, tout ajustement des tarifs est reporté à l'année suivante et le niveau de l'ICT continue de progresser jusqu'à l'année suivante.

[10] Lorsque l'ICT fluctue de 2 % ou plus, la Commission diffuse un avis public invitant toute personne intéressée à participer à une audience publique visant à confirmer les tarifs prévus ou, à défaut, à déterminer quels ajustements doivent y être apportés. Il

est prévu que lorsque les tarifs sont modifiés, les nouveaux tarifs entrent en vigueur le 1^{er} avril suivant la décision.

[11] Suite à l'audience publique si la Commission décide de fixer des tarifs différents de ceux suggérés par l'évolution de l'ICT l'indice continu sa progression et sa valeur est considérée de nouveau lors du prochain cycle de révision des tarifs. Il s'effectue donc un réalignement de la progression des tarifs avec l'ICT pour les cycles subséquents.

[12] Exceptionnellement, la Commission peut décider d'un rebasage de l'ICT qui aura pour effet de remettre le compteur à zéro et de ne pas tenir compte des variations annuelles accumulées depuis la dernière fixation des tarifs.

[13] Selon la méthode proposée, les variations calculées peuvent s'appliquer sur les composantes des tarifs pour une course de taxi, 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 présentée au tableau suivant :

Composante	Méthode d'arrondissement	Exemple
Prix de départ	arrondir aux 0,05 \$ inférieurs	3,467 \$ devient 3,45 \$
Prix par kilomètre	arrondir aux 0,05 \$ supérieurs	1,673 \$ devient 1,70 \$/km
Prix par minute d'attente	arrondir à 0,01 \$ supérieur	0,624 \$ devient 0,63 \$/min.

[14] Il est à noter que les tarifs de transport par taxi incluent les taxes à la consommation. Dans le cas d'une variation des taux de taxes, ces ajustements sont pris en considération par le nouveau mécanisme l'année suivante, puisqu'ils sont alors intégrés dans les indicateurs qui composent l'ICT.

[15] Lors de l'audience publique, l'avocat de la Direction des Services juridiques et Secrétariat a fait entendre Steven Goyette, Conseiller expert à la Direction du développement stratégique et des communications de la Commission. Ce dernier a présenté de façon détaillée la méthodologie de calcul de l'ICT ainsi que les résultats obtenus depuis sa mise en place.

[16] Il a précisé qu'historiquement le processus de modification des tarifs était enclenché à la suite d'une demande faite par l'industrie ou lorsque la Commission, de sa propre initiative, initiait une révision des tarifs notamment lors des changements de taux de taxe de vente. Ainsi, toute demande à cet effet pouvait surgir à n'importe quel moment de l'année. L'évolution des tarifs de transport par taxi s'effectuait de façon irrégulière et imprévisible.

[17] Cette approche nécessitait une mobilisation importante des différents intervenants de l'industrie du taxi lors de chaque révision tarifaire de même qu'un important travail d'enquête alimenté en partie par des données publiques et provenant de compilations réalisées par les services internes de la Commission.

[18] C'est pourquoi 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.

[19] De plus, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) qui représente une clientèle de grande importance pour l'industrie du taxi en raison du transport adapté effectué pour le compte des sociétés de transport en commun 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 drastiques et que la décision de hausser le tarif de transport soit prise au plus tard au début de l'automne de chaque année.

[20] Or, l'ensemble de ces considérations a amené la Commission à se doter, à compter de l'automne 2013, d'un nouveau mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi. Il s'inspire d'approches similaires qui sont utilisées ailleurs dans d'autres villes canadiennes et américaines en plus d'être un mode de fixation des tarifs transparent et prévisible.

[21] Pour l'année 2013, l'ICT a progressé de 0,456 % par rapport à l'année de référence 2012, ce qui était en deçà du 2,00 % prévu pour la tenue d'une audience publique. Toutefois pour l'année 2014, la progression cumulative de l'ICT a dépassé ce seuil pour atteindre les 2,498 %.

[22] Un tableau évolutif de l'indice de l'ICT est déposé au dossier. Les résultats pour les années 2013 et 2014 sont les suivants :

Calcul de l'indice des coûts : Septembre 2014 p/r Septembre 2012

Nom de l'indicateur de Statistique Canada	POIDS % (A)	2012 (ANNÉE 0)	2013 (ANNÉE 1)			2014 (ANNÉE 2)		
		Août 2012 (B)	Août 2013 (C)	% évolution (D) [(C)-(B)]/(B)	Évolution pondérée (E) (A) * (D)	Août 2014 (F)	% évolution (G) [(F)-(C)]/(C)	Évolution pondérée (H) (A) * (G)
1) Salaire hebdomadaire moyen (Toutes les industries)	26,885 %	798,13 \$	798,92 \$	0,1 %	0,027	826,73 \$	3,5 %	0,936
2) Salaire hebdomadaire moyen (Transport et entreposage) (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	26,885 %	827,72 \$	822,38 \$	-0,6 %	-0,173	835,72 \$	1,6 %	0,436
3) IPC d'ensemble	7,000 %	120,900	121,900	0,8 %	0,058	123,800	1,6 %	0,109
4) IPC Achat et location à bail de véhicule de tourisme	5,980 %	91,900	92,500	0,7 %	0,039	94,000	1,6 %	0,097
5) IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,470 %	184,300	188,192	2,1 %	0,263	189,967	0,9 %	0,118
6) IPC Pièces, entretien et réparation de véhicule de tourisme	10,660 %	132,500	135,100	2,0 %	0,209	135,600	0,4 %	0,039
7) IPC Primes d'assurance de véhicule de tourisme	3,150 %	156,600	154,400	-1,4 %	-0,044	163,100	5,6 %	0,177
8) IPC Frais d'immatriculation de véhicule de tourisme	0,520 %	106,400	108,800	2,3 %	0,012	108,800	0,0 %	0,000
9) IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,770 %	113,400	114,400	0,9 %	0,042	116,300	1,7 %	0,079
10) IPC Services	1,670 %	125,800	127,600	1,4 %	0,024	130,700	2,4 %	0,041
Total:	100 %				0,456			2,032

L'Indice des prix à la consommation (IPC) est un indicateur des variations des prix à la consommation payés par la population cible. L'IPC mesure la variation des prix en comparant dans le temps le coût d'un panier fixe, de biens et de services. Ce panier est basé sur les dépenses de la population cible au cours d'une période de référence qui est actuellement 2011. Comme ce panier comprend des biens et des services dont la quantité et la qualité ne changent pas ou sont équivalentes, l'indice ne retrace que les mouvements de prix purs. On publie des IPC distincts pour le Canada, les dix provinces, Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit. Certains renseignements sont aussi publiés pour seize autres centres urbains.

L'Indice des prix à la consommation (IPC) compare, en pourcentage, les prix au cours d'une période donnée à ceux de la période de base officielle, qui est actuellement 2002=100. On a changé la période de base de 1992=100 à 2002=100 à compter de l'IPC du mois de mai 2007 diffusé en juin 2007. Ce changement est uniquement une conversion arithmétique qui modifie le niveau des indices, mais laisse les variations en pourcentage entre deux périodes intactes, à l'exception des différences dues à l'arrondissement.

Calcul de l'indice des coûts : Septembre 2014 p/r Septembre 2012

A) ICT 2012	100
B) Progression de l'ICT 2013 p/r 2012	0,456
C) ICT 2013 (A + B)	100,456
D) Progression de l'ICT 2014 p/r 2013	2,032
E) ICT 2014 (C * (1+D/100))	102,498
F) Progression de l'ICT: 2014 p/r 2012 (E - A)	2,498
G) Progression de l'ICT: 2014 p/r 2012 (en %)	2,498 %

[23] Steven Goyette précise que la compilation des données visant à établir les 10 indicateurs sous-jacents à l'ICT ne concerne que celles du Québec seulement. Ainsi, l'ICT reflète la variation annuelle des différents coûts auxquels est tributaire un titulaire de permis de propriétaire de taxi délivré par la Commission.

[24] Il fait remarquer que la rémunération représente plus de la moitié des coûts d'exploitation d'un taxi alors que l'essence équivaut à 12,47 % des dépenses d'opération.

[25] Lors de la dernière année, l'indice des prix à la consommation (IPC) pour l'essence a augmenté de 0,9 % passant de 188,192 à 189,967.

[26] La hausse la plus importante des coûts observés au cours de la dernière année concerne celle reliée aux primes d'assurance automobile soit, 5,6 %. Toutefois, ces dépenses ne représentent que 3,15 % des dépenses totales.

[27] Essentiellement, plus de la moitié de la variation de l'ICT est attribuable à celle reliée à la rémunération.

[28] À noter que la méthodologie retenue pour le calcul de l'ICT incorpore la variation des coûts des années précédentes dans le calcul de la variation de l'année suivante.

[29] En septembre 2015, la Commission déterminera le niveau atteint en août pour 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 utilisera, tout comme elle l'a fait auparavant, leur moyenne sur 12 mois (de septembre à août).

[30] Steven Goyette a déclaré que le nouveau mode de fixation des tarifs permet d'appliquer le pourcentage de variation de l'ICT aux tarifs actuels. Toutefois, il a été convenu avec les membres de la table de concertation de l'industrie du transport par taxi d'arrondir à un multiple de 5, à la baisse, le prix de départ et à la hausse les deux autres composantes tarifaires, soient le prix par kilomètre parcouru et le prix par minute d'attente.

[31] Ainsi, en tenant compte de la variation de l'ICT de 2,498 % et de son application aux tarifs, le prix de la course étalon passerait de 14,47 \$ à 14,85 \$ soit l'équivalent d'une augmentation de 2,6 % :

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

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur Depuis janvier 2012	Progression de l'IPC 2014	Valeur Nouveaux tarifs = A * (1 + B)	Tarifs proposés avril 2015 = C arrondi (voir note)	Variation 2015/2012 = (D - A)/A
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Prix de départ	3,45 \$	2,498 %	3,536	3,50 \$	1,4 %
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	2,498 %	1,742	1,75 \$	2,9 %
Prix par minute d'attente	0,63 \$	2,498 %	0,646	0,65 \$	3,2 %
Course étalon (5 km et 4 min. d'attente)	14,47 \$			14,85 \$	2,6 %

Note: Méthode d'arrondissement

Prix de départ: aux 0,05 \$ inférieurs
 Prix par kilomètre parcouru: aux 0,05 \$ supérieurs
 Prix par minute d'attente: au 0,01 \$ supérieur

[32] À cet effet, Steven Goyette rappelle que 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.

[33] Bien que l'ICT a progressé de 2,498 % depuis 2012, Steven Goyette mentionne que la Commission n'est pas contrainte d'appliquer systématiquement cette augmentation des coûts d'exploitation d'un taxi aux tarifs actuellement en vigueur. D'autres scénarios sont possibles, soient le statu quo ou l'application d'une partie de l'augmentation des coûts. Dans ce dernier cas, à moins d'un rebasage, 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.

Observations des intervenants

[34] Lors de l'audience publique, Max-Louis Rosalbert et Edgard El Kalaani respectivement, président et trésorier du R.P.C.T.M., ont présenté leurs observations quant à une éventuelle modification des tarifs de taxi.

[35] Ce regroupement qui compte 2 300 membres actifs représente désormais tant les propriétaires de permis de taxi de l'île de Montréal que les chauffeurs de taxi.

[36] La R.P.C.T.M. se dit satisfaite du nouveau processus de fixation des tarifs mis en place en 2013.

[37] Après consultation de ses membres, le R.P.C.T.M. recommande le statu quo puisque toute augmentation tarifaire risquerait de diminuer de façon plus importante la demande de service par taxi dans un contexte de forte concurrence avec des entreprises qui opère des applications mobiles de mises en contact de clients avec divers service de transport de personnes.

[38] Max-Louis Rosalbert estime que toute augmentation de tarif a un effet direct sur le nombre de courses de taxi. La clientèle est sensible aux hausses de tarifs des services de transport par taxi et cela favorise la substitution du mode de transport choisi.

[39] Plutôt que d'ajuster les tarifs à la hausse pour couvrir l'augmentation des coûts d'exploitation d'un taxi, il suggère une aide financière sous forme de crédit d'impôt à tout propriétaire de permis de taxi. Ainsi, des mesures fiscales viendraient compenser toute hausse éventuelle de coûts.

[40] Max-Louis Rosalbert dénonce les activités de transport qui sont effectuées par des personnes qui ne respectent en rien la réglementation en matière de transport de personnes contre rémunération.

[41] La Commission entend le témoignage de Doris Saliba, président du C.P.C.D.I.T. Cet organisme sans but lucratif regroupe plus d'une centaine d'intermédiaires qui offre notamment des services de répartition d'appels pour les titulaires de permis de propriétaire de taxi.

[42] Le C.P.C.D.I.T est également satisfait du nouveau processus de fixation des tarifs mis en place en 2013.

[43] Selon Doris Saliba, les membres ont été sollicités afin de recueillir leurs commentaires et recommandations concernant la possibilité d'augmenter les tarifs de transport par taxi au Québec à compter d'avril 2015. La majorité des intermédiaires a souhaité renoncer à cette augmentation, malgré le fait qu'ils n'ont pas eu d'augmentation depuis près de trois ans.

[44] Cette décision est motivée par deux facteurs prépondérants soit la recrudescence du transport illégal au Québec et la situation économique actuelle.

[45] Doris Saliba considère que l'industrie du taxi se trouve dans une situation économique difficile et dans ce contexte, les membres de son association recommandent plutôt de mettre en place une législation plus sévère et les ressources afférentes afin d'éliminer toutes formes de transports illégaux de personnes contre rémunération.

[46] Quant au calcul de l'ICT en vue d'établir le taux d'augmentation pour l'année 2015, tous les représentants des organismes présents à la consultation publique ont recommandé de maintenir l'année 2012 comme point de référence. Dans l'éventualité où cette recommandation est retenue, il est à prévoir une audience publique en vue de

modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi, et ce, au cours de l'automne 2015.

LE DROIT

[47] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*²(la *Loi*) prévoit que la Commission fixe les tarifs en matière de services de transport par taxi, à la suite d'une audience publique, et que ces tarifs peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon les services spécialisés.

[48] L'article 61 de la *Loi* prévoit que les tarifs doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course en taxi soit calculé selon l'un ou plusieurs des modes suivants : par taximètre, par zone, par heure et fractions d'heure, par odomètre ou par tout autre mode déterminé par règlement. Également, l'article 64 de la *Loi* énonce qu'un chauffeur ne peut exiger, en plus du prix de la course, des frais autres que ceux prévus par règlement.

[49] L'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*³ (le *Règlement*) mentionne, entre autres, que les tarifs fixés par la Commission sont les mêmes pour tous les titulaires de permis de propriétaire de taxi d'une même agglomération et qu'ils doivent être affichés à l'intérieur des véhicules taxis.

L'ANALYSE ET LA CONCLUSION

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

[51] L'ICT est à la base du déclenchement du processus de révision des tarifs de transport par taxi. Celui-ci a progressé de 2,498 % entre les mois de septembre 2012 et 2014 soit, plus que le seuil minimal de 2 % requis pour la tenue de la première audience publique depuis sa mise en place.

² L.R.Q. c. S- 6.01.

³ L.R.Q. c. S- 6.01, r.3.

[52] Bien que tous les intervenants entendus lors de l'audience ne remettent aucunement en cause le nouveau mécanisme de révision des tarifs et par conséquent, toute possibilité d'ajuster les tarifs de taxi selon l'évolution des coûts d'exploitation d'un taxi, ils recommandent toutefois de maintenir les tarifs actuels et de les revoir au cours de l'automne prochain, le cas échéant en cumulant la progression de l'ICT depuis 2012.

[53] Actuellement, une augmentation des tarifs aurait un impact non négligeable sur la demande de transport par taxi. La baisse du nombre de courses effectuées serait supérieure à l'augmentation des revenus générés par la hausse des tarifs.

[54] Deux critères motivent leur choix : la situation économique actuelle et la recrudescence du transport illégal notamment à la suite de l'apparition d'applications mobiles de mise en contact de clients avec divers service de transport de personnes.

[55] Dans ce contexte, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de concourir aux suggestions des intervenants et par conséquent, de maintenir les tarifs actuels de taxi tels qu'on les retrouve au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*.

[56] Rappelons que les tarifs actuels reposent sur une analyse de coûts qui a conduit à un ajustement à la hausse de 5,11 % en vigueur depuis le 28 janvier 2012.⁴ Ils ont alors été calculés notamment à partir d'un prix de l'essence fixé à 1,311 \$ le litre, incluant les taxes.

[57] En conséquence, la Commission va maintenir les tarifs présentement en vigueur.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec:

MAINTIENT

les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application pour le prix d'une course calculé à partir d'un taximètre ou de l'odomètre de même que ceux applicables aux agglomérations de Fermont, Baie-James (Radisson), Saint-Augustin (Basse Côte-Nord) tels qu'ils sont contenus dans le « *Recueil des tarifs du transport privé par taxi* »;

⁴ Décision MPTC12-00022 rendue le 13 janvier 2012.

MAINTIEN

l'année de référence 2012 pour le calcul de la progression de l'ICT.

Christian Jobin,
Président du banc
Membre de la Commission

Virginie Massé, Vice-présidente
Membre de la Commission

Annick Poirier, avocate
Membre de la Commission

c.c. M^c Christian Daneault, procureur de la Commission