

Fixation des tarifs en matière de services de transport par taxi

Audiences de août 2008

Données statistiques

**Commission des transports du Québec
7 juillet 2008**

Fixation des tarifs en matière de services de transport par taxi

Audiences de août 2008

Table des matières

- 1. Le mandat**
- 2. Le profil de l'industrie du taxi au Québec**
 - 2.1 Tableau sur la description du parc auto*
 - 2.2 Tableau sur le changement de véhicules associés aux permis réguliers du 1er janvier 2005 au 31 mars 2008*
- 3. Le modèle de coûts de la fixation 2005**
 - 3.1 Tableau sur le modèle de coûts de la décision 2005*
- 4. Les données statistiques**
 - 4.1 Le prix de l'essence*
 - 4.1.1 Tableau sur le prix de l'essence de 2005 à 2008*
 - 4.1.2 Graphique sur l'évolution du prix de l'essence au Québec par rapport au prix de l'essence fixé dans la décision 2005*
 - 4.1.3 Tableau sur l'impact de l'évolution du prix du carburant sur les revenus annuels*
 - 4.1.4 Tableau sur simulation prix de l'essence - taux de taxe actuel*
 - 4.2 Les indices de prix à la consommation de Statistique Canada*

- 4.2.1 Tableau sur l'indice des prix à la consommation, Québec, panier 2005 (2002 = 100)

4.3 Les primes d'assurances

- 4.3.1 Tableau sur prime moyenne souscrite dans la catégorie véhicules publics/taxis ou limousines

4.4 Les coûts du financement et de la dépréciation des voitures

4.5 Les coûts des services de comptabilité

- 4.5.1 Tableau de l'indice de prix des services de tenue de livres de compilation et de comptabilité générale

4.6 Les données de salaires

- 4.6.1 Tableau sur la rémunération hebdomadaire moyenne au Québec

5. Les impacts sur le modèle de coûts

5.1 Indexation du modèle de coûts : source et croissance

5.2 Indexation du modèle de coûts : calcul

6. Les comparaisons

6.1 Comparaison sur le prix d'une course entre différentes villes

- 6.1.1 Tableau sur l'étalonnage sur les composantes du prix des villes de taille semblable à Montréal (\$ can = \$ us)

6.2 Comparaison sur l'évolution du prix entre différents modes de transport

- 6.2.1 Tableau sur les indices de prix à la consommation des autres modes de transport et l'indice du prix de la course étalon pour le Québec

6.3 Comparaison entre les différentes données de salaires

7. Conclusion

1. Le mandat

La Commission des transports du Québec procède à une consultation sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi, incluant les tarifs pour les services spécialisés de limousine et de limousine de grand luxe.

Les tarifs révisés pourraient viser :

- tous les titulaires de permis régulier, qu'ils opèrent dans une agglomération où l'usage du taximètre est obligatoire ou non;
- les titulaires de permis pour besoin particulier;
- les tarifs particuliers pour certaines agglomérations;
- les tarifs pour le service à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau et l'aéroport Jean-Lesage à Québec.

Cette démarche répond aux attentes des gens de l'industrie qui ont invoqué la hausse des coûts d'exploitation depuis la fixation de 2005, notamment les coûts de l'essence, lorsqu'ils ont formulé la demande de tenue d'une audience.

Afin d'apprécier l'évolution des coûts d'exploitation d'un permis, la présente étude fournit diverses statistiques en matière de transport. Ces statistiques sont reliées au modèle des coûts utilisés lors de la fixation 2005, et que les services administratifs de la Commission proposent d'utiliser à nouveau.

Les hypothèses utilisées proviennent d'une étude extensive sur l'industrie du taxi à Montréal, réalisée par le ministère des Transports du Québec à la fin des années 1980. Elles sont généralement reconnues par les différentes parties, qui les ont utilisées lors des audiences passées. Le cadre du modèle repose donc sur l'exploitation d'un permis par un titulaire de la région de Montréal, qui opère son entreprise seul, en parcourant une distance annuelle de 61 411 km pour réaliser annuellement 6 000 courses.

Par la production de ce document, la Commission vise à proposer un terrain commun aux participants à la consultation, pour faciliter la préparation des observations livrées ainsi que les discussions. Aucune partie ne se trouve tenue à se limiter à ces seules données.

Ces informations sont donc fournies à titre indicatif seulement et n'engagent en rien la Commission dans sa prise de décision.

2. Le profil de l'industrie du taxi au Québec

Le Québec compte 327 agglomérations de taxi. Les agglomérations où le service d'un titulaire de permis était disponible au 31 mars 2008, qui sont au nombre de 267, sont habitées par 6,5 millions d'habitants, et elles occupent 85 % de la population du Québec. Sur le reste du territoire, le service peut être offert par le titulaire d'un territoire voisin.

L'ensemble du Québec est desservi par 8 303 permis émis dans le cadre de la *Loi concernant les services de transport par taxi*, appartenant à 6 419 titulaires. En se limitant aux seuls permis réguliers de taxi¹, il y a 7 816 permis exploités par 6 132 titulaires. Le territoire de l'Île de Montréal, organisé en trois agglomérations de taxi, compte 57 % des taxis de service régulier du Québec qu'opèrent 60 % des titulaires actifs au Québec.

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) comptait 24 161 permis de chauffeur (permis « pocket ») au 30 juin 2007, dont 9 168 avaient été accordés à des résidents de la région administrative de Montréal.

Tableau 2.1		
Description du parc auto		
	Montréal	Reste du Québec
Distribution par tranche d'âge (en %)		
De 0 à 2 ans	11,2	18,8
De 3 à 5 ans	54,9	49,7
6 ans et plus	33,9	31,5
Moyenne d'âge (en année)	4,83	4,51

L'âge moyen des véhicules utilisés par les titulaires de permis de taxi régulier circulant sur l'Île de Montréal est de 4,83 ans. Ce parc de véhicules est constitué à 11 % par des véhicules ayant moins de 3 ans, et à 55 % de véhicules de 3 à 5 ans. Les trois véhicules suivants représentent plus de 57 % des véhicules du parc des taxis utilisés à Montréal : Toyota Camry (29 %), Buick Century (17 %) et Chevrolet Malibu (11 %).

Ailleurs au Québec, l'âge moyen des véhicules est de 4,70 années et les trois modèles de voiture les plus populaires sont la Toyota Camry (15 %), la Chevrolet Impala (8 %) et la Pontiac Montana (8 %). Les véhicules sont plus récents ailleurs au Québec qu'à Montréal, puisque 18,8 % d'entre eux ont moins de 3 ans et 49,7 % sont entre 3 et 5 ans.

Les changements de voitures notifiés à la CTQ concordent avec les écarts d'âge du parc automobile cités précédemment. Le tableau suivant présente les changements de voitures associées au permis, et il peut y être noté que la situation de Montréal diffère en deux points : le parc automobile s'y renouvelle moins rapidement, et les nouveaux véhicules sont en moyenne plus âgés à l'achat.

¹ Soit en excluant donc les catégories de permis suivantes :

- service pour besoin particulier;
- service de limousine;
- privilèges et services de limousine de grand luxe;
- service spécialisé de transport avec accompagnement et autres.

Tableau 2.2		
Changement de véhicules associés aux permis réguliers		
Du 1er janvier 2005 au 31 mars 2008		
Données administratives de la CTQ		
Age du véhicule à l'achat	Part des achats (en %)	
	Montréal	Hors Montréal
0-1 an	33	43
2-3 ans	39	31
4 ans et plus	27	29
Permis avec changement de véhicules depuis 01/01/2005	62	82

3. Le modèle de coûts de la fixation 2005

Voici le modèle supportant la décision MPTC05-00478 présenté en un seul tableau. La valeur de chaque poste correspond à la décision 2005 (par. 33, 51, 70, 75 et 77).

Tableau 3.1		
Le modèle de coûts de la décision 2005		
Poste	Coût (sans taxes)	
	en \$	Part du total
Coûts fixes	10 202 \$	15,5%
1. Droit de renouvellement du permis	150	0,2%
2. Permis de chauffeur	50	0,1%
3. Permis de conduire	43	0,1%
4. Inspection du taximètre	65	0,1%
5. Inspection du véhicule	120	0,2%
6. Fréquence radio	41	0,1%
7. Téléphone cellulaire	360	0,5%
8. Amortissement de l'équipement	108	0,2%
9. Financement de l'équipement	40	0,1%
10. Immatriculation	104	0,2%
11. Assurance SAAQ	371	0,6%
12. Amortissement du véhicule	3 333	5,1%
13. Financement du véhicule	367	0,6%
14. Assurances responsabilité et collision	1 950	3,0%
15. Frais d'intermédiaire	2 600	4,0%
16. Frais de gestion	500	0,8%
Coûts variables	14 692 \$	22,3%
17. Entretien	6972	10,6%
18. Carburant	7720	11,7%
Salaire	36 285 \$	55,2%
Bénéfices	4 605 \$	7,0%
Coût total annuel	65 784 \$	100,0%

Ainsi que le tableau précédent le présente, l'exercice de tarification consiste notamment à prendre la mesure des coûts auxquels un titulaire est confronté dans l'opération d'un permis. À ces montants, un salaire est ajouté, ainsi que des bénéfices venant rétribuer le risque auquel il s'expose. La tarification doit ensuite calculer le revenu par course nécessaire à ce que le titulaire rencontre ces frais. Le poids relatif de chaque élément est également présenté dans ce tableau. Il convient de souligner que le carburant représente ici 11,7 % des coûts auxquels les titulaires doivent faire face dans ce modèle.

4. Les données statistiques

4.1 Le prix de l'essence

Le tableau 4.1.1 présente le prix de l'essence, par région administrative, en moyenne annuelle.



Tableau 4.1.1				
Le prix de l'essence¹ de 2005 à 2008, incluant les taxes de ventes				
Essence ordinaire, prix moyen. Moyenne annuelle, en cents par litre.				
	2005	2006	2007	2008 *
1 Bas St-Laurent	96,8	102,3	106,3	120,7
2 Saguenay/Lac St-Jean	95,2	100,4	105,0	119,4
3 Capitale-Nationale	97,8	102,7	107,2	121,4
4 Mauricie/Bois-Francs	97,6	102,0	105,8	119,0
5 Estrie	98,1	102,8	105,8	120,1
6 Montréal	97,4	101,8	106,3	122,7
7 Outaouais	91,2	96,4	101,6	116,0
8 Abitibi/Témiscamingue	95,4	100,3	104,3	118,5
9 Côte-Nord	97,5	103,2	108,1	122,1
10 Nord-du-Québec	102,6	109,5	115,6	129,3
11 Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine	97,6	103,6	107,4	121,8
12 Chaudière/Appalaches	97,9	102,7	107,2	121,5
13 Laval	97,4	101,8	106,1	122,1
14 Lanaudière	96,4	100,1	104,1	118,3
15 Laurentides	95,3	99,7	103,1	117,2
16 Montérégie	96,2	100,9	104,9	120,7
17 Centre du Québec	97,5	101,4	104,9	118,2
Moyenne pondérée² pour le Québec	96,7	101,4	105,6	120,5

2008 * : données de janvier à mai.

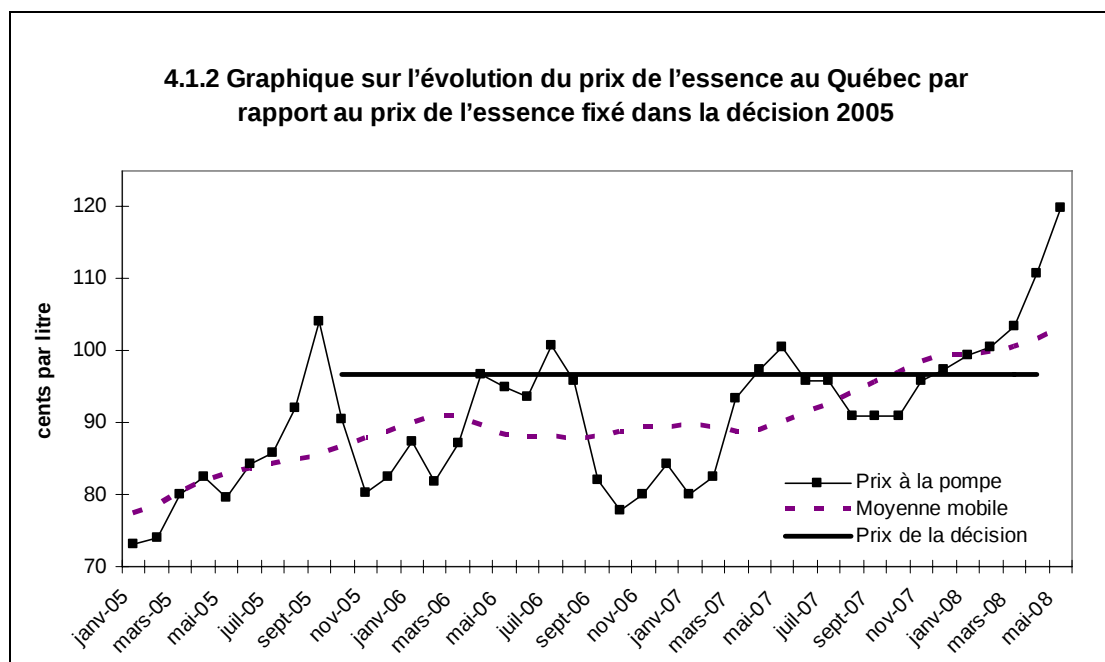
(1) Régie de l'énergie du Québec

(2) La moyenne pondérée est calculée à partir de la répartition en % des volumes de ventes de carburants des stations distributrices provenant du ministère des Ressources naturelles, données préliminaires pour l'année 1997, soit les plus récentes.

L'augmentation du prix du carburant est bien visible sur ce tableau. Les écarts de taux de croissance par région entre 2005 et 2008 se maintiennent à plus de 20 % dans chacune des régions, pour une moyenne québécoise de 24,6 %.

La décision de 2005 stipulait au paragraphe 67 qu'un prix de 96,7 cents/litre avant taxes de vente est utilisé dans la détermination de la tarification. Ce prix correspond, aux taux de taxes de vente en vigueur actuellement, à 1,09 \$/litre. Ce prix² est demeuré supérieur au prix à la pompe jusqu'en fin 2007 sur une base mensuelle (graphique 4.1.2), ou en 2008 sur une base annuelle (tableau 4.1.1).

La volatilité du prix de l'essence sur une base annuelle requiert l'utilisation d'une technique de lissage de données, telle que la moyenne mobile. Le graphique 4.1.2 illustre l'évolution du prix de l'essence sur une base mensuelle.



Les impacts de ces écarts entre le prix à la pompe et le prix de la décision, en terme annuel sont calculés au tableau 4.1.3. Le manque à gagner depuis 2008 est de 268 \$.

Tableau 4.1.3						
Impact de l'évolution du prix du carburant sur les revenus annuels, avant taxes						
	Prix au litre		Consommation annuelle (en l)	Coût annuel		Écart
	à la pompe	décision		à la pompe	décision	
2005 *	0,844	0,967	7983	1 685	1 930	(245)
2006	0,885	0,967	7983	7 065	7 720	(655)
2007	0,926	0,967	7983	7 396	7 720	(324)
2008*	1,068	0,967	7983	1 184	1 072	268

* Portion d'année incomplète : trois derniers mois pour 2005 et 5 premiers mois pour 2008

² Il n'est pas fait mention ici de la décision de 2006. En permettant aux titulaires de charger les mêmes tarifs malgré la diminution du taux de la TPS de 7% en 6% au 1er juillet 2006, la décision 2006 accorde à l'industrie une hausse de revenu de 1 %, attribuée à une augmentation généralisée des coûts. Ainsi, le prix du litre d'essence de la décision 2006 correspond au prix de la décision 2005 auquel un pourcent est ajoutée. Il ne sera pas fait mention de ce prix plafond dans le document.

Le tableau 4.1.4 présente une suite de scénarios sur l'évolution du prix de l'essence, et leur impact sur le coût en essence d'une course³. En colonne A, il y a le prix avec taxes, utilisé pour faciliter la lecture du tableau, puisque le calcul en C se fait sans les taxes de vente. Dans le contexte du modèle de coût 2005, le prix d'une course en essence avant taxes, est de 1,287 \$/course.

Tableau 4.1.4			
Variation du prix de l'essence et effet sur le coût d'une course en essence			
	Prix au litre (\$/l)		Coût en essence par course
	Avec taxes	Sans les taxes	Sans les taxes
	a	b	c
1	1,05	0,93	1,24
2	1,10	0,97	1,30
3	1,15	1,02	1,36
4	1,20	1,06	1,41
5	1,25	1,11	1,47
6	1,30	1,15	1,53
7	1,35	1,20	1,59
8	1,40	1,24	1,65
9	1,45	1,28	1,71
10	1,50	1,33	1,77

Ainsi, si le prix à la pompe devait atteindre 1,50 \$ le litre, une course de taxi entraînerait une perte de presque 0,50 \$ (1,77 \$/course – 1,285 \$/course = 0,485 \$/course) pour le titulaire, selon le modèle de coût 2005.

4.2 Les indices de prix à la consommation de Statistique Canada

Ces indices proposent un outil pour comparer dans le temps les prix payés par les consommateurs pour les mêmes biens. L'indice ne révèle pas le prix lui-même mais bien la variation qu'a connue ce prix entre deux périodes. Les biens sont revus à l'occasion. Le panier de biens étudiés est présentement fixé depuis 2005. De même, la comparaison s'articule autour d'une période définie; la base de comparaison en vigueur actuellement est 2002. La diffusion de l'information sur les prix est organisée selon la structure des biens consommés par les ménages. Il existe un indice de prix qui se divise en sous-indices, selon une structure qui compte plusieurs sous-niveaux.

³ La conversion entre le prix au litre et le prix par course requiert de combiner la consommation annuelle (décision 2005, paragraphe 69) et le nombre de courses par année. Une course requiert donc 1,33 litres, soit 7 983 litres pour 6 000 courses.

Dans le cadre de la tarification, ces données servent à indexer des coûts, c'est-à-dire à accorder la juste inflation aux différents postes du modèle de coût. Ainsi, la dépense de 2005 peut s'exprimer en dépense de 2008, pour autant que l'on considère que seul le prix change. En se rappelant que la dépense est le résultat produit entre le prix et la quantité consommée, la seule indexation des prix pourrait biaiser à long terme le modèle en négligeant de revoir les quantités consommées ou encore la qualité des biens consommés. Cette situation est problématique lorsqu'il existe des substituts au bien ou au service consommé, et que les changements de prix rendent les alternatives plus attrayantes.

Le tableau 4.2.1 illustre les valeurs de quelques sous-indices des prix à la consommation utilisés pour l'indexation du modèle de coût. Sur la base de la dépense en entretien établie lors de la décision 2005, par exemple, le recours à l'IPC permet de déterminer la valeur au prix d'aujourd'hui de ce poste sans l'estimer à nouveau. Cette méthode d'indexation par les indices de prix est utilisée à défaut d'avoir une information plus précise sur les coûts supportés par les titulaires de taxi.

Tableau 4.2.1			
Indice des prix à la consommation, Québec, panier 2005 (2002=100)			
		Moyenne annuelle	Croissance 2005 à 2008
Achat de véhicules de tourisme	2004	99,1	-3,8
	2005	100,6	
	2006	102,0	
	2007	100,6	
	2008	96,8	
Pièces, entretien et réparation de véhicules de tourisme	2004	107,7	7,2
	2005	111,7	
	2006	114,7	
	2007	117,9	
	2008	119,7	
Services téléphoniques		100,6	5,2
		101,0	
		100,4	
		100,9	
		106,2	

2008 : moyenne des 4 premiers mois de l'année

4.3 Les primes d'assurances

Le Groupement des assureurs automobiles du Québec produit des statistiques qui couvrent la presque totalité des primes versées dans cette catégorie. Il appert toutefois que des propriétaires de flottes peuvent recourir à un type de contrats différents, qui n'est pas pris en compte ici, puisque le cas-type de la fixation consiste en un titulaire qui opère un permis.

Tableau 4.3.1			
Prime moyenne souscrite dans la catégorie véhicules publics / taxis ou limousines			
Données du Groupement des assureurs automobiles du Québec			
	Prime (en \$)	croissance (en %)	
2005	1 993	1,7	
2006	1 971	-1,1	
2007	1 985	0,7	
2008*	2 003	0,9	
Ecart 2005 à 2008	10	0,5	

** la donnée 2008 n'est pas disponible. La valeur proposée est obtenue en faisant croître la prime par le taux de croissance annuel moyen des 5 dernières années.*

4.4 Les coûts du financement et de la dépréciation des voitures

En procédant de la même façon que dans la décision 2005, l'étude du cas de l'achat du modèle le plus fréquent dans les flottes, la Toyota Camry servira de base de calcul. Le véhicule est acheté sur le marché des voitures usagées, il a 3 ans et son odomètre compte 72 000 km. Il sera complètement amorti en 3 ans. Le taux d'intérêt du financement est de 7,5 %, pour un coût de financement de 416 \$ par année. Le prix du véhicule est fixé en faisant la moyenne de la fourchette de prix du « Black Book » canadien, soit 11 180 \$.

4.5 Les coûts des services de comptabilité

Statistique Canada a réalisé une enquête sur la variation des prix de cette industrie entre 1999 et 2005.

Tableau 4.5.1	
Indice de prix des services de tenue de livres de compilation et de comptabilité générale	
Indice de prix des services de comptabilité	
Données annuelles, pour le Québec, (2000=100)	
	Indice
1999	98,0
2000	100,0
2001	103,1
2002	105,4
2003	109,2
2004	116,3
2005	125,5
Taux de croissance annuel moyen :	4,2%

À défaut de disposer des informations plus récentes, la série des données peut être prolongée en attribuant aux périodes récentes le taux de croissance annuel moyen pour les périodes précédentes.

4.6 Les données de salaires

La décision 2005 retient la rémunération hebdomadaire moyenne pour former le salaire annuel des titulaires qui exploitent leur permis. Le tableau 4.6.1 présente l'évolution de cette variable, en ajoutant le calcul du salaire annuel, en multipliant par 52 la valeur de la rémunération hebdomadaire moyenne.

Tableau 4.6.1			
RÉMUNÉRATION HEBDOMADAIRE MOYENNE AU QUÉBEC			
Ensemble des branches d'activité excluant les entreprises non classifiées			
	valeur (en \$)		croissance (en %)
	hebdomadaire	annuelle	
2003	655,31	34 076	
2004	668,39	34 756	2,0
2005	686,37	35 691	2,7
2006	703,70	36 592	2,5
2007	725,29	37 715	3,1
2008*	734,88	38 214	1,3

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération, et les heures de travail.

* : 2008 est formée d'une moyenne des données des 3 premiers mois de l'année

5. Les impacts sur le modèle de coûts

Le tableau 5.1 recense les hausses observées pour les différents postes, selon les sources citées dans le chapitre précédent. Ces résultats alimentent le tableau 5.2, afin de produire le modèle de coûts 2005 indexés aux prix de 2008.

Tableau 5.1
Indexation du modèle de coût – Source et croissance
Coûts fixes
Les coûts enregistrés aux postes suivants sont restés constants. Droit de renouvellement du permis (CTQ), Permis de chauffeur (SAAQ), Inspection du taximètre (CTQ), Inspection du véhicule (SAAQ), Immatriculation (SAAQ).
Permis de conduire (SAAQ) Augmentation en 2008. Le prix passe de 43 \$ à 58\$, une hausse de 35 %.
Assurance SAAQ Le prix passe de 371 \$ à 487 \$ en 2008, soit une hausse de 31 %.
Assurance resp. et collision (groupement ass. auto. du Québec) La prime moyenne pour la période 2005 à 2008 s'est accrue de 0,5 %.
Frais intermédiaire (CPCDIT) Politique de hausse de 2 % par année fréquente : une hausse totale de 6,1 %
Frais de gestion (Ind. de prix des services de compt. - StatCan) L'indice de prix des services de comptabilité pour la tenue de livres au Québec a augmenté de 4,2 % par année, de 1999 à 2005. Cette croissance maintenue sur la période visée résulte en une augmentation de 13,1 %.
Frais télécommunication (IPC - StatCan) IPC - Services téléphoniques affiche une hausse de 4,9% entre 2005 et 2008.
Amortissement d'un véhicule Un accroissement de 11,8 % est observé sur la période.
Financement La croissance du montant à financer entraîne une augmentation du coût de financement de 13,4 %.
Coûts variables
Entretien mécanique (IPC - StatCan) Le sous-indice affiche une augmentation de 7,2 % entre 2005 et 2008.
Carburant (Régie de l'énergie du Québec) L'écart entre le prix de la décision 2005 et le prix à la pompe 2008 est 9,3 %.

Tableau 5.2			
Indexation du modèle de coûts : calcul			
Poste	Croiss. en %	Valeur en 2008	
		en \$	Part totale
Coûts fixes		11 035 \$	15,6%
1. Droit de renouvellement du permis	0	150	0,2%
2. Permis de chauffeur	0	50	0,1%
3. Permis de conduire	35	58	0,1%
4. Inspection du taximètre	0	65	0,1%
5. Inspection du véhicule	0	120	0,2%
6. Fréquence radio	4,9	43	0,1%
7. Téléphone cellulaire	4,9	378	0,5%
8. Amortissement de l'équipement	4,9	113	0,2%
9. Financement de l'équipement	4,9	42	0,1%
10. Immatriculation	0	104	0,1%
11. Assurance SAAQ	31	486	0,7%
12. Amortissement du véhicule	11,8	3 726	5,3%
13. Financement du véhicule	13,4	416	0,6%
14. Assurances responsabilité et collision	0,5	1 960	2,8%
15. Frais d'intermédiaire	6,1	2 759	3,9%
16. Frais de gestion	13,1	566	0,8%
Coûts variables		15 912 \$	22,5%
17. Entretien	7,2	7 474	10,6%
18. Carburant	9,3	8 438	11,9%
Salaire	7,1	38 861 \$	54,9%
Bénéfices		4 953 \$	7,0%
Coût total annuel		70 762 \$	

Cette augmentation des coûts de 7,6 % par rapport à la décision de 2005 doit se traduire en une hausse identique des revenus. Ainsi, sur une base de revenu par course, tenant compte du modèle de 6 000 courses par année, la course étalon avant taxes doit augmenter de 7,6 %, soit passer de 10,96 \$ à 11,79 \$. Avec les taxes de vente en vigueur actuellement, cette course passerait à 13,31 \$.

6. Les comparaisons

Ces comparaisons fournissent une couche d'information supplémentaire qui favorisera une lecture plus complète de la réalité.

6.1 Comparaison sur le prix d'une course entre différentes villes

Le contexte de hausse soutenue du prix de l'essence crée une pression telle que les différentes autorités ont devancé leur calendrier habituel de révision. Vous trouverez donc dans le tableau de comparaison un souci de dater l'information présentée. À l'exception de Toronto, où les prix retenus sont ceux de la prochaine hausse proposée, tous les prix indiqués sont en vigueur à la date indiquée.

Tableau 6.1.1									
Étalonnage sur les composantes du prix villes de taille semblable à Montréal (\$ can = \$ us)									
Ville	Date	1er km *		2e Km		1 minute att.		Course étalon	
		prix	rang	prix	rang	prix	rang	prix	rang
Anaheim, CA	07-07-01	3,49	16	1,49	5	0,46	7	11,30	7
Atlanta, GA	07-07-01	3,49	15	1,24	14	0,35	17	9,86	17
Boston, MA	07-07-01	3,24	17	1,24	14	0,35	17	9,61	19
Chicago, IL	07-07-01	3,17	19	1,12	18	0,33	20	8,96	22
Denver, CO	07-07-01	3,19	18	0,99	24	0,25	24	8,17	24
Fort Lauderdale, FL	07-07-01	3,59	13	1,49	5	0,30	23	10,76	11
Glendale, AZ	07-07-01	3,77	10	1,12	18	0,47	6	10,12	14
Kansas City, MO	07-07-01	3,09	21	1,06	23	0,68	1	10,03	15
Las Vegas, NV	07-07-01	4,37	5	1,37	11	0,36	15	11,28	8
Memphis, TN	07-07-01	2,92	23	1,12	18	0,33	20	8,71	23
Miami, FL	07-07-01	3,79	9	1,49	5	0,35	17	11,16	9
Mississauga, ONT	08-01-01	4,47	3	1,47	8	0,45	8	12,17	5
Montréal	08-06-30	4,45	4	1,45	9	0,55	2	12,45	4
Orlando, FL	07-07-01	2,74	24	1,24	14	0,38	13	9,23	21
Ottawa, ONT	08-06-30	4,83	2	1,72	1	0,39	12	13,28	1
Philadelphie, PA	07-07-01	3,70	12	1,30	12	0,31	22	10,16	13
Phoenix, AZ	07-07-01	3,77	10	1,12	18	0,40	10	9,84	18
Portland, OR	07-07-01	3,52	14	1,12	18	0,50	3	9,99	16
Salt Lake City, UT	07-07-01	3,04	22	1,24	14	0,37	14	9,48	20
San Diego, CA	07-07-01	3,82	8	1,62	2	0,36	15	11,72	6
Toronto, ONT**		5,20	1	1,61	3	0,48	4	13,06	2
Vancouver, CB	08-01-01	4,25	6	1,60	4	0,48	5	12,56	3
West Palm Beach, FL	07-07-01	3,15	20	1,40	10	0,40	10	10,34	12
Windsor, ON	08-01-01	4,10	7	1,28	13	0,42	9	10,89	10

* le tarif au 1^{er} km inclut la prise en charge. Il s'agit d'un moyen de contrer les différences entre les tarifications qui incluent généralement une distance avec le tarif de prise en charge, contrairement au Québec.

** Toronto : le tarif du tableau n'est pas en vigueur. Il sera recommandé au conseil municipal à la fin juin 2008. La décision n'est pas connue au moment de compiler le résultat

Ces résultats comparent la situation actuelle au Québec avec la situation prévalant, aux dates inscrites dans les autres villes. On peut y observer que :

- La tarification québécoise se distingue par un tarif horaire élevé, une prise en charge relativement élevée et un tarif au km dans la moyenne;
- En ne retenant que les autres villes canadiennes, soit Mississauga, Ottawa, Toronto, Vancouver, et Windsor, la tarification de Montréal affiche le profil suivant :
 - o Le premier km et le deuxième km les plus économiques après ceux de Windsor;
 - o Le tarif horaire est le plus coûteux;
 - o La course étalon est la plus économique, après Mississauga et Windsor.

Ces résultats doivent être interprétés en tenant compte de leurs limites dont :

- La tarification est influencée par divers éléments de coûts qui varient localement tels que le prix de l'essence, le prix des véhicules et les salaires. L'appréciation des écarts de tarifs devrait le prendre en compte;
- Cette compilation ne tient pas compte des autres frais tels que les colis, les passagers supplémentaires et les surcharges pour les heures de pointe en force dans certaines juridictions;
- La diversité des modes et des calendriers de mise à jour des tarifs influence les résultats de la comparaison. En période de changement important de prix pétroliers, il faut garder en tête que les classements pourraient différer selon le moment de la comparaison, puisque les changements de tarifs ne surviennent pas au même moment;
- Dans le contexte de la diversité des structures de tarification des diverses villes comparées, l'exercice de comparaison requiert d'utiliser des indicateurs plutôt que des données brutes. Ainsi, la norme de la course étalon est utilisée, sans qu'il y ait nécessairement de lien avec la réalité des courses effectuées dans chacune des villes;
- Les dollars canadien et américain sont ici considérés à parité, alors que le taux de change est variable;

6.2 Comparaison sur l'évolution du prix entre différents modes de transport

Du fait qu'il y ait différents modes de transport offerts aux citoyens, l'évolution des prix respectifs de chacun doit être analysé. Le Tableau 6.2.1 compare les variations de prix du transport en commun, de la course de taxi et du transport privé (automobile). Le transport privé n'est pas sensible aux coûts de la congestion de la même façon toutefois, puisque le temps des chauffeurs n'est pas rétribué, contrairement aux autres modes.

Tableau 6.2.1			
Les indices de prix à la consommation des autres modes de transport et de la course étalon pour le Québec, annuel, (panier 2005, 2002=100)			
	Autobus et métro	Indice Course étalon	Transport privé
1990	63,6	72,3	79,5
1991	70	81,6	80,8
1992	78,5	85,0	81,9
1993	83,8	85,0	83,3
1994	84,2	85,0	85,4
1995	86,3	85,0	88,6
1996	88,9	85,0	91
1997	90,7	85,0	92,3
1998	91,5	90,8	91,4
1999	92,7	90,8	94,5
2000	95,5	100,0	99,2
2001	98,4	100,0	98,8
2002	100	100,0	100
2003	106,3	109,2	105,1
2004	115,5	109,2	107,8
2005	120	122,3	112,6
2006	123,4	122,3	115,5
2007	128,6	122,3	116,9
2008	131,6	120,9	119,4
Taux de croissance annuel moyen			
1990-2008	4,1	2,9	2,3
1990-2004	4,4	3,0	2,2
2005-2008	3,1	-0,4	2,0
1998-2008	3,7	2,9	2,7
2001-2008	4,2	2,7	2,7

Les taux de croissance sur différentes périodes font montre d'un ordonnancement stable, à savoir que le prix de l'autobus croît plus rapidement que celui de la course de taxi, et que celui de l'automobile. Toutefois, l'ordre relatif ne s'est pas maintenu au sein de la période 2005-2008, par manque de croissance du prix des courses de taxi.

6.3 Comparaison entre les différentes données de salaires

Comme pour les autres coûts, les revenus du travail sont le résultat du produit d'un prix (le salaire horaire) et d'une quantité (les heures travaillées). La décision 2005 a établi que le revenu du travail des titulaires serait le revenu moyen des Québécois, connu sous le vocable « rémunération hebdomadaire moyenne ».

Statistique Canada produit toutefois différentes enquêtes sur le salaire, dont une qui couvre les professions. Pour comparer les sources entre elles, il faut fixer préalablement la quantité d'heures travaillées. En utilisant les hypothèses du modèle de coûts (6 000 courses par an équivalent à 115 courses par semaine (52 semaines), et à raison de 1,9⁴ courses à l'heure) on atteint 60 heures de travail par semaine.

Le guide des salaires selon les professions au Québec, publié par le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, diffuse les estimations 2007 pour le Québec de l'enquête sur la population active de Statistique Canada pour présenter un salaire moyen de 11,54 \$ pour les chauffeurs de taxi en 2007.

Le titulaire retirerait 692,40 \$ par semaine si le calcul utilise le salaire horaire moyen et le nombre d'heures travaillées tel que dérivé des hypothèses. Ce résultat est comparable à la variable retenue dans le modèle de coût, soit la rémunération hebdomadaire moyenne qui était établie à 725,29 \$ en 2007.

⁴ Cette valeur fait partie des résultats d'une enquête menée à Montréal à la fin des années 1980, alors que le ministère des Transports avait étudié le profil des courses. En l'absence de données plus récentes, les résultats de cette enquête sont utilisés depuis, tant par les représentants de l'industrie que par la Commission. Le nombre de courses par année et les kilomètres parcourus proviennent également de ces sources.

7.0 Conclusion

Les différentes parties impliquées dans cette consultation disposent d'une base commune et à jour de données statistiques portant sur l'exploitation d'un permis de taxi.

Le document s'articule autour du modèle de coûts développé lors de la fixation générale de tarifs de 2005 et il en propose une mise à jour. Il s'agit d'un choix fondé sur la qualité du modèle. Cette qualité pourrait être bonifiée si la Commission disposait d'information plus détaillée, ou si les paramètres du modèle étaient actualisés par la tenue d'une étude sur le profil des courses, des revenus et de coûts.

Parmi les éléments couverts dans le document, les points suivants sont relevés :

- Un vieillissement du parc automobile depuis la fixation 2005 est observé tant à Montréal (l'âge moyen s'est déplacé de 4,09 à 4,83) qu'à l'extérieur (l'âge moyen s'est déplacé de 3,8 à 4,7).
- Dans le contexte de la tarification, l'évolution du prix de l'essence observé s'interprète de la façon suivante:
 - Les titulaires ne peuvent pas s'adapter rapidement et réduire leur consommation d'essence. Ils pourraient à moyen terme acheter de nouveaux types de véhicules;
 - Le prix de l'essence fixé dans la décision 2005 était plus élevé que le prix du marché, et ce jusqu'en 2008 sur une base annuelle. À un prix de 1,50 \$/l à la pompe, le titulaire perdrait près de 0,50 \$ par course étalon, selon les paramètres du modèle, soit 3,9 % de la course étalon;
 - La dépense en carburant représente seulement 11,7 % des coûts du modèle 2005. En faisant la moyenne des 5 premiers mois de l'année 2008, le manque à gagner représente moins de 1 %⁵ du revenu qu'engendre l'exploitation du taxi pendant 5 mois;
 - Ces calculs ne tiennent pas compte que la décision 2006 accordait une hausse tarifaire implicite de 1 % sur la base de l'augmentation générale des coûts.
- La comparaison avec les autres villes indique qu'en modifiant les tarifs, il faudrait éviter d'augmenter la composante horaire, et privilégier les augmentations du tarif kilométrique et de la prise en charge.
- En passant à 13,31 \$, à la suite d'une hausse de 7,6 %, le tarif projeté serait inférieur à celui de Toronto (13,69 \$ pour la course étalon (+14 %)) et comparable à celui d'Ottawa (13,28 \$ pour la course étalon (+ 9 %)), qui ont ajusté leurs tarifs récemment.
- La variation des prix du taxi a perdu de son synchronisme depuis la fixation générale de 2005. Elle est même inférieure à la variation du prix d'utiliser les véhicules privés, alors qu'à long terme elle demeure supérieure.

⁵ Le manque à gagner lié au carburant est de 268 \$, et les 5/12 du revenu du modèle de 2005 représente 42 % de 65 784 soit 27 410\$. Il en résulte un manque à gagner de 0,977% (268 / 27 410) des revenus.