

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MPTC12-00022  
DATE DE LA DÉCISION : 20120113  
DATE DE L'AUDIENCE : 20111130 à Montréal  
(par visioconférence à Québec)  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 1-M-20004C-214-P  
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE : M11-12858-9  
OBJET DE LA DEMANDE : Fixation générale de tarifs de  
transport par taxi, limousine et  
limousine de grand luxe  
MEMBRES DE LA COMMISSION : Jean-Yves Reid  
Jean Giroux

---

**Commission des transports du Québec**

Dossier : 1-M-20004C

Agissant de sa propre initiative

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

**Wilfrid Poirier Ltée**

Dossier : 0-M-203856

**Taxi A.D. (1954) inc.**

Dossier : 7-M-221752

**Denis Bérubé**

Dossier : 6-Q-204720

**Association de limousines du Québec**

**C.P.C.D.I.T.**

**Association du transport urbain du Québec**

**Ralph Best**

**Abdellatif Ben Larbi**

Dossier : 0-Q-205152

**Claude Boulet**

Dossier : 2-M-212517

Intervenants

## **DÉCISION**

[1] Le 27 octobre 2011, la Commission des transports du Québec (la Commission) a publié sur son site Internet<sup>1</sup> l'avis public suivant:

### **Fixation des tarifs de transport par taxi, limousine et limousine de grand luxe**

La Commission des transports du Québec procédera à une audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi et en matière de services spécialisés de transport par limousine et limousine de grand luxe.

Cette audience se tiendra à Montréal le 30 novembre 2011 à 10 h à ses bureaux au 545, Crémazie Est, 10<sup>e</sup> étage. Il sera possible de participer par visioconférence au 200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage, Québec.

Les personnes intéressées, incluant le public en général, doivent aviser par écrit la Commission de leur intention d'être entendues en audience au plus tard le 23 novembre 2011 en donnant leurs coordonnées. Les observations écrites doivent également être transmises au plus tard à cette même date.

## **LES FAITS**

[2] La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise, mais elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa prise de décision.

---

<sup>1</sup> [www.ctq.gouv.qc.ca](http://www.ctq.gouv.qc.ca).

[3] Dans ses remarques préliminaires, la Commission a fait part de certaines anomalies dans le Recueil des tarifs du transport privé par taxi (Recueil) qui concernent les déplacements entre l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

[4] Ainsi, la Commission va modifier l'article 8 du Recueil afin de préciser que le prix d'une course vise l'aérogare principale de l'aéroport. De plus, pour éliminer toute ambiguïté, la description de la limite sud de la zone centre-ville va inclure les maisons et édifices situés sur l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde.

[5] Lors de l'audience, l'avocat de la Commission a déposé une copie du Projet de loi n° 5 sanctionné le 6 juin 2011 qui modifie la *Loi sur la taxe de vente du Québec* afin de hausser de 1 % le taux de la taxe de vente du Québec (TVQ) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Le taux en vigueur sera de 9,5 %.

[6] Les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application prévues au Recueil incluent la taxe sur les produits et services (TPS) et la TVQ.

[7] L'avocat de la Commission fait entendre, à titre de témoin expert, Guy Faucher, économiste à la Direction du développement stratégique et des communications de la Commission.

[8] Guy Faucher commente son rapport intitulé « Observations sur la modification du taux de la TVQ ainsi que sur les autres facteurs considérés dans la fixation de tarifs » (rapport). Ce document a été distribué à toutes les personnes présentes à Montréal et à Québec et déposé au dossier.

[9] Son autre rapport détaillé sur les données statistiques ainsi que les observations et commentaires des intervenants ont été publiés sur le site Internet de la Commission avant la tenue de l'audience.

[10] Guy Faucher explique le modèle de tarification retenu par la Commission depuis des années, communément appelé la course étalon, élaboré de la façon suivante:

- 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 (total 10 km);
- le taximètre fonctionne pendant quatre minutes sur la tarification à la minute;
- le taxi est en service pendant un seul quart de travail par jour;
- le conducteur effectue vingt courses par jour, soit 6 000 courses par année;

- le véhicule roule 61 411 kilomètres par année.

[11] Guy Faucher fait part que les coûts décrits dans le tableau 3.1 de son rapport ont été établis à partir d'une indexation des coûts retenus en 2008 selon diverses méthodes, à savoir les coûts réels, des indices statistiques publiées par Statistique Canada et le prix moyen de l'essence observé par la Régie de l'Énergie du Québec.

[12] Selon son analyse, les coûts totaux de 2011 sont de 75 781 \$ comparés à 72 475 \$ en 2008, soit une augmentation de 3 306 \$ ce qui représente 4,56 %. Ce sont principalement les salaires (1 876 \$) et les coûts fixes (1 080 \$) qui représentent plus de 89 % de cette hausse.

[13] Guy Faucher explique les effets de cette indexation des coûts sur les revenus.

[14] En incluant la TPS et la TVQ, les revenus requis pour absorber les coûts et les bénéfices sont de 86 334 \$ en 2011. Par contre, en modifiant la TVQ à 9,5 % prévue en 2012, les revenus requis sont de 87 129 \$ selon le tableau 4.1 de son rapport.

[15] En divisant le nombre de courses annuelles effectuées selon les paramètres énoncés au paragraphe [10], le revenu par course est de 14,52 \$ arrondi à 14,50 \$. Ce montant est actuellement de 13,70 \$. Le différentiel représente une augmentation de 5,8 % pour le client.

[16] Questionné par des intervenants, Guy Faucher fournit des explications sur l'établissement du coût de l'essence de 9 420 \$ retenu dans son rapport, soit une baisse de 3,70 % comparé à 2008. Il explique que le prix au litre excluant les taxes retenu en 2008 a été de 1,226 \$, prix qui tenait compte de l'augmentation conjoncturelle survenue au cours de l'été 2008 jusqu'à un sommet de quelque 1,309 \$ au mois de juin et qui s'est généralement maintenu en deçà depuis.

[17] Selon le tableau 4.1.1 de son rapport sur les statistiques, le prix moyen annuel a été de 1,058 \$ en 2008, dont 0,893 \$ entre septembre et décembre, 0,867 \$ en 2009, 0,964 \$ en 2010 et 1,144 \$ au 31 octobre 2011. Il conclut qu'en extrapolant une moyenne des trois mois d'octobre à décembre 2011, le prix moyen serait de 1,18 \$ et recommande que la Commission retienne ce prix pour l'établissement des tarifs.

### **Commentaires des intervenants**

[18] Alan Dadourian de Taxi A.D. 1954 inc. est chauffeur de taxi. Il dessert principalement l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Il déplore que l'exploitation ne soit pas rentable à cause de la circulation trop lourde et que ce facteur devrait être pris en compte.

[19] Le Regroupement des propriétaires de taxis de Montréal (RPTM) dépose par l'entremise de son président, Laval Bilodeau, une mise à jour du mémoire<sup>2</sup> transmis et publié sur le site Internet de la Commission. Ce dernier fait part que le RPTM regroupe environ 1 000 titulaires de permis.

[20] Dans son mémoire, le RPTM semble favoriser des méthodes autres que des augmentations de tarifs pour rentabiliser l'industrie, car à son avis toute augmentation provoque une perte de clientèle.

[21] Laval Bilodeau affirme que les coûts présentés par Guy Faucher semblent en général conformes. Toutefois, il se questionne sur les hypothèses reliées aux revenus et croit que les paramètres de la course étalon devraient être revus.

[22] Trois autres représentants de RPTM se font également entendre. Edgar Kaalani n'est pas d'accord avec les données de Guy Faucher. Les revenus de 87 129 \$ lui semblent exagérés. Il argue que le nombre de kilomètres parcourus avec un client doit être réduit de 10 % et celui à vide augmenté. Il avance que le nombre de 20 courses par jour n'est pas réaliste et que la moyenne est plutôt de 10.

[23] Se référant à l'analyse comparative des coûts présentés par Guy Faucher et ceux du RPTM dans son mémoire, le témoin fournit des explications sur les postes de dépenses fixes qui représentent des écarts significatifs, soit l'amortissement du véhicule 426 \$, les frais financiers 1 302 \$ et le poste de dépense variable d'essence de 607 \$ sur un total de 2 831 \$.

[24] M<sup>e</sup> Louise Baillargeon représente Wilfrid Poirier Ltée, titulaire de la très grande majorité des permis de taxi dans l'agglomération de taxi A.34 Hull. Elle veut, au nom de sa cliente, sensibiliser la Commission au fait que les chauffeurs de taxi des agglomérations de Hull, Gatineau et Aylmer doivent faire face à une concurrence déloyale de la part des taxis de la ville d'Ottawa.

[25] L'avocate commente les documents qui ont déjà été déposés avant l'audience et publiés sur le site Internet de la Commission. À son avis, une augmentation des tarifs est nécessaire, mais elle ne doit pas être trop élevée à cause de cette concurrence. Elle conclut qu'un salaire de 40 854 \$ inscrit dans le rapport de Guy Faucher n'est pas exagéré selon les informations que sa cliente possède.

[26] Denis Bérubé est titulaire d'un permis de taxi à Québec et intervient en matière de tarification auprès de la Commission depuis 2003. Il apprécie le fait que tous les documents reçus de divers intervenants ont été rendus accessibles sur le site Internet.

---

<sup>2</sup> Pièce I-2.

[27] Denis Bérubé déclare avoir pris connaissance de ces documents et considère qu'une augmentation d'environ 6,5 % serait justifiée. Il demande des éclaircissements sur la provenance de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (IPC) de 5,1 % retenue par Guy Faucher en comparaison de 5,5 % qu'il a trouvée. Selon Guy Faucher, cette différence s'explique par le choix de l'indice, à savoir celui du Canada retenu par Denis Bérubé et celui du Québec retenu par lui.

[28] Denis Bérubé soulève ce qu'il voit comme une problématique à l'aéroport de Québec. En effet, le prix d'une course en provenance de l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage à destination de la zone de Sainte-Foy fait l'objet d'un prix fixe. Or, la course inverse vers l'aéroport n'est pas visée par ce tarif, ce qui crée de la confusion chez les clients qui doivent payer un montant différent selon qu'il s'agisse d'un départ de l'aéroport ou d'un retour.

[29] Denis Bérubé demande à la Commission de corriger cette situation et d'appliquer le tarif fixe dans les deux directions. Marc Turgeon, au nom du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc. (C.P.C.D.I.T.), section Québec, appuie cette position afin d'éviter que les clients ne se sentent floués.

[30] En conclusion, Denis Bérubé affirme que les coûts établis par Guy Faucher sont représentatifs de la réalité et que les paramètres de la course étalon sont également toujours valables.

[31] Éric Brunelle est vice-président de l'Association des limousines du Québec. Il commente le document<sup>3</sup> qu'il a préparé à titre d'observations de la part de cette industrie. Il fournit des explications sur les distinctions tarifaires entre les taux particuliers propres à chaque titulaire et la tarification générale applicable au transport sans réservation par limousine ou limousine de grand luxe au départ de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Cette tarification générale inclut la TPS et la TVQ.

[32] Éric Brunelle fait part que cette tarification générale par zone n'a pas fait l'objet d'une analyse des coûts depuis 2005 et que le prix de la course pour le centre-ville de Montréal notamment est de 49,50 \$ depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 comparé à 50,00 \$ avant cette date. Toute variation du taux de la TVQ a été absorbée par les titulaires de permis.

[33] Éric Brunelle déclare finalement que les titulaires de ces permis sont en processus d'examen d'opportunité de révision et ajustements de ces tarifs et qu'une nouvelle demande de fixation de tarifs sera déposée à la Commission incessamment.

---

<sup>3</sup> Pièce I-3.

[34] Carolle Dallaire est propriétaire d'un permis de taxi et présidente du C.P.C.D.I.T. Elle fait lecture d'un mémoire<sup>4</sup> que son organisme a préparé suite à une consultation avec ses membres lors de deux congrès tenus en 2011 et en collaboration avec ses représentants régionaux.

[35] Le C.P.C.D.I.T. soulève, entre autres, trois facteurs qui doivent être pris en considération lors d'une révision de tarifs: « répondre aux obligations pécuniaires des propriétaires et chauffeurs en tant que travailleurs, tenir compte de l'impact de cette révision sur les clientèles et aussi de son impact sur l'achalandage global de la flotte de taxis au Québec tant en centres urbains qu'en régions ».

[36] Ainsi, l'organisme considère que globalement l'indexation du modèle de coûts de 2008 qui représente 4,2 % lui semble tout à fait juste, indexation à laquelle il faudrait ajouter le 1 % de la TVQ de 2011 absorbé par l'industrie et aussi le 1 % prévu en 2012.

[37] Le C.P.C.D.I.T. recommande donc une augmentation de 6,2 % tout en étant très sensibilisé aux effets sur l'achalandage, mais qui peuvent varier selon certains territoires. Une augmentation semblable devrait être également appliquée aux tarifs fixes en provenance de l'aéroport Jean-Lesage.

[38] De plus, compte tenu des travaux routiers importants aux abords de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et qui ont une influence directe sur le temps de voyage, le C.P.C.D.I.T recommande d'annuler les tarifs fixes en cette direction.

[39] Cette proposition a soulevé certains commentaires de la part de personnes présentes qui se résument comme suit:

- si les tarifs fixes sont abolis, il y aura migration de la clientèle de taxis réguliers vers l'utilisation des limousines;
- si les courses sont faites au taximètre, les clients vont rechercher d'autres moyens disponibles au détriment des taxis;
- il faut tenter d'obtenir l'autorisation de circuler sur les voies réservées vers l'aéroport afin d'éviter les bouchons de la circulation;
- la Commission doit maintenir l'écart entre les tarifs fixes de taxis et ceux des limousines et limousines de grand luxe.

[40] Dany Atallah est chauffeur de taxi et vice-président du RPTM. Il déplore les pertes de revenus des chauffeurs de taxi à Montréal causés principalement par des

---

<sup>4</sup> Pièce I-4.

nouveaux moyens de transport utilisés par les clients dont, Communauto, le service 747 et les services de navettes mis sur pied après des événements sportifs ou autres ainsi que ceux mis à la disposition des gens de l'âge d'or.

[41] Robert Keeb, propriétaire et chauffeur de taxi, suggère que les tarifs fixes en direction de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau fassent l'objet d'une majoration entre 15h et 19h pour tenir compte des bouchons de circulation, car à cette période de la journée la différence entre ces tarifs fixes et les tarifs qui pourraient être chargés au taximètre devient excessive pour la clientèle.

[42] Enfin, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a présenté un mémoire dont les recommandations à la Commission sont:

- que la Commission mette en place un processus régulier d'évaluation des tarifs de transport par taxi. Une révision annuelle des tarifs permettra, entre autres, d'éviter des hausses drastiques;
- que la décision de hausser les tarifs de transport par taxi soit prise au plus tard au début de l'automne de chaque année, mais que la mise en application de la décision ne soit effective qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante. Ainsi, les sociétés de transport pourront tenir compte des hausses de tarifs dans leurs prévisions budgétaires.

## **LE DROIT**

[43] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*<sup>5</sup> (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.

[44] 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.

[45] 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.

[46] L'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*<sup>6</sup> (le *Règlement*) mentionne, entre autres, que les tarifs fixés par la Commission sont les

---

<sup>5</sup> L.R.Q. c. S-6.01.

<sup>6</sup> L.R.Q. c. S-6.01, r.2.

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**

[47] Conformément à la *Loi*, la Commission a procédé à une consultation publique le 30 novembre 2011 sur l'opportunité de modifier les tarifs de transport par taxi ainsi que par limousine et limousine de grand luxe.

[48] La publication de l'avis public a suscité le dépôt de cinq mémoires et de cinq demandes de représentation et observations. Quelques personnes présentes à l'audience sont également intervenues.

[49] Cette démarche vise à répondre aux attentes des intervenants de l'industrie du taxi qui ont manifesté, lors de l'audience de février 2011, le désir de revoir l'ensemble des coûts d'opération et des paramètres retenus pour établir les revenus générés par une course type communément appelée course étalon.

[50] La dernière analyse des coûts remonte à octobre 2005, telle que détaillée dans la décision MPTC05-00478. Depuis cette date, des modifications tarifaires ont été apportées<sup>7</sup> qui avaient trait, soit à des réductions de la TPS ou à des augmentations de la TVQ.

[51] En août 2008, une flambée du prix de l'essence a incité la Commission à revoir les tarifs. Suite à une indexation des coûts de 2005 détaillée dans la décision MPTC08-00275 du 4 août 2008, une augmentation globale de 9,64 % a été accordée.

[52] Lors de l'audience du 9 février 2011, tenue suite à l'augmentation de la TVQ de 1 % le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les intervenants ont souhaité que les paramètres de la course étalon retenus dans l'établissement des tarifs soient revus.

[53] À cet égard, la Commission a rendu public sur son site Internet en mars 2011 une « Étude sur la demande dans l'industrie de transport par taxi ». Ce document a permis d'obtenir des informations générales sur les activités de l'industrie du transport par taxi.

[54] Tel que mentionné dans cette étude, il y est constaté que « les résultats ne s'avèrent pas utilisables aux fins de la tarification, car bon nombre des données recueillies soulèvent des interrogations importantes ou des incohérences. À défaut de faire appel à des outils technologiques tels que les systèmes de repérage et de répartition

---

<sup>7</sup> Décisions MPTC06-00419 (août 2006), MPTC07-00398 (jan. 2008) et MPTC11-00085 (mars 2011).

par GPS et les taximètres électroniques, ou de disposer d'études indépendantes exhaustives, l'utilisation des paramètres actuels du profil de la course type demeure pertinente en matière de tarification<sup>8</sup> ».

[55] En conséquence, la Commission a décidé, à nouveau, d'utiliser les paramètres de la course étalon tels que décrits au paragraphe [10]. Ces paramètres n'ont pas été contestés lors de l'audience et un témoin affirme même que la course étalon est représentative de la réalité.

[56] Le témoin expert, Guy Faucher, et les représentants du RPTM ont respectivement présenté une analyse détaillée des coûts d'opération.

[57] L'analyse de Guy Faucher consiste essentiellement à indexer les coûts retenus en 2008. Les coûts ont augmenté de 4,56 %. En incluant les taxes de vente en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012, soit 5 % de TPS et de 9,5 % de TVQ, les revenus requis pour les absorber seraient de 87 129 \$ comparés à 81 806 \$ en 2008.

[58] L'analyse du RPTM reprend certains postes d'indexation utilisés par Guy Faucher. Par contre, certains postes de dépenses font l'objet d'une actualisation basée sur les statistiques obtenues de ses membres. Leurs coûts totalisent 78 612 \$ avant taxes, soit une augmentation de 7,5 % depuis 2008. Les revenus requis avec taxes seraient donc de 90 384 \$, soit une augmentation de 10,48 % par rapport aux revenus de 81 806 \$ en 2008.

[59] L'écart des coûts de 2 831 \$ excluant les taxes entre les deux analyses provient essentiellement de l'utilisation différente du coût du véhicule, de sa période d'amortissement et de la consommation d'essence.

[60] Les coûts d'entretien de 8 051 \$ ne sont pas contestés. À défaut d'obtenir des données précises, l'utilisation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada, volet Québec, semble appropriée pour indexer les coûts de 2008. L'augmentation à cet égard représente 6,4 %.

[61] Les salaires de 40 607 \$ sont établis en fonction de la rémunération hebdomadaire moyenne au Québec et représentent une augmentation de 4,2 % par rapport à 2008.

[62] Ces montants, combinés au profit, totalisent 53 910 \$ et correspondent à 72 % du total des dépenses, montants qui seront retenus par la Commission.

---

<sup>8</sup> Extraits de l'étude pages 4 et 5.

[63] À la demande du banc, les services administratifs de la Commission ont procédé, dans la mesure du possible, à une revue des coûts actuels d'exploitation qui totalisent 74 955 \$, 3,42 % de plus qu'en 2008, ce qui se traduit par des revenus requis de 86 180 \$ soit 5,35 % d'augmentation.

[64] Enfin, une analyse détaillée des méthodes mentionnées précédemment a permis à la Commission de déterminer les coûts qui lui semblent les plus représentatifs de la réalité; ces méthodes font l'objet de l'annexe « A » jointe à la décision pour en faire partie intégrante.

[65] Les coûts d'exploitation retenus totalisent 75 026 \$ comparés à 72 475 \$ en 2008 soit 3,52 % d'augmentation. Les principaux écarts de coûts entre les trois tableaux soumis et ceux retenus par la Commission sont expliqués de la façon suivante:

- un téléphone cellulaire est offert à raison d'un forfait mensuel de 35 \$;
- le taximètre (525 \$) et la radio de communication (585 \$) sont amortis sur une période de 5 ans, soit 222 \$ par année, de sorte que le financement de 1 100 \$ étalé sur une même période au taux de 8 % est de 48 \$ par année;
- quoique le coût moyen d'un véhicule soit de 11 833 \$, coût établi en tenant compte du prix des trois véhicules suivant soit un Toyota Camry usagé de 3 ans, au coût de 13 475 \$, un Chevrolet Malibu au coût de 10 275 \$ et un Dodge Caravan au coût de 11 760 \$, la Commission retient le coût du Toyota Camry, car il représente 32 % de la flotte de taxis;
- le coût de 13 475 \$ est amorti sur une période de 4 ans soit 3 369 \$ par année, période qui correspond au temps d'utilisation d'un véhicule selon les données administratives de la Commission;
- la période de financement maximale d'un véhicule usagé au coût de 13 475 \$ est de 3 ans au taux de 8 %, selon les renseignements obtenus auprès d'une institution financière et le coût de l'intérêt est donc de 575 \$ par année;
- les frais financiers mensuels sont de 7 \$ dans la majorité des institutions financières;
- le kilométrage annuel à des fins d'affaires est de 61 411 kilomètres;
- à raison d'une consommation moyenne pour une Camry de 13 litres au 100 kilomètres, la consommation d'essence est de 7 983 litres et comme le coût d'essence moyen avant taxes pour les douze mois de l'année 2011 est de

1,151 \$ le litre selon les données de la Régie de l'énergie du Québec, ainsi le coût total annuel pour l'essence est de 9 188 \$.

[66] Ce prix de 1,151 \$ le litre d'essence avant taxes équivaut à un prix de 1,311 \$ à la pompe; bien que le prix de l'essence pourra fluctuer à compter de l'application des nouveaux tarifs, la Commission est confiante que le prix de 1,151 \$ retenu est raisonnable puisque, par exemple, le prix de 1,226 \$ avant taxes retenu dans la décision MPTC08-00275, suite à une flambée des prix, fut supérieur à la moyenne réelle de 0,969 \$ constatée entre septembre 2008 et décembre 2011 ce qui a représenté une économie de plusieurs milliers de dollars pour les acteurs de l'industrie.

[67] En tenant compte des coûts d'exploitation de 75 026 \$ avant taxes, la Commission estime que les revenus requis sont de 86 261 \$ comparativement à ceux de 81,806 \$ retenus en janvier 2011.

[68] Ainsi, en considérant le nombre de courses annuelles à 6 000, la course étalon s'établit à 14,38 \$, montant qui sera arrondi à 14,40 \$ pour tenir compte des contraintes liées à l'ajustement des taximètres, alors qu'actuellement cette course totalise 13,70 \$.

[69] Toute augmentation de tarifs exige un ajustement des taximètres. Or, cette augmentation doit être répartie sur trois composantes, soit la prise en charge, le kilométrage parcouru et le temps d'attente.

[70] De façon constante, la Commission a réparti toute augmentation de façon paramétrique. Par contre, tel que mentionné dans le rapport de Guy Faucher cette hypothèse ne peut s'appliquer intégralement puisque les montants doivent être arrondis pour tenir compte des contraintes reliées à l'utilisation des taximètres.

[71] Guy Faucher y rappelle en effet que certains taximètres ne prennent 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 \$.

[72] Cette dernière exigence fait en sorte qu'il est 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.

[73] En retenant l'approche paramétrique, mais en arrondissant les composantes, le coût de la prise en charge serait de 3,45 \$, celui de la distance serait de 1,70 \$ le kilomètre et celui de l'attente à 38,05 \$ l'heure ou 0,63 \$ la minute : la Commission retient cette approche qui lui semble la plus précise puisqu'elle tient compte de l'ensemble des paramètres et contraintes mentionnés précédemment.

[74] Le coût total de la course étalon retenu par la Commission sera donc de 14,40 \$, soit 0,70 \$ de plus que la course actuelle de 13,70 \$ ce qui représente une augmentation de 5,11 %.

[75] Quant à la proposition de l'ATUQ, la Commission examinera les mesures administratives qui pourraient être prises pour y donner suite.

[76] Finalement, la Commission estime que la preuve au dossier ne lui permet pas, pour l'instant, de se prononcer sur l'opportunité de majorer les tarifs fixes en direction de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau entre 15h et 19h ou d'annuler les tarifs fixes en cette direction.

[77] Pour le même motif, la Commission ne peut donner suite, pour l'instant, à la demande de titulaires de permis qui veulent que le tarif pour la desserte de la zone de Sainte-Foy depuis l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage s'applique dans les deux directions.

[78] Cette question a déjà fait l'objet d'une décision de la Commission le 3 août 2006<sup>9</sup>; néanmoins, à l'occasion d'une future demande de fixation générale de tarifs, si une preuve complète et détaillée de la problématique soulevée était soumise, la Commission pourrait examiner à nouveau cette question et les autres pour lesquelles elle estime qu'il y a insuffisance de preuve pour l'instant.

## **CONCLUSION**

[79] La Commission a procédé à une consultation publique sur la révision générale des tarifs applicables au transport par taxi, par limousine et par limousine de grand luxe pour tenir compte de l'augmentation des coûts depuis 2008 et de la hausse de 1 % de la TVQ au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

[80] Suite à une analyse détaillée des coûts d'exploitation d'un permis de transport par taxi, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de procéder à une augmentation générale des tarifs de transports par taxi de l'ordre de 5,11 % incluant les taxes de TPS et de TVQ.

[81] Cette augmentation est basée notamment sur une augmentation des coûts de 3,52 % depuis 2008, combinée à deux augmentations de la TVQ, soit 1 % en 2011, déjà absorbée par l'industrie, et de 1 % en 2012.

[82] La Commission estime que le coût moyen d'une course avec les taxes s'élève à 14,40 \$ en janvier 2012 comparé à 13,70 \$ présentement. Avec cette augmentation, les

---

<sup>9</sup> Décision MPTC06-00419, paragraphe 53.

tarifs aux taximètres applicables à la majeure partie des agglomérations varient de la façon suivante:

Tarifs avec TPS et TVQ	Janvier 2011	Janvier 2012	Hausse
Au départ	3,30 \$	3,45 \$	04,55 %
Par kilomètre	1,60 \$	1,70 \$	06,25 %
Par heure	36,20 \$	38,05 \$	05,11 %
Par minute	0,60 \$	0,63 \$	05,00 %
Prix pour une course étalon	13,70 \$	14,40 \$	05,11 %

[83] La Commission estime que cette augmentation est un compromis nécessaire qui permettra aux acteurs de l'industrie du taxi de maintenir un certain équilibre entre la récupération des augmentations de coûts d'opérations assumées depuis quelques années tout en préservant leur capacité de rétention de leur clientèle.

[84] La Commission ajustera tous 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 » afin qu'ils reflètent cette augmentation.

[85] Compte tenu que les titulaires des permis de limousine et de limousine de grand luxe sont en processus d'examen d'opportunité de révision et ajustements des tarifs actuels mentionnés au « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'aéroport international de Montréal-Trudeau », volume 3 et qu'une nouvelle demande de fixation de tarifs sera déposée incessamment, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de maintenir ces tarifs à leur niveau actuel de sorte qu'ils incluront désormais l'augmentation de 1 % de la TVQ du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

[86] La Commission s'attend à ce que cette demande ainsi que la preuve complète détaillant l'augmentation des coûts d'opération des limousines soient déposées rapidement pour traitement approprié afin d'éviter toute iniquité entre ces tarifs et les tarifs du transport privé par taxi.

[87] Par ailleurs, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'accorder un délai avant la prise d'effet de la nouvelle tarification, afin de permettre l'impression et la distribution des vignettes tarifaires de même que l'achat et la livraison des composantes électroniques nécessaires au calibrage des taximètres.

**POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec:**

- RÉVISE** tous les tarifs avant taxes de transport privé par taxi en les augmentant de 5,11 % à compter du 28 janvier 2012 à 0 h 1;
- STATUE** que l'article 8 du « Recueil des tarifs du transport privé par taxi » est modifié pour que la limite sud de la zone centre-ville de Montréal inclut l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde et que le prix d'une course pour les déplacements entre l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal vise l'aérogare principale de l'aéroport;
- 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 pour faire partie intégrante de la présente décision;
- STATUE** que le « Recueil des tarifs du transport privé par taxi », fixé par la décision MPTC11-00085 rendue le 3 mars 2011 en vigueur depuis le 3 mars 2011 est abrogé à compter du 28 janvier 2012 à 0 h 1;
- STATUE** que les prix fixés par la décision MPTC11-00085 du 3 mars 2011 et reproduits dans le « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'aéroport international de Montréal-Trudeau », volume 3, lesquels incluent les taxes de TPS et de TVQ, soient maintenus à leur niveau actuel incluant, à compter du 28 janvier 2012 à 0 h 1, l'augmentation de 1 % de la TVQ du 1<sup>er</sup> janvier 2012;

**RAPPELLE**

aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi qu'ils doivent faire vérifier et apposer un nouveau sceau sur le taximètre dans les 30 jours de la prise d'effet de la présente décision.

Jean Yves Reid, CA  
Membre de la Commission

Jean Giroux, avocat  
Membre de la Commission

p. j. Recueil des tarifs du transport privé par taxi  
Annexe « A » - Analyse des coûts  
Avis de recours

c. c. M<sup>e</sup> Yves Gemme, pour la Commission des transports du Québec

[c. S-6.01, r.4]

**Recueil des tarifs du transport privé par taxi**

Loi concernant les services de transport par 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 \$
Prix avec TPS	3,15 \$	1,55 \$	34,74 \$
TVQ de 9,5 %	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 \$
Prix avec TPS	0,00 \$	1,55 \$	34,74 \$
TVQ de 9,5 %	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 de Montréal-Trudeau*

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 \$
Prix avec TPS	35,53 \$
TVQ de 9,5 %	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.

**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 de Montréal-Trudeau 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 %	<u>1,49 \$</u>
Prix avec TPS	31,28 \$
TVQ de 9,5 %	<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 %	<u>0,65 \$</u>
Prix avec TPS	13,70 \$
TVQ de 9,5 %	<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-Élysés 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 \$
Prix avec TPS	0,00 \$	2,15 \$	34,74 \$
TVQ de 9,5 %	0,00 \$	0,20 \$	3,31 \$
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 MPTC11-00085 rendue par la Commission le 3 mars 2011 considérant la décision MPTC12-00022 rendue par la Commission le 13 janvier 2012.

## ANALYSE DES COÛTS

	2008	FAUCHER	RPTM	CTQ-réel	RETENUS
<b>COÛTS FIXES</b>					
Droit de renouvellement de permis	150 \$	150 \$	150 \$	150 \$	150 \$
Permis de chauffeur de taxi	50	50	50	50	50
Permis de conduire	58	87	87	89	89
Inspections du taximètre	65	65	50	50	50
Inspections du véhicule	120	120	130	123	123
Fréquence radio	43	48	48	48	48
Téléphone cellulaire	379	418	517	420	420
Amortissement de l'équipement	113	125	278	-	222
Financement de l'équipement	45	50	163	-	47
Immatriculation	104	105	115	119	119
Assurance SAAQ	486	745	745	745	745
Amortissement du véhicule	3 727	3 874	4 300	3 333	3 369
Financement du véhicule	446	470	645	575	575
Assurance responsabilité et collision	1 960	1 637	1 637	1 637	1 637
Frais d'intermédiaire	2 759	3 600	3 600	3 600	3 600
Frais de comptabilité	566	607	607	607	600
Frais financiers	-	-	1 302	* 84	84
<b>Sous-total</b>	<b>11 071</b>	<b>12 151</b>	<b>14 424</b>	<b>11 630</b>	<b>11 928</b>
<b>COÛTS VARIABLES</b>					
Entretiens et réparations	7 567	8 051	8 051	8 051	8 051
Carburant	9 786	9 420	10 027	* 9 420	9 188
<b>Sous-total</b>	<b>17 353</b>	<b>17 471</b>	<b>18 078</b>	<b>17 471</b>	<b>17 239</b>
<b>SALAIRES</b>	<b>38 978</b>	<b>40 854</b>	<b>40 607</b>	<b>40 607</b>	<b>40 607</b>
<b>BÉNÉFICES</b>	<b>5 073</b>	<b>5 305</b>	<b>5 503</b>	<b>5 247</b>	<b>5 252</b>
<b>TOTAL 2011</b>	<b>44 051 \$</b>	<b>75 781 \$</b>	<b>78 612 \$</b>	<b>74 955 \$</b>	<b>75 026 \$</b>
<b>TOTAL 2008</b>	<b>72 475 \$</b>	<b>72 475 \$</b>	<b>73 125 \$</b>	<b>72 475 \$</b>	<b>72 475 \$</b>
<b>AUGMENTATION</b>	<b>-</b>	<b>4,56%</b>	<b>7,50%</b>	<b>3,42%</b>	<b>3,52%</b>

ANNEXE  
AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

- 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 :

QUÉBEC

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

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec  
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000  
Montréal (Québec) H2M 2V1  
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 Tribunal administratif du Québec 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 Tribunal 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 Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

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

MONTRÉAL

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278