



NUMÉRO DE LA DÉCISION : MPTC07-00398
DATE DE LA DÉCISION : 20080108
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 3-M-20003C-525-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE : M07-05476-5
OBJET DE LA DEMANDE : Fixation des tarifs de transport par taxi, limousine et limousine de grand luxe
MEMBRES DE LA COMMISSION : Gilles Tremblay
Jean-Yves Reid
Christian Jobin.

Commission des transports du Québec

Dossier : 3-M-20003C

Agissant de sa propre initiative

Travailleurs autonomes Québec inc.

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

Denis Bérubé

Dossier : 6-Q-204720

Claude Boulet (Limousine Sélect)

Dossier : 2-M-212517

Intervenants

DÉCISION

[1] Le 10 novembre 2007, la Commission des transports du Québec (la Commission) signifie, dans différents journaux du Québec ainsi que sur son site Internet, son intention de tenir une audience publique en vue de réviser les tarifs du

transport par taxi, limousine et limousine de grand luxe, en raison de la réduction du taux de la taxe sur les produits et services (TPS).

[2] Les personnes intéressées, incluant le public en général, désirant présenter leurs observations, devaient aviser la Commission de leur intention d'être entendues en audience et soumettre leurs observations par écrit au plus tard le 6 décembre 2007. Afin de leur permettre de suivre les débats et d'y participer sans avoir à se déplacer, la Commission a tenu son audience par visioconférence simultanément dans ses bureaux de Montréal et de Québec.

LES FAITS

[3] Le 21 novembre 2007, le gouvernement du Canada adopte en première lecture le projet de loi C-28 dont l'une des dispositions est d'abaisser de 6 % à 5 % le taux de la TPS à compter du 1^{er} janvier 2008¹. Ce projet de loi reçoit la sanction royale le 14 décembre 2007².

[4] Ce changement dans le taux de taxation a des conséquences sur les tarifs de transport privé par taxi et ceux par limousine puisque la TPS et la taxe de vente du Québec (TVQ) sont intégrées dans les tarifs. Peu de temps après l'introduction de ces deux taxes par les gouvernements, la Commission les a incluses dans les tarifs à la demande des propriétaires de taxi, lesquels ont invoqué que certains clients ne voulaient pas les payer, s'en tenant au montant affiché sur le taximètre.

[5] Quatre personnes interviennent dans le présent dossier:

- Travailleurs autonomes Québec inc. (TAQ) qui regroupe environ 1 700 titulaires de permis de propriétaire de taxi. Présent dans toutes les régions, cet organisme recrute principalement ses membres à Montréal et à Québec;
- Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du Taxi (CPCDIT) qui regroupe plus de 100 intermédiaires qui offrent des services de répartition, et autres, à plus de 70 % des véhicules taxis du Québec;
- M. Denis Bérubé qui est titulaire d'un permis de propriétaire de taxi dans l'agglomération A.36 Québec;

¹ Pièce CTQ-1.

² Pièce CTQ-2.

- M. Claude Boulet qui est propriétaire d'un permis de propriétaire de taxi spécialisé en services de limousine à Montréal.

[6] M. Bérubé a déposé un mémoire pour appuyer ses observations tandis que le CPCDIT et le TAQ n'ont soumis qu'une preuve verbale. Quant à M. Claude Boulet, il a présenté ses observations par lettre.

[7] Tous ces intervenants souhaitent que la Commission procède de la même manière qu'en août 2006; c'est-à-dire qu'elle hausse de 1 % les tarifs avant taxes afin de combler la baisse du taux de la TPS. Ils invoquent aussi les mêmes motifs qu'en 2006 pour soutenir leur demande. Ainsi, depuis un an, l'indice général des prix à la consommation (IPC) a augmenté de près de 2,5 % tandis que l'indice « transport » est en hausse de 1 %³. Également, plusieurs municipalités et organismes publics ont fait savoir qu'ils ne modifieront pas leurs tarifs qui incluent les taxes. C'est le cas pour les parcomètres, les stationnements payants et les services rendus par la Ville de Montréal, les salles de cinéma, les machines distributrices et les téléphones publics.

[8] Toujours selon ces intervenants, les bénéfices à la clientèle ne compensent aucunement les inconvénients supportés par les propriétaires de taxis. Sachant que la course moyenne génère des revenus de 12,60 \$, les clients bénéficieraient d'une baisse de 0,12 \$ par course si la Commission baissait les tarifs de 1 %. Or, cette baisse est marginale si on la compare aux 100 \$ que doit déboursier le propriétaire de taxi afin de faire ajuster et vérifier son taximètre, et ce, sans compter le temps qu'il doit prendre pour faire procéder à cet ajustement. Les 8 000 propriétaires devraient déboursier 800 000 \$ pour effectuer ce changement de tarif.

[9] Ils soulignent aussi que les propriétaires ont toujours fait leur part en assumant des hausses de coûts pendant plusieurs mois. Ils ont même puisé dans leurs revenus afin d'absorber un certain temps une hausse de 1 % de la TVQ.

[10] L'industrie n'a pas en main les données pour procéder à une révision générale des tarifs, comme ce fut le cas en 2005, et il faudrait que la Commission ajourne ses audiences pour procéder à cet exercice. Quoiqu'il en soit, un groupe de travail formé d'intervenants provenant de différents milieux, dont des propriétaires de taxis et des usagers du service de transport par taxi, étudie présentement toute la question tarifaire. Ils devraient remettre leur rapport en mai 2008 et, par la suite, présenter une demande de révision des tarifs à la Commission. Il pourrait alors y avoir une refonte complète des tarifs.

³ Pièce I-1.

[11] Enfin, M. Claude Boulet souhaite conserver l'arrondissement des tarifs de limousine au 5 \$ étant donné que ce principe a déjà été entériné par la Commission et que ce genre de prix est plus facile à appliquer.

[12] M. Guy Faucher, statisticien aux Services spécialisés et permis de la Commission, émet des réserves quant à l'emploi de l'IPC pour démontrer l'évolution des coûts d'utilisation d'une automobile. En effet, l'IPC décrit la consommation d'une famille moyenne à l'aide de neuf composantes : les aliments, le logement, les dépenses courantes d'ameublement et d'équipement de ménage, l'habillement et les chaussures, les transports, la santé et les soins personnels, les loisirs, la formation et la lecture, les boissons alcoolisées et les produits du tabac⁴. On peut donc observer que seul l'indice portant sur les transports s'avère pertinent pour évaluer l'augmentation de coûts qu'auraient pu subir les propriétaires de taxis; notons que cet indice comptait pour 19,9 % de l'IPC en 2007.

[13] Par ailleurs, l'indice transport est lui-même sujet à caution parce que sa portion « transport public » décrit l'évolution des prix des billets d'autobus, de train et celle du prix d'une course de taxi. On ne peut retenir l'indice du « transport public » pour déterminer l'évolution des coûts d'une automobile. Tout d'abord, parce qu'un autobus et un train diffèrent complètement d'une automobile, et ensuite, parce l'évolution du prix d'une course en taxi est une conséquence d'une hausse des coûts d'utilisation d'un taxi, non la cause.

[14] Il faut donc s'en tenir à la portion « transport privé » de l'indice transports si l'on désire évaluer les coûts d'utilisation d'une automobile. L'indice transport privé a progressé de 4,2 % entre octobre 2006 et octobre 2007⁵. Toutefois, cette progression est principalement attribuable à la hausse des prix de l'essence. En effet, comme le prix de l'essence a augmenté de 16,5 %, au cours de la dernière année, et que cet élément représente 27,9 %⁶ de l'indice du « transport privé », cela signifie que, à elle seule, l'essence entraîne une hausse de 4,6 %⁷ de l'indice du « transport privé ». Or, comme l'indice du « transport privé » n'a augmenté que de 4,2 % au cours de la dernière année, il faut nécessairement que les autres composantes du transport aient diminué pour que la hausse soit inférieure à 4,6 %.

[15] Toujours selon M. Faucher, il faut exclure l'essence dans le calcul de la variation de l'indice du « transport privé » parce que le prix moyen à la pompe est encore inférieur

⁴ Pièce CTQ-6, page 2.

⁵ Pièce CTQ-6, page 4.

⁶ Pièce CTQ-6, page 3; $4,85 / 17,37 = 0,2792$.

⁷ $0,2792 \times 16,50 \% = 4,6 \%$.

à celui retenu par la Commission dans son évaluation des coûts d'exploitation d'un taxi. On se souviendra que la Commission avait retenu un prix de 1,11 \$ le litre dans sa décision de novembre 2005. Or, l'examen des données les plus récentes publiées par la Régie de l'énergie du Québec montre que le prix moyen affiché à Montréal de janvier 2007 à octobre 2007 s'élève à 1,053 \$⁸. Ce prix était à 1,06 \$ en octobre 2007. Comme le prix moyen de l'essence n'a pas encore atteint le prix retenu par la Commission, c'est donc dire que les propriétaires de taxis sont dans une situation privilégiée par rapport aux automobilistes.

[16] Selon M. Faucher, la remise de taxes ne peut être calculée en appliquant directement le taux de 1 % au prix total de la course, parce que cette façon de faire ne tient pas compte du fait que la TVQ s'ajoute en multipliant la TPS. Il évalue qu'une diminution de 1 % du taux de la TPS fait passer le prix de la course étalon - 5 kilomètres en charge avec 4 minutes d'attente - de 12,60 \$ à 12,46 \$, soit une baisse de 0,14 \$⁹. Avec 6 000 courses, en moyenne par année, un propriétaire de taxi facture 840 \$ de moins à ses clients au bout d'un an.

[17] En appliquant le taux de 5 % aux tarifs avant taxes, M. Faucher obtient les tarifs suivants :

	Prise en charge	Par km	Horaire
Tarif avant taxes	2,76 \$	1,27 \$	28,96 \$
TPS 5 %	<u>0,14 \$</u>	<u>0,06 \$</u>	<u>1,45 \$</u>
Total avec TPS	2,90 \$	1,33 \$	30,41 \$
TVQ	<u>0,22 \$</u>	<u>0,10 \$</u>	<u>2,28 \$</u>
Total avec TPS et TVQ	3,12 \$	1,43 \$	32,69 \$
Tarifs actuels avec les taxes	3,15 \$	1,45 \$	33,00 \$

[18] M. Faucher rappelle que certains appareils ne peuvent prendre que des multiples de 0,05 \$ pour le tarif de prise en charge et que tous les appareils doivent afficher le prix d'une course avec un multiple de 0,05 \$. Cette dernière exigence fait en sorte qu'il est pratiquement impossible de fixer des tarifs au kilomètre avec des montants autres que des multiples de 0,05 \$ étant donné que la vérification de l'ajustement des taximètres s'avère impossible avec les kilomètres étalons actuels.

⁸ Pièce CTQ-8, page 3.

⁹ Pièce CTQ-3, page 3.

LE DROIT

[19] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*¹⁰ (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.

[20] Pour sa part, l'article 61 de la *Loi* stipule 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.

[21] Enfin, l'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*¹¹ (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.

ANALYSE

[22] La Commission rend ses décisions selon la preuve qui lui est soumise dans chacun des dossiers. Elle ne peut donc reproduire intégralement sa décision d'août 2006, comme le suggèrent les intervenants, et attendre que l'industrie produise son rapport sur la révision de la tarification. La Commission doit donc s'en remettre à la preuve qui lui a été présentée et tenir compte de l'intérêt public.

[23] La Commission constate que le projet de loi C-28 prévoit une baisse de 1 % dans le taux de la TPS à partir du 1^{er} janvier 2008. Cette baisse entraîne une révision des tarifs de transport privé par taxi de même que ceux par limousine au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal puisque ces deux tarifs intègrent la TPS autant dans les prix publiés dans le recueil de tarifs que dans les prix affichés dans le véhicule et au taximètre.

[24] La prépondérance de la preuve est à l'effet que les titulaires de permis n'ont pas subi de hausse de coûts. La Commission souscrit à la démonstration de M. Faucher à l'effet que l'IPC n'est pas le meilleur indicateur pour décrire l'évolution des coûts

¹⁰ L.R.Q. c. S-6.01.

¹¹ D. 690-2002, 5 juin 2002, G.O.Q. 2002.II.3455.

d'utilisation d'une automobile puisque cet indice couvre l'ensemble des dépenses d'une famille. Certes, l'IPC révèle qu'environ 20 % des dépenses d'une famille sont consacrées au transport, mais l'indice « transport » ne couvre pas seulement les coûts relatifs à une automobile, il tient compte aussi des coûts des déplacements en transport en commun et en taxi. Il faut donc retrancher les éléments qui s'avèrent non pertinents à l'utilisation d'une automobile sous peine de fausser les résultats.

[25] L'indice « transport privé » est celui qui est le plus apte à décrire l'évolution du coût d'utilisation d'une automobile. Toutefois, ici encore, il faut effectuer une correction en raison d'un prix de l'essence plus élevé dans le modèle de la Commission. D'où la conclusion que les coûts n'ont pas augmenté de 4,2 %, mais sont plutôt restés stables, voire qu'ils ont légèrement diminué.

[26] En ce qui concerne les dépenses encourues pour modifier et vérifier les taximètres, la Commission constate qu'elles sont sans commune mesure par rapport aux remises de taxes dont bénéficieront les usagers au bout d'un an: 800 000 \$ en dépenses comparativement à 6 720 000 \$¹² en remise de TPS. Ces chiffres démontrent, si besoin est, que l'intérêt public est de faire bénéficier les usagers du rabais du taux de la TPS.

[27] Certes, le propriétaire d'un taxi subit certains inconvénients lorsqu'il y a un changement de tarifs. Cependant, l'ajustement et la vérification du taximètre font partie des activités courantes de l'exploitation d'une entreprise de taxi, car elles font partie des obligations d'un titulaire de permis au même titre que les vérifications mécaniques et les réparations de son véhicule. Ces inconvénients découlent de l'exercice d'activités commerciales et ils sont de même nature que ceux supportés par les entreprises qui doivent faire modifier leurs caisses enregistreuses et leurs logiciels afin de prendre en compte ce changement dans le taux de la TPS. Quoi qu'il en soit, la Commission souhaite que cette remise de taxes soit un premier incitatif à une plus grande utilisation du taxi comme moyen de déplacement et que l'industrie l'intègre à sa stratégie de développement de nouveaux marchés.

[28] Tout comme par le passé, la Commission est confrontée au problème des limites du taximètre quand vient le temps d'appliquer une variation uniforme des tarifs. Le tarif au départ à la chute et le prix affiché sur le taximètre doivent être des multiples de 0,05 \$. D'ailleurs, ces exigences font en sorte que la Commission arrondit les composantes tarifaires au 0,05 \$ près depuis de nombreuses années. Le tarif au kilomètre pourrait ne pas être un multiple de 0,05 \$, mais dans ce cas, il s'avère impossible de vérifier l'ajustement du taximètre avec les kilomètres étalons actuels. Il est donc impossible d'appliquer intégralement le taux de 5 % sur les tarifs de base puisque cela

¹² 0,14 \$ par course x 6 000 courses x 8 000 titulaires = 6 720 000 \$.

donne un tarif au départ de 3,12 \$ et des prix de 1,43 \$ par kilomètre parcouru et de 32,69 \$ de l'heure.

[29] Afin de contourner cette difficulté, la Commission aura recours aux principes qu'elle a utilisés lors des révisions antérieures des tarifs et déterminera une nouvelle structure tarifaire à partir des revenus de la course type de 5 kilomètres et de 4 minutes d'attente. Ainsi, en faisant passer le taux de la TPS de 6 % à 5 %, le revenu d'une course type passe de 12,60 \$ à 12,46 \$, soit une différence de 0,14 \$. Dans un premier temps, la Commission arrondira la baisse de 0,14 \$ à 0,15 \$ afin que le prix affiché soit un multiple de 0,05 \$. Par la suite, elle appliquera cette baisse de 0,15 \$ au tarif de départ à la chute. Elle ne modifiera ni le tarif par kilomètre, ni le tarif horaire étant donné que la baisse de la TPS a été entièrement absorbée par le tarif au départ.

Par conséquent, les tarifs au taximètre avec taxes deviennent :

Au départ à la chute :	3,00 \$
Par kilomètre :	1,45 \$
Par heure :	33,00 \$

[30] En considérant ces nouveaux tarifs, le prix d'une course type s'élève à 12,45 \$ comparativement à 12,60 \$, soit une baisse de 1,2 %.

[31] En ce qui concerne les autres tarifs de taxi exprimés sous forme de montant forfaitaire, la Commission les modifiera en appliquant le taux de TPS de 5 % et les arrondira par la suite.

[32] Les mêmes conclusions s'appliquent aux tarifs des transports effectués sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal par les titulaires de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés en services de limousine. En effet, il n'y a aucune preuve au dossier à l'effet que ces transporteurs ont subi des hausses de coûts. En conséquence, ces tarifs intégreront le nouveau taux de TPS de 5 %. Ces tarifs seront arrondis au 0,25 \$ plutôt qu'au 5,00 \$ près comme le demande l'industrie. Un tarif arrondi au 5,00 \$ ferait en sorte que seuls les clients parcourant plus de 250 kilomètres auraient bénéficié d'un rabais tarifaire. Autant dire qu'il n'y aurait pas eu de remise de taxe puisque la majorité des transports s'effectue entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

CONCLUSION

[33] En conclusion, la baisse du taux de la TPS à 5 % amène la Commission à réviser les tarifs en matière de transport privé par taxi de même qu'en matière de limousine au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Les quatre intervenants au dossier - Travailleurs autonomes Québec inc., le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du Taxi, un titulaire d'un permis de taxi à Québec et un propriétaire de limousine à Montréal – ont demandé à la Commission de hausser les tarifs avant taxes de 1 % afin de maintenir les tarifs avec taxes à leur niveau actuel. Ils invoquent une hausse de coûts d'exploitation ainsi qu'une économie de 0,8 M\$ pour l'industrie pour justifier cette demande. La prépondérance de la preuve révèle que les titulaires de permis de taxi n'ont pas subi de hausse dans le coût d'utilisation de leur véhicule au cours de la dernière année. D'autre part, la baisse de la TPS permettra aux usagers d'économiser plus de 6,7 M\$, ce qui comble largement la dépense de 0,8 M\$ encourue par l'industrie pour faire modifier et vérifier les taximètres.

[34] Tout comme par le passé, la Commission a établi sa tarification à partir d'une course type de 5 kilomètres et de 4 minutes d'attente. En intégrant le nouveau taux de la TPS à 5 %, le prix de cette course passe de 12,60 \$ à 12,45 \$, soit une baisse de 0,15 \$. La Commission doit tenir compte des limites des taximètres dans sa décision, notamment de leur capacité à n'afficher que des prix avec des multiples de 0,05 \$. C'est pourquoi elle applique la remise de 0,15 \$ au seul tarif au départ à la chute, les deux autres composantes tarifaires restant au même niveau.

[35] Le nouveau tarif avec les taxes devient donc : 3,00 \$ au départ, 1,45 \$ par kilomètre et 33,00 \$ l'heure.

[36] La Commission a aussi révisé les autres tarifs de transport par taxi, principalement des montants forfaitaires et ceux de la limousine pour les transports au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Elle a recalculé les prix avec taxes en considérant le taux de TPS de 5 % et en arrondissant les prix.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

- RÉVISE** les tarifs du transport privé par taxi et les tarifs pour les transports effectués sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal par les titulaires de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés en services de limousine en les modifiant afin de tenir compte d'un taux de TPS de 5 %;
- FIXE** les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application tels qu'ils sont contenus dans le « Recueil des tarifs du transport privé par taxi » ci-joint. Ce recueil fait partie intégrante de la présente décision;
- FIXE** les tarifs tels qu'ils sont contenus dans le « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal – Volume 3 » ci-joint. Ce répertoire fait partie intégrante de la présente décision;
- PREND** acte de la présentation des tarifs suggérés pour les transports dont la destination est située hors des frontières du Québec, lesquels apparaissent à l'annexe « A » du « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal - Volume 3 » et qui en fait partie intégrante;
- ABROGE** le « Recueil des tarifs du transport privé par taxi », fixé par la décision MPTC06-00419 du 3 août 2006 ainsi que le « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal - Volume 2 », fixé par la décision MPTC06-00419 du 3 août 2006;
- STATUE** que la présente décision prendra effet le 26 janvier 2008;

RAPPELLE aux titulaires de permis qu'ils doivent faire modifier et ajuster les taximètres de leur taxi dans les 30 jours de la prise d'effet de la présente décision.

Gilles Tremblay
Membre de la Commission

Jean-Yves Reid, CA
Membre de la Commission

Christian Jobin
Membre de la Commission

p.j. Recueil des tarifs du transport privé par taxi
Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal – volume 3
Annexe A – Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal – volume 3