

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2016 QCCTQ 3076

DATE DE LA DÉCISION : 20161209

DATE DE L' AUDIENCE : 20161115, à Montréal et Québec
en visioconférence

NUMÉRO DE LA DEMANDE : 414280

OBJET DE LA DEMANDE : Fixation des tarifs du transport par taxi

MEMBRES DE LA COMMISSION : Annick Poirier
Hélène Fréchette
Christian Jobin.

La Commission des transports du Québec

Demanderesse

Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (R.P.T.M.)

Comité Croisières Montréal

(Administration portuaire de Montréal et Tourisme Montréal)

Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ)

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

Association de Limousines Berline de Montréal

**Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec
(ARUTAQ)**

Hussein Hamad

Bilal El-Harrahe

Augustin Mélègue

Mohammad Reza Ebrahimi

Georges Karam

Jean-François Tremblay

Malek Zinati

Intervenants

DÉCISION

[1] Les 26 et 29 octobre 2016, la Commission des transports du Québec (la Commission) publie, dans les journaux Le Soleil et La Presse, un avis qu'elle tiendra une audience publique les 15 et 16 novembre 2016, sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi.

[2] Cet avis paraît également sur le site internet de la Commission.

[3] Toute personne intéressée devait informer par écrit la Commission, au plus tard le 10 novembre 2016, de son intention d'être entendue en audience. Toute observation écrite devait également être produite à la Commission au plus tard à cette même date.

[4] Le mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi, disponible sur le site internet de la Commission, ne s'applique pas de façon automatique aux tarifs de transport par limousine sans réservation à partir de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (l'aéroport Montréal-Trudeau).

[5] Il ne concerne pas non plus les tarifs applicables pour les services spécialisés de limousine et de limousine de grand luxe, mais plutôt ceux se retrouvant dans le *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*¹ (RTTP) pour le prix d'une course calculé à partir d'un taximètre ou d'un odomètre de même que ceux applicables aux agglomérations de Fermont, Baie-James (Radisson), Saint-Augustin (Basse-Côte-Nord).

[6] Sont aussi visés par ce mécanisme, les tarifs particuliers pour des services réguliers de taxi, notamment ceux applicables aux courses dont l'origine ou la destination est l'aéroport Montréal-Trudeau.

[7] À l'exception de Jean-François Tremblay, tous les intervenants ont déposé des observations écrites. Parmi eux, seuls le R.P.T.M., le RITQ, le C.P.C.D.I.T., l'Association de Limousines Berline de Montréal, Hussein Hamad et Malek Zitani étaient présents à l'audience.

[8] La Direction des affaires juridiques et secrétariat de la Commission (DAJS) est représentée par M^e Anne-Marie Gaudreau.

[9] L'audience publique s'inscrit à l'intérieur du mécanisme qui vise à déterminer la pertinence de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi.

¹ RLRQ, c. S-6.01, r. 5, art. 6 (Taximètre), art. 7 (Odomètre) et art. 14,15 et 16 (Agglomérations visées).

LES FAITS

[10] Depuis 2013, la fixation des tarifs de transport par taxi repose sur un indice du coût du taxi (ICT). Il s'agit d'un indice qui permet de suivre l'évolution de ce que coûte l'exploitation d'un permis de taxi. Il est composé de 10 indicateurs compilés par Statistique Canada qui représentent des catégories de coûts pour un taxi². Chacune de ces catégories a un poids relatif par rapport à l'ensemble.

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

[12] 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 l'ICT. Lorsque celui-ci fluctue de moins de 2 %, tout ajustement des tarifs est cumulé et reporté à l'année suivante. Dans le cas inverse, la Commission diffuse un avis public invitant toute personne intéressée à une audience publique visant à confirmer les tarifs prévus ou à défaut, à déterminer quels ajustements doivent être apportés.

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

[14] Entre 2013 et 2015, la progression cumulative de l'ICT a atteint les 3,935 % :

	Progression de l'ICT ³	
	Par année	Cumulé
2013 (Année 1)	0,543%	0,543%
2014 (Année 2)	1,918%	2,472%
2015 (Année 3)	1,427%	3,935%

² Voir Annexe 1.

³ Voir Annexe 2.

[15] Lors des audiences tenues en 2014 et 2015, aucun intervenant n'a remis en cause le processus de révision. Tous ont recommandé de maintenir les tarifs applicables et de les revoir l'année suivante en considérant la progression cumulée de l'ICT depuis 2012⁴.

[16] Toutefois, en 2015, un ajout a été apporté quant aux tarifs applicables aux transports dont l'origine ou la destination est l'aéroport Montréal-Trudeau. Celui-ci a été rendu nécessaire puisque le terminal de croisière de Montréal ne se situait plus à l'intérieur du secteur centre-ville, soit la zone couverte par le prix fixe de 40 \$, tel que le prévoit l'article 8 du *RTTP*.

[17] Dans ce contexte, la Commission a établi que le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le terminal temporaire de croisière, situé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du pont Jacques-Cartier, sera de 53 \$ incluant les taxes⁵ entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 mai 2017.

[18] Pour l'année 2016, les coûts d'exploitation d'un permis de taxi, basés sur l'ICT, ont augmenté de 0,135 % par rapport à 2015⁶. Au total, il s'agit d'une hausse cumulée de 4,075 %⁷. Afin d'expliquer cette croissance, l'avocate de la DAJS a fait entendre Steven Goyette, conseiller expert à la Direction du développement stratégique et des communications de la Commission (DDSC). Il a présenté la méthodologie de calcul de l'ICT ainsi que les résultats annuels et cumulatifs depuis sa mise en place.

[19] Tout comme les années précédentes, les données utilisées pour le calcul des 10 indicateurs sous-jacents à 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. Les données n'ont fait l'objet d'aucun changement de méthodologie de calcul cette année.

[20] Essentiellement, trois des dix indicateurs ont connu une augmentation de plus de 1% par rapport à l'année dernière. Il s'agit des deux sous-indices reliés aux salaires et à celui de l'achat ou la location de véhicules automobiles. Par contre, l'indicateur relié au carburant a diminué de 12,2 %. L'ensemble des variations se détaille ainsi :

⁴ Décisions 2014 QCCTQ 2859 et 2015 QCCTQ 3036 (21 novembre 2014 et 10 décembre 2015) Commission des transports du Québec.

⁵ *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*, art. 8.1.

⁶ Voir Annexe 2.

⁷ Ibid.

Nom de l'indicateur de Statistique Canada	2016 p/r 2015		
	Poids %	% Évolution des indices	Évolution pondérée
	(A)	(B)	(C) = (A)*(B)
1) Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89%	2,7 %	0,739 %
2) Salaire hebdomadaire moyen - Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	26,89%	2,4 %	0,654 %
3) Indice des prix à la consommation (IPC) d'ensemble	7,00%	0,1 %	0,006 %
4) IPC Achat et location à bail de véhicules automobiles	5,98%	5,00 %	0,299 %
5) IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,47%	-12,2 %	-1,519 %
6) IPC Pièces, entretien et réparation de véhicules automobiles	10,66%	0,7 %	0,070 %
7) IPC Primes d'assurance de véhicules automobiles	3,15%	-5,4 %	-0,169 %
8) IPC Frais d'immatriculation de véhicules automobiles	0,52%	0,7 %	0,004 %
9) IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77%	0,8 %	0,040 %
10) IPC Services	1,67%	0,7 %	0,011 %
Total:	100%		0,135 %

[21] Steven Goyette mentionne que la progression cumulée de l'ICT a été appliquée aux tarifs actuels en arrondissant les montants selon les principes suivants :

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

[22] Ainsi, en tenant compte de la variation cumulée de l'ICT de 4,075 % et de son application aux tarifs, le prix de la course étalon⁸ passerait de 14,47 \$ à 14,94 \$, soit l'équivalent d'une augmentation de 3,2 % :

⁸ 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.

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

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis janvier 2012	Progression de l'ICT cumulé 2016	Valeur Nouveaux tarifs = A * (1 + B)	Tarifs proposés avril 2017 = C arrondi ¹	Variation 2017/2012 = (D - A)/A
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Prix de départ	3,45 \$	4,075 %	3,591	3,55 \$	2,9 %
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	4,075 %	1,769	1,75 \$	2,9 %
Prix par minute d'attente	0,63 \$	4,075 %	0,656	0,66 \$	4,8 %
Course étalon (5 km et 4 min. d'attente)	14,47 \$			14,94 \$	3,2 %

(1) Note: Méthode d'arrondissement

Prix de départ: aux 0,05 \$ inférieurs.

Prix par kilomètre parcouru: aux 0,05 \$ les plus près.

Prix par minute d'attente: au 0,01 \$ supérieur.

[23] L'augmentation du coût de la course étalon (3,2%) correspond à la même que celle constatée en 2015. Ce constat découle de l'arrondissement des tarifs proposés.

[24] Steven Goyette rappelle que les tarifs actuels reposent sur une analyse de coûts qui a conduit à la décision MPTC12-00022⁹, en 2012. Une marge bénéficiaire de 7 % a été alors considérée en plus des dépenses reliées à l'exploitation d'un permis de propriétaire de taxi. Les données servant au calcul de l'ICT tiennent compte de la TPS et de la TVQ.

LES OBSERVATIONS DES INTERVENANTS**Hussein Hamad**

[25] À titre de chauffeur de taxi desservant l'aéroport Montréal-Trudeau, Hussein Hamad et trois de ses collègues¹⁰ demandent de reconsidérer le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le centre-ville de Montréal (tarif de 40 \$) de même que celui entre l'aérogare principale de l'aéroport et le terminal temporaire de croisière, situé au port de Montréal (tarif de 53 \$).

⁹ Décision MPTC12-00022 (13 janvier 2012), Commission des transports du Québec.

¹⁰ Bilal El-Harrahe, Augustin Mélége et Mohammad Reza Ebrahimi.

[26] En direction du centre-ville de Montréal, ils suggèrent de les remplacer par la tarification prescrite au taximètre, et ce, tout au long de la période où se déroulent les travaux majeurs en lien avec l'échangeur Turcot. Le temps pour effectuer une course aurait augmenté considérablement puisqu'une seule voie est disponible sur l'autoroute 720 Est depuis l'autoroute 20 Ouest. Cela exigerait, selon le document déposé, près de deux heures pour l'effectuer en après-midi.

[27] Hussein Hamad estime que la période entre 14h00 et 19h00 est la plus difficile de la journée pour effectuer des courses dans des temps raisonnables. À son avis, il y a plus de congestion routière les jeudis et vendredis.

[28] Actuellement, une course de taxi entre l'aéroport et le centre-ville prend de 45 à 60 minutes, en moyenne. Auparavant, cette course s'effectuait en moins de 20 minutes.

Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ)

[29] Le RITQ regroupe les détenteurs suivants de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi: Taxi Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Ste-Foy, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Beauport et Taxi Coop Val-Bélair. Ils représentent collectivement plus de 90 % de tous les titulaires de permis de propriétaire de taxi de la région de Québec.

[30] Son porte-parole, Abdallah Homsy, recommande le maintien des tarifs actuels sans aucune majoration selon l'ICT.

[31] Il dénonce le projet pilote en lien avec l'entreprise Uber visant à effectuer du transport rémunéré de personnes selon des conditions différentes de celles imposées aux titulaires de permis de propriétaire de taxi. À son avis, ce projet pilote est inéquitable et déloyal envers l'industrie du taxi.

[32] L'augmentation des tarifs ne ferait que favoriser l'effet de substitution. La demande relativement élevée pour les services d'Uber permet de constater une hausse de la demande de transport lorsque les tarifs sont plus bas. L'élasticité de la demande de transport par taxi est très importante.

[33] Cette perception d'iniquité engendre une chute de la valeur des permis de taxi. Ainsi, augmenter le prix d'une course ne ferait qu'exacerber ce problème et diminuer la capacité de travailler de milliers de chauffeurs de taxi.

[34] Le RITQ réclame 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 actuelle justifie la nécessité d'une telle étude.

[35] Selon lui, augmenter les tarifs du taxi, dans la situation actuelle et sans les études nécessaires, créerait une distorsion dans le marché et accroîtrait la concurrence déloyale. Il en va de même pour l'ensemble des tarifs, y compris ceux reliés à l'aéroport Montréal-Trudeau.

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

(C.P.C.D.I.T.)

[36] Ce comité, créé en novembre 1995 à la demande des compagnies et des coopératives de taxi, représente les intérêts des intermédiaires en service du Québec et de l'industrie en général.

[37] Le président du conseil d'administration, Georges Tannous, mentionne que les intermédiaires, coopératives et propriétaires de permis de taxi au Québec ne souhaitent aucune modification des tarifs, et ce, malgré l'accroissement de leurs coûts d'opération.

[38] Il déplore l'importante différence tarifaire que peut exiger Uber par rapport à celle à laquelle les titulaires de permis de propriétaire de taxi sont astreints (1,70 \$ / km vs 0,85 \$ / km). Pour sa part, il s'agit certes d'une situation légale, mais d'une concurrence déloyale.

Association de Limousines Berline de Montréal

[39] Wilfredo Figueroa, président de l'Association de Limousines Berline de Montréal (ALBM) et du comité consultatif de limousines à l'aéroport Montréal-Trudeau, demande une mise à jour des tarifs de transport par limousine sans réservation à partir de cet aéroport.

[40] Il suggère de majorer de 5 % les tarifs actuels, en plus d'arrondir le prix final à 5 \$ près.

[41] Considérant les nombreux retards reliés à la congestion du réseau routier, générés par les différents travaux de réfection, il recommande d'ajouter 15 \$ aux tarifs actuels, durant les heures de pointe (soit de 6h30 à 9h30 et de 15h30 à 18h30), pour tout transport en direction du centre-ville et de l'est de Montréal ainsi que pour tout voyage passant par un pont ou le tunnel en sortant de Montréal, et ce, pour les quatre prochaines années.

[42] De plus, il y aurait lieu d'ajouter une cinquantaine de destinations et d'en déterminer les tarifs applicables. Rappelons que la dernière mise à jour de ces tarifs date de 2012¹¹ à la suite d'une audience particulière.

Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (R.P.T.M.)

[43] Le trésorier du R.P.T.M., Edgard El Kalaani, concourt aux observations présentées par Habdellah Homsy en lien avec le projet pilote pour l'entreprise Uber.

[44] Après plusieurs consultations de ses membres, le R.P.T.M. propose de geler la tarification, et ce, en attendant une réponse aux propositions suivantes qu'il a faites au Gouvernement du Québec et à la ville de Montréal:

[...]

Gouvernement du Québec:

- 1) Un plan de rachat urgent et rapide pour 300 permis réguliers que le gouvernement louera à Uber;
- 2) Arrêt immédiat de l'émission de permis restreints et revoir la méthode de recrutement du service des vans adaptés;
- 3) Diminution des charges sur le fardeau des propriétaires :
 - a) SAAQ: Coût de la plaque d'immatriculation taxi;
 - b) Rendre le permis de chauffeur de taxi plus accessible et plus rapide;
 - c) Accessibilité aux contrats gouvernementaux à tous les chauffeurs de taxi;
 - d) Formation continue subventionnée et en ligne (pas de subvention pas de cours continus);
 - e) Revoir les obligations sur le projet pilote d'Uber pour une meilleure équité envers les artisans du taxi.

Ville de Montréal:

- 1) Accès à tous les chauffeurs au contrat STM;
- 2) Plateforme universelle;
- 3) Égalisation de l'âge des voitures identiquement aux autres régions de la province;
- 4) Faciliter l'accès aux permis de chauffeur de taxi;
- 5) Cours continus en ligne et subventionnés;
- 6) Diminution, voir l'élimination des charges sur les artisans (frais BTM);

¹¹ Décision MPTC12-00406 (30 juillet 2012), Commission des transports du Québec.

- 7) Plus de postes d'attente suite à l'existence d'Uber et ses 8 000 voitures qui grugent dans la clientèle et oblige à rester stationner plus longtemps sur les postes d'attentes.

[...]

Malek Zinati

[45] Malek Zinati est titulaire d'un permis de propriétaire de taxi autorisant la desserte de l'agglomération A.11 Montréal.

[46] Il commente le document qu'il a déposé à l'égard de la fixation des tarifs de taxi. Seule une de ses trois recommandations concerne les tarifs de taxi soit celle de maintenir la tarification préalablement fixée par la Commission.

[47] Par contre, il estime qu'à moyen terme, tous les tarifs devraient être revus en considérant les nouveaux concurrents dans l'industrie, Uber et Taxelco. À son avis, il s'agit d'une question d'équité.

Comité Croisières Montréal (Administration portuaire de Montréal et Tourisme Montréal)

[48] Le 4 novembre dernier, Tony Boemi, vice-président (Croissance et Développement) de l'Administration portuaire de Montréal et Patrizia Dri, directrice médias, marché agrément et services aux membres chez Tourisme Montréal ont transmis leurs observations écrites quant au prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport Montréal-Trudeau et le terminal temporaire de croisière, situé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal.

[49] Ils confirment que durant la saison 2016, toutes les opérations de croisière ont été menées dans des installations temporaires en raison des travaux de rénovation de la gare maritime Iberville située dans le Vieux-Port.

[50] Il se peut que les travaux de rénovation dépassent de quelques semaines le retour des opérations de croisière dans le Vieux-Port, prévu en mai 2017. De plus, afin de répondre adéquatement à l'augmentation de plus de 25 % du nombre de navires de croisière et de passagers en 2017, l'Administration portuaire de Montréal entend ajouter de façon permanente les quais 34-35 et le chapiteau aux infrastructures d'accueil des croisières.

[51] Compte tenu de la possibilité que les opérations au début de la saison des croisières se déroulent aux quais 34-35 et de la certitude qu'elles s'y tiennent à aux moins deux reprises pendant la saison prochaine, le Comité croisière Montréal souhaite

que la tarification fixe établie à 53 \$ soit reconduite pour l'année 2017 pour le trajet de l'aéroport Montréal-Trudeau vers ce terminal alternatif.

Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ)

[52] L'ARUTAQ a déposé un mémoire sur l'opportunité de modifier les tarifs. Cet organisme provincial est voué au développement et à l'amélioration des services de transport adapté, et ce, pour l'ensemble des 105 000 personnes qui, en 2016, nécessitent ces services, dont le transport par taxi.

[53] Son rôle est de faire en sorte que les lois, les politiques et les programmes dont les aspects touchent à la qualité des services et à la sécurité des déplacements soient en lien avec les réalités que vivent ces personnes, sur une base quotidienne. Les tarifs de transport par taxi sont ainsi intimement reliés à leur capacité d'utiliser ce mode de transport et à une équité pour l'ensemble de la clientèle.

[54] Selon l'ARUTAQ, le transport par taxi est utilisé abondamment dans le cadre de contrats établis avec les organismes de transport adapté, à travers le Québec, pour desservir la clientèle des personnes handicapées. En ce sens, le tarif en matière de services de transport par taxi est en lien étroit avec le coût du billet au passage assumé par les personnes utilisatrices du transport adapté et leur capacité de payer. Ainsi, la modulation des tarifs (soir et fin de semaine) est susceptible de compromettre cette possibilité financière de se déplacer.

[55] C'est pourquoi l'organisme recommande que la tarification demeure uniformisée telle qu'elle l'est actuellement, à un tarif fixé par la Commission, et ce, pour l'ensemble des agglomérations du Québec.

Georges Karam

[56] Dans ses observations écrites, Georges Karam demande une modification de la tarification pour la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau.

[57] Essentiellement, il recommande:

[...]

- 1) que le prix minimum pour une course dont l'origine est l'aérogare principale de l'aéroport international de Montréal-Trudeau (comprenant la TPS et la TVQ) passe de 17,00 \$ à 20,00 \$;

- 2) d'appliquer la tarification selon le taximètre à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau vers le centre-ville et le terminal de croisières;
- 3) de maintenir la tarification fixe de 40 \$ du centre-ville vers l'aéroport Montréal-Trudeau.

[...]

[58] Selon Georges Karam, l'administration de l'aéroport Montréal-Trudeau exigera, à partir du 1^{er} mai 2017, des frais de 3,00 \$ (excluant les taxes) par course. L'implantation d'une « application dynamique » serait à l'origine de ces frais additionnels.

[59] Au total, l'aéroport autorise 325 taxis, dont 15 véhicules adaptés, à le desservir.

[60] Tout comme Hussein Hamad, il suggère de remplacer les tarifs fixes pour les déplacements de l'aéroport Montréal-Trudeau vers le centre-ville et le terminal de croisières par une tarification au taximètre.

[61] Georges Karam invoque l'augmentation du temps pour effectuer la même course depuis la nouvelle configuration de l'autoroute 720 Est.

LE DROIT

[62] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*¹² (la *Loi*) prévoit que la Commission fixe un tarif de base en matière de services de transport par taxi, à la suite d'une audience publique. De plus, elle peut fixer des tarifs particuliers pouvant varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis.

[63] 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.

[64] L'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*¹³ (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.

¹² RLRQ, c. S-6.01.

¹³ RLRQ, c. S-6.01, r.3.

[65] L'article 8 du *RTTP* établit des tarifs applicables au transport par taxi dont l'origine ou la destination est l'aéroport international Montréal-Trudeau. Dans ce cas, le prix forfaitaire total d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le centre-ville de Montréal, peu importe le nombre de passagers, est de 40 \$. Ce prix est applicable lorsqu'il n'y a qu'un seul point d'embarquement et un seul point de débarquement.

[66] Pour l'application de ce tarif particulier, le centre-ville de Montréal est délimité actuellement 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 St-Denis, de l'avenue des Pins à la rue Cherrier; la rue Cherrier, de la rue St-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.

[67] L'article 8.1 du *RTTP* établit que le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le terminal temporaire de croisière, situé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal, entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 mai 2017 est le prix forfaitaire de 53 \$, incluant les taxes.

L'ANALYSE ET LA CONCLUSION

[68] 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.

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

[70] Depuis la mise en place du mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi sur la base de l'ICT, en 2013, celui-ci a progressé de 4,075 %. Entre 2015 et 2016, il a augmenté de 0,135 %.

[71] Or, malgré les augmentations annuelles des dernières années, les intervenants de l'industrie ont recommandé de ne pas hausser les tarifs actuels. La dernière modification des tarifs date de 2012. Ils ont été majorés de 5,11 %.

[72] Il découle des observations présentées à l'audience, que les intervenants ne souhaitent pas 'augmenter quelque tarif que ce soit, à l'exception de ceux applicables pour la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau.

[73] Selon eux, le contexte actuel s'y prête peu. L'arrivée d'Uber dans l'industrie du taxi influe à la baisse sur le prix demandé pour une course. L'indexation des coûts du taxi n'est pas souhaitable. Elle ne ferait que diminuer la demande de transport d'autant plus qu'un compétiteur peut offrir ce service à un prix beaucoup moindre.

[74] Plusieurs intervenants dénoncent les règles auxquelles est soumis Uber puisqu'elles le favorisent au détriment des titulaires de permis de propriétaire de taxi. À leur avis, il s'agit d'une concurrence déloyale.

[75] Dans ces circonstances, ils demandent le maintien des tarifs actuels.

[76] Bien que l'ICT permet l'indexation des tarifs, certains intervenants estiment néanmoins qu'il y a lieu de réviser le modèle ayant déterminé les tarifs actuels. Sa mise à jour date de 2012 et plusieurs paramètres ne correspondent plus à la réalité d'aujourd'hui. D'autres coûts devraient être considérés dans le calcul des dépenses d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi, notamment ceux reliés à la nouvelle technologie.

[77] À ce sujet, la Commission rappelle que la mise en place du mécanisme de fixation des tarifs basé sur l'ICT découle d'une volonté de l'industrie du taxi d'appliquer une méthode prévisible annuellement et transparente. Dans l'éventualité d'une mise à jour des dépenses et des revenus considérés dans le modèle initial, il importe d'obtenir des données précises et fiables qui permettront d'évaluer correctement leurs niveaux. L'assentiment des différents intervenants de l'industrie est essentiel.

[78] Quant aux tarifs applicables pour la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau à destination du centre-ville de Montréal, des chauffeurs de taxi souhaitent déterminer le prix d'une course en fonction du taximètre plutôt qu'un tarif unique de 40 \$ avec un prix plancher de 17 \$ (incluant les taxes).

[79] Un intervenant demande d'augmenter le prix minimal à 20 \$ puisque l'administration de l'aéroport Montréal-Trudeau exigerait dès le mois de mai 2017, des frais additionnels de 3,00 \$ (excluant les taxes) par course de taxi.

[80] De plus, le temps pour effectuer une course aurait augmenté considérablement compte tenu des travaux de réfection sur le réseau routier entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

[81] Toutefois, la majorité des intervenants présents dont les différents regroupements sont d'avis que considérant la conjoncture actuelle, il n'y aurait pas non plus lieu d'augmenter ces tarifs.

[82] Dans ce contexte, la Commission concourt à la suggestion de maintenir les tarifs actuels.

[83] À la demande du Comité Croisières Montréal, l'année dernière, la Commission a ajouté un tarif applicable au transport dont l'origine ou la destination est l'aéroport Montréal-Trudeau. Cela a été rendu nécessaire, puisque les installations du terminal de croisière ont été déplacées temporairement le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du pont Jacques-Cartier soit, à l'extérieur de la zone couverte par le prix fixe de 40 \$.

[84] Considérant la distance additionnelle à parcourir pour se rendre au terminal temporaire, la Commission a alors déterminé le prix de la course à 53 \$ (incluant les taxes) qui devait s'appliquer jusqu'au 31 mai 2017.

[85] Au cours de la saison estivale 2017, le Comité Croisières Montréal entend utiliser ses installations sises le long des quais 34 et 35. Il souhaite que le tarif de 53 \$ soit reconduit pour le trajet de l'aéroport Montréal-Trudeau vers ce terminal alternatif.

[86] La Commission n'a reçu aucune opposition à cette demande. Dans ce contexte, elle accepte à la demande. Il y a lieu de prolonger l'application de ce tarif jusqu'au 31 mars 2018.

[87] L'ALBM et le comité consultatif de limousines à l'aéroport Montréal-Trudeau demandent de revoir les tarifs de transport par limousine sans réservation. La dernière mise à jour date de 2012 après une audience publique tenue le 2 mai 2012.

[88] On retrouve ces tarifs au « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'aéroport international de Montréal-Trudeau »¹⁴, volume 4.

[89] Selon la demande, il aurait lieu d'ajouter une cinquantaine de destinations et de déterminer les tarifs applicables. Dans ce contexte, la Commission estime que la révision de ces tarifs doit faire l'objet d'une audience particulière qui sera fixée ultérieurement.

¹⁴ Décision MPTC12-00406 (30 juillet 2012), Commission des transports du Québec.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec:

MAINTIENT	les tarifs du transport privé par taxi au Québec, tant les tarifs généraux que les tarifs particuliers tels qu'ils sont contenus dans le « <i>Recueil des tarifs du transport privé par taxi</i> »;
PROLONGE	jusqu'au 31 mars 2018, l'application du tarif de 53 \$ (incluant les taxes) tel que déterminé à l'article 8.1 du « <i>Recueil des tarifs du transport privé par taxi</i> »;
STATUE	que les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application sont ceux contenus dans le « <i>Recueil des tarifs du transport privé par taxi</i> » ci-joint pour faire partie intégrante de la présente décision;
MAINTIENT	l'année de référence 2012 pour le calcul de la progression de l'ICT.

Christian Jobin
Président du banc

Annick Poirier
avocate

Hélène Fréchette
avocate

Membre de la
Commission

Membre de
de la Commission

Vice-présidente
de la Commission

p. j. Annexes 1 et 2.
Recueil des tarifs du transport privé par taxi.
Avis de recours.

c. c. M^e Anne-Marie Gaudreau, avocate de la Direction des affaires juridiques et secrétariat de la Commission des transports du Québec.

Annexe 1

Catégories de coûts pour l'ICT

Poste de dépenses	Indicateur de Statistique Canada	Pondération%
1) Inspections, comptabilité, fréquence radio et téléphone cellulaire	IPC ¹⁵ 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	7,00%
Total		100,00%

¹⁵ IPC = Indice des prix à la consommation.

Annexe 2

Évolution de l'indice du coût du taxi (ICT)

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

[c. S-6.01, r.4]
Recueil des tarifs du transport privé par taxi

Loi concernant les services de transport par privé taxi
(L.R.Q., c. S-6.01)

SECTION I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

SECTION II
TARIFS GÉNÉRAUX

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

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	3,00 \$	1,48 \$	33,09 \$
TPS de 5 %	0,15 \$	0,07 \$	1,65 \$
TVQ de 9,975 %	0,30 \$	0,15 \$	3,31 \$
Tarif au taximètre	3,45 \$	1,70 \$	38,05 \$

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

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	1,48 \$	33,09 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,07 \$	1,65 \$
TVQ de 9,975 %	0,00 \$	0,15 \$	3,31 \$
Tarif à l'odomètre	0,00 \$	1,70 \$	38,05 \$

SECTION III TARIFS PARTICULIERS

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

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

Prix forfaitaire de base	34,79 \$
TPS de 5 %	1,74 \$
TVQ de 9,975 %	3,47 \$
Prix forfaitaire total	40,00 \$

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

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

- à l'ouest : l'avenue Atwater jusqu'au canal Lachine; le canal Lachine jusqu'au pied de la rue de Condé; la rue de Condé jusqu'à la rue St-Patrick; la rue St-Patrick, vers l'est, jusqu'à la rue Bridge; la rue Bridge jusqu'au pont Victoria;
- à l'est : l'avenue Papineau;
- au sud : les immeubles situés sur l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde;
- au nord : l'avenue des Pins; la rue St-Denis, de l'avenue des Pins à la rue Cherrier; la rue Cherrier, de la rue St-Denis à la rue Sherbrooke; la rue Sherbrooke, de la rue Cherrier à l'avenue Papineau.

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

8.1. Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le terminal temporaire de croisière, situé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du pont Jacques-Cartier, est le prix forfaitaire suivant : 53 \$, incluant les taxes jusqu'au 31 mars 2018.

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

10. Le prix minimum pour une course dont l'origine est l'aérogare principale de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal est de 17,00 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

Toute lecture au taximètre d'un montant inférieur est réputée être de 17,00 \$.

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

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

Prix forfaitaire de base	29,79 \$
TPS de 5 %	1,49 \$
TVQ de 9,975 %	<u>2,97 \$</u>
Prix forfaitaire total	34,25 \$

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

- au nord : l'autoroute Félix-Leclerc;
- à l'est : l'avenue d'Estimauville et son prolongement jusqu'au fleuve Saint-Laurent;
- au sud : le fleuve Saint-Laurent;
- à l'ouest : l'autoroute Laurentienne; la rue Saint-Anselme jusqu'à la rue des Commissaires; la rue des Commissaires; le boulevard Langelier; la Côte-de-Salaberry; l'avenue de Salaberry et son prolongement jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

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

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

Prix forfaitaire de base	13,05 \$
TPS de 5 %	0,65 \$
TVQ de 9,975 %	<u>1,30 \$</u>
Prix forfaitaire total	15,00 \$

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 Ste-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 Ste-Foy.

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

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

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

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	2,05 \$	33,09 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,10 \$	1,65 \$
TVQ de 9,975 %	<u>0,00 \$</u>	<u>0,20 \$</u>	<u>3,31 \$</u>
Tarif à l'odomètre	0,00 \$	2,35 \$	38,05 \$

15. Le prix minimum pour une course dont l'origine ou la destination est située dans l'une ou l'autre de ces agglomérations est de 6,40 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

Toute lecture d'un montant inférieur est réputée être de 6,40 \$.

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

16. Le prix d'une course entre l'aéroport ou le quai de Saint-Augustin et l'agglomération de Saint-Augustin ainsi qu'entre l'aéroport de Saint-Augustin et la réserve de Pakuashipi est de 8,00 \$, comprenant la TPS et la TVQ, par personne par course.

SECTION IV

DISPOSITIONS FINALES

17. Les présents tarifs remplacent les tarifs du transport privé par taxi fixés par la décision 2015 QCCTQ 3036 du 10 décembre 2015 de la Commission, laquelle a été rectifiée par la décision 2015 QCCTQ 3124 du 15 décembre 2015 pour corriger une erreur d'écriture qui n'affecte en rien les tarifs calculés.

2016 QCCTQ 3076
2016-12-09

ANNEXE - AVIS IMPORTANT

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

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

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

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

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

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

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