

MEMOIRE PRESENTÉ À

LA COMMISSION DE TRANSPORT

DU QUEBEC

DANS LE CADRE DE LA FIXATION

DES TARIFS EN MATIÈRE DE SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXI

MEMOIRE PRESENTE PAR

LE REGROUPEMENT DES PROPRIETAIRES

DE TAXI DE MONTTEAL

AUTOMNE 2011

Le Regroupement.

Le Regroupement des Propriétaires de Taxi de Montréal (RPTM) a été créé en 2009, pour défendre les intérêts des propriétaires de permis de taxi de l'île de Montréal, qui étaient sans représentation depuis la fermeture des ligues de taxi en 2000.

Le RPTM regroupe près de 1000 propriétaires qui sont pour la plupart des artisans, c'est à dire qui travaillent sur le seul permis qu'ils possèdent.

Le RPTM s'est déjà impliqué à plusieurs reprises pour défendre les intérêts de ses membres, entre autre devant la commission lors de la fixation des tarifs taxis et en présentant un mémoire dans le cadre de la commission de transport de la Ville de Montréal pour l'amélioration de l'industrie du taxi.

FIXATION DES TARIFS

Globalement nous sommes contre l’augmentation des tarifs pour le taxi, car il y a d’autres méthodes avec lesquelles on pourrait rentabiliser l’industrie en collaboration avec la CTQ comme :

* Élimination des permis restreints.
* Arrêt de l’émission des permis navette et d’évènements spéciaux sans raisons valables.etc….

Donc pour nous l’augmentation de 6,8 ou 10% ne sortira pas l’industrie Montréalaise de la faillite, car avec chaque augmentation il y a une perte d’une partie de la clientèle, et l’encouragement du transport illégal que nous voulons éliminer.

Et ceci rend le taxi moins abordable pour une grande partie de la clientèle en poussant l’inflation vers l’avant.

Nous tenons à souligner que malgré l’utilisation des données concernant le kilométrage et les revenues attribués aux chauffeurs ainsi que la course étalon, nous considérons que cette façon de faire doit être revue avec la collaboration des propriétaires de permis de taxis et ceci avant la prochaine fixation des tarifs.

ETUDE

Pour le moment, la CTQ n’est pas intéressée à ces points mentionnés plus haut, et puisque lors de notre intervention en janvier, on avait amené des points importants sur la table en pensant que la CTQ allait les prendre en considération et essayer de collaborer avec le RPTM pour faire les modifications nécessaires, ce qui n’est pas le cas .

On se voit dans l’obligation de continuer le jeu, au moins pour cette étude, en espérant que la prochaine fois la CTQ acceptera de collaborer avec les propriétaires afin d’atteindre des résultats plus réels.

Ceci dit, on a considéré la même méthode de calcul de la CTQ sauf qu’on ne pouvait pas passer à travers des chiffres estimatifs qui ne reflètent dans aucun cas la réalité.

On s’explique :

Même avec notre limitation financière, on a pu faire un sondage maison, pour mieux refléter les chiffres réels. Ce qui nous a amené à des ajustements au niveau des amortissements et du prix de l’essence.

Nous présentons par la suite un tableau comparatif des chiffres proposés par la CTQ et nos chiffres réels suivant nos factures :

**Comparaison des frais fixes CTQ versus RPTM :**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Coûts** | **2008**  **CTQ** | **2011**  **CTQ** | **2011**  **RPTM** | **VARIATION**  **CTQ** | **VARIATION**  **RPTM** |
| **FIXES** | $ | $ | $ | % | % |
| 1 droit de permis | 150 | 150 | 150 | 0.00 | 0.00 |
| 2 permis de chauffeur | 50 | 50 | 50 | 0.00 | 0.00 |
| 3 Permis de conduire | 58 | 58 | 87 | 50.04 | 50.04 |
| 4 Insp taximètre | 65 | 50 | 50 | 0.00 | 0.00 |
| 5 Insp véhicule | 120 | 120 | 130 | 0.00 | 0.83 |
| 6 Fréquence radio | 43 | 41 | 48 | 10.50 | 11.63 |
| 7 Téléphone  Cellulaire | 379 | 379 | \*517 | 10.50 | 36.41 |
| 8 Amortissement équipements | 113 | 125 | \*278 | 10.05 | 46.02 |
| 9 Financement Équipements | 45 | 50 | \*163 | 10.50 | 44.44 |
| 10 Immatriculation | 104 | 105 | 115 | 1.00 | 10.57 |
| 11 Assurance SAAQ | 486 | 745 | 745 | 53.30 | 53.30 |
| 12 Amortissement Véhicule | 3727 | 3874 | \*4300 | 3.90 | 15.37 |
| 13 Financement Véhicule | 446 | 470 | \*645 | 5.40 | 44.62 |
| 14 Assurance responsabilité et collision | 1960 | 1637 | \*1637 | -16.50 | -16.50 |
| 15 cotisation Intermédiaire | 2759 | 2759 | 3600 | 30.50 | 30.50 |
| 16 Frais de comptabilité | 566 | 607 | \*607 | 7.30 | 7.30 |
| 17 frais financiers | 604 |  | 1302 |  | 115.56 |
| **Total Fixes** | **11675** | **12151** | **14424** | **9.80%** | **23.54%** |

**Explication :**

**7-Les frais du téléphone cellulaire :**

Ils sont calculés à la base d’un forfait de (35$) sans donnés, en ajoutant les frais de réseau de (6.95$), les frais municipales du 911 (0.40$) et les frais d’accès d’urgence (0.75$).

(35+6.95+0.40+0.75)\*12 mois = 517.02$

**8- Amortissement d’équipements : (suivant la méthode de l’amortissement linéaire):**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Équipements** | **Valeur $** | **Durée de vie** | **Amortissement $** |
| Radio | 525 | 10 ans | 52.50 |
| Taximètre | 585 | 10 ans | 58.50 |
| GPS | 1500 | 10 ans | 150 |
| Téléphone cellulaire | 50 (avec un contrat de 3 ans) | 3 ans | 16.67 |
| **TOTAL AMORTISSEMENT** |  |  | **277.67 $** |

\* Les valeurs des équipements sont des valeurs réelles suivant des factures 2011.

**9- Financement d’équipements :**

En prenant en considération que la plus part des hypothèques taxi sont tenus par les caisses Desjardins, qui ont instauré une marge de crédit taxi avec un taux d’intérêt moyen de 11.5%.

Pour un terme de 5 ans et des payements mensuels de 57.06$, les intérêts payés sur le prêt de (525+585+1500) 2610$ sont d’une valeur de 813.60$, donc pour une moyenne annuelle de (813.60/5) 162.72$ (Toujours suivant le calculateur des caisses Desjardins)

**12- Amortissement véhicule :**

Toujours en prenant l’exemple de la Toyota camry 2008 LE 6 cylindre avec 72000Km de millage, la valeur actuelle suivant le ‘black book Canadian’ pour la province du Québec (nouvellement créé sur internet) est de 15050$ en 2011, et c’est le prix qui est le plus réel suivant nos statistiques, en plus, avec une utilisation annuelle de 60000 Km en 2011, la valeur de cette voiture en 2012 (toujours suivant le black book canadien pour la province de Québec) tombe à 11007 $.

La durée de vie du véhicule taxi suivant nos expériences c’est entre 3 à 4 ans,

Donc en prenant une moyenne de 3 ans et demi, l’amortissement de ce véhicule sera (15050/3.5) 4300$ annuel.

**13- Financement du véhicule :**

La plupart des propriétaires de taxi, doivent s’arranger à prendre un prêt automobile de la caisse Desjardins, puisqu’ils sont rarement acceptés par d’autres institutions; Ces prêts automobile portent un taux d’intérêt de 7.98%.

La moyenne du terme de ce prêt est de 4 ans, avec des paiements mensuels de 367$ les intérêts payés seront de 2579$, soit (2579/4) 644.75 annuellement.

Toujours suivant le calculateur des caisses Desjardins.

**14- Assurance responsabilité et collision :**

Puisque les assurances responsabilité et collision diffèrent tellement d’un propriétaire à un autre, et cette différence est causée par plusieurs facteurs que notre limitation financière ne nous permet pas d’étudier, on prendra sous réserve les montants considérés par la CTQ.

**16- Frais de comptabilité :**

Pour les mêmes motifs que le point 14, on accepte les chiffres de la CTQ sous réserve.

**17- Frais financiers :**

Ces frais n’ont pas été pris en considération par la CTQ en 2008, mais nous, les propriétaires les payons et ils sont divisés comme suite :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2008** | **2011** | **Variation $** | **Variation %** |
| Frais bancaires | (7\*12) 84 | (12\*12) 144 | 60 | 71.43 |
| Frais coupons et cartes de crédits | (10\*52) 520 | (21\*50) 1050 | 530 | 101.92 |
| Frais de GPS | NUL | (9\*12) 108 | 108 | 100 |
| **Total Frais Financiers** | **604** | **1302** | **698** | **115.56%** |

Ceci dit pour les frais fixes, vérifions ensemble les frais variables :



Les frais variables sont constitués de deux principaux points : l’entretien du véhicule et les carburants.

* Pour l’entretien du véhicule, notre limitation financière nous empêche à collecter des donnés, on est obligé d’accepter les chiffres de la CTQ sous réserve.
* Pour les carburants qui, dans ce contexte on parle de l’essence, on éprouve de la difficulté à accepter les chiffres proposés avec la méthode appliquée : On se base sur une estimation pour fixer une tarification???

D’ailleurs en 2008 on a fait une mauvaise estimation, et là on la répare avec une autre erreur. En premier, on élimine les données d’une année qui dans laquelle il y a eu une étude de tarification, et en deuxième on prévoit une variation de prix pendant deux mois pour fixer une variation moyenne d’une année; on trouve cette méthode non acceptable.

Pour nous on utilisera deux autres méthodes pour prouver ces mauvais chiffres estimatifs :

**1ère méthode :**

Suivant le manufacturier de Toyota, la consommation de notre voiture exemplaire est de 6.8L/100 Km sur l’autoroute et 10.6L/100Km dans la ville pour une utilisation normale d’une nouvelle voiture.

Par contre, avec nos expériences, une voiture usagée de 6 cylindres, avec plus de 100000km et une utilisation pour taxi dans la ville consomme beaucoup plus.

Suivant nos statistiques, la voiture consomme en moyenne 14.13L/100 Km.

Considérant que pendant l’été l’air climatisé fonctionne et en hiver la voiture reste au chaud, avec une conduite fréquente d’arrêt et démarrage et sur les basses vitesses (1ère et 2ème vitesse).

Donc si on prend l’exemple de la CTQ à savoir qu’un taxi roule 60000 Km / année, donc les dépenses en essence doivent coordonner.

Avec un simple calcul :

60000Km / 100Km = 600

600 \* 14.13 L = 8478 Litres utilisés par année

Si le prix moyen de l’essence en 2011 selon la CTQ est de 118 cents, le coût annuel de l’essence pour 2011 devrait être :

118 \* 8478 = 10004.04 $

Ce résultat n’est pas très fiable, parce qu’il est basé sur des statistiques limités qu’on ne peut pas les généraliser.

**2ème méthode :**

Par contre, selon statistique Canada, à Montréal, le prix moyen de l’essence pour octobre 2007 était de 102.3 cents (Annexe 1), en excluant les taxes de vente (la TPS 6% et la TVQ 7.5%) on arrive à un prix sans taxe de 98.03 cents.

Si on prend les données réelles de statistique Canada suivant le tableau

No 326-0009 du CANSIM (Annexe 2), qui nous donne la variation d’une année en année pour les périodes des 12 mois passés pour la région de Montréal, à partir du mois d’octobre 2007 en pourcentage, on constate:



Suivant ses données réelles et sans spéculation, on calcule une augmentation de prix de l’essence de 2.46%, au lieu de la diminution de (3.7%) selon la CTQ.

**Constatation :**



À notre avis, il serait préférable de prendre en considération ces donnés réelles, suivant statistique Canada, pour calculer le prix de l’essence et réparer les erreurs antérieures.

Car avec ce dernier résultat on aurait envisagé la variation réelle depuis octobre 2007 jusqu’en octobre 2011.

Ceci nous amène au calcul final :



**N.B :** Toujours en prenant en considération les chiffres estimés par la CTQ, pour les postes du salaire et bénéfice, et même si ces chiffres ne reflètent en aucun cas la réalité, le RPTM les considère pour la réalisation de cette étude.

Nous constatons qu’une augmentation globale des dépenses 7.50% sera la plus logique.

**CONLUSION**

Suivant le résultat de cette étude, l’augmentation des dépenses sera de 7.5%, et l’augmentation de la TVQ est de 2% (1% pour 2011 et 1% pour 2012).

Donc l’augmentation de la tarification devrait être 9.5%.

Malgré la perte certaine d’une partie de la clientèle, et la possibilité de rentabiliser cette industrie sans l’augmentation des tarifs.

Le RPTM se voit dans l’obligation de proposer une augmentation de 7.5% incluant les taxes, tout en réitérant sa demande pour une meilleure collaboration dans les prochaines études de tarification, afin de trouver une vraie méthode pour rentabiliser cette industrie.

En ce qui concerne le manque à gagner de 2%, le RPTM demandera un ajustement du crédit d’impôt pour les chauffeurs et les propriétaires de taxi, et s’attend que la CTQ appuie et supporte cette demande.

Distribution du pourcentage sur les trois composantes :



La course étalon pourra être constituée de cette façon :

(3.40) au départ + (5\*1.75) cinq Km + (4\*.65) quatre minutes d’attente

**Soit : (3.40) + (8.75) + (2.60) = 14.75$ qui reflète 7.66% du coût de 2008.**

**N.B : Considérant que l’augmentation nous amène à un manque à gagner de 2%, Le RPTM souhaite obtenir l’appui de la CTQ lors de sa prochaine demande de bonification du crédit d’impôt pour le taxi.**

En espérant que cette présentation vous sera utile,

Le RPTM vous présente, Messieurs les commissaires, nos respectueuses salutations.

Laval Bilodeau, président

Edgard El-Kalaani, trésorier

Pour Le Regroupement des Propriétaires de Taxi de Montréal