

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2015 QCCTQ 3036  
DATE DE LA DÉCISION : 20151210  
DATE DE L'AUDIENCE : 20151021, à Montréal et Québec  
par visioconférence  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 333682  
OBJET DE LA DEMANDE : Fixation des tarifs du transport par taxi  
MEMBRES DE LA COMMISSION : Annick Poirier  
Claude Jacques  
Christian Jobin

---

**La Commission des transports du Québec**

Demanderesse

**Regroupement des propriétaires et  
chauffeurs de taxi de Montréal (R.P.C.T.M.)**

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

**Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ)**

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

**Association de Limousines Berline de Montréal**

**Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (RPTC)**

Intervenantes

**DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) a publié sur son site internet un avis public, informant qu'elle procèdera à une audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi.

[2] Les personnes intéressées devaient aviser par écrit la Commission de leur intention d'être entendues en audience au plus tard le 16 octobre 2015 en donnant leurs coordonnées. Les observations écrites devaient également être produites à la Commission au plus tard à cette même date.

[3] Les tarifs se retrouvent dans le *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*<sup>1</sup> pour le prix d'une course calculé à partir d'un taximètre ou d'un odomètre, de même que ceux applicables aux agglomérations de Fermont, Baie-James (Radisson), Saint-Augustin (Basse Côte-Nord). Ils concernent également les tarifs particuliers notamment ceux applicables au transport dont l'origine ou la destination est l'aéroport international Montréal-Trudeau.

[4] Les modifications éventuelles de tarifs ne concernent pas les tarifs applicables pour les services spécialisés de limousine et de limousine de grand luxe. Elles ne visent pas non plus les tarifs de limousine sans réservation à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau.

[5] Lors de l'audience publique tenue le 21 octobre 2015, la Direction des services juridiques et secrétariat est représentée par M<sup>e</sup> Christian Daneau. L'association de Limousines Berline de Montréal est absente et non représentée. Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (C.P.C.D.I.T.), le Regroupement des propriétaires et chauffeurs de taxi de Montréal (R.P.C.T.M.), le Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (RPTC), le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ) et le Comité Croisières Montréal sont présents.

## **LES FAITS**

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

[7] En concertation avec les membres de la table de concertation de l'industrie du transport par taxi, au cours de l'année 2013, la Commission a mis en place un mécanisme de fixation des tarifs de transport par taxi.

[8] Rappelons que la méthode s'appuie sur un indice du coût du taxi (ICT). Il s'agit d'un indice qui permet de suivre l'évolution de ce que coûte l'exploitation d'un permis de taxi. Cet indice, l'ICT, est composé de 10 indicateurs compilés par Statistique Canada qui représentent des catégories de coûts pour un taxi. Chacune de ces catégories a un

---

<sup>1</sup> L.R.Q. c. S-6.01, r. 5

Art. 6 – Taximètre.

Art. 7 – Odomètre

Art. 14,15 et 16 – Agglomérations visées.

poids relatif par rapport à l'ensemble des coûts. Ces indicateurs et leur pondération respective se définissent comme suit :

### Catégories de coûts pour l'ICT

Poste de dépenses	Indicateur de Statistique Canada	Pondération%
1) Inspections, comptabilité, fréquence radio et téléphone cellulaire	IPC <sup>2</sup> Services	1,67%
2) Droits, immatriculation et permis	IPC Frais d'immatriculation de véhicule de tourisme	0,52%
3) Assurances (dommages corporels, matériels et responsabilité)	IPC Primes d'assurance de véhicule de tourisme	3,15%
4) Financement et amortissement du véhicule et de l'équipement	IPC Achat et location à bail de véhicule de tourisme	5,98%
5) Frais d'intermédiaire	IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77%
6) Entretien du véhicule	IPC Pièces, entretien et réparation de véhicule de tourisme	10,66%
7) Carburant	IPC Essence	12,47%
8) Salaire 1	Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89%
9) Salaire 2	Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage	26,89%
10) Retour sur investissement	IPC d'ensemble	7,00%
Total		100,00%

[9] Il est prévu que la Commission détermine annuellement, à la fin du mois de septembre, le nombre atteint en août par chaque indicateur de l'ICT afin d'établir le pourcentage de changement de l'ICT. L'année de référence étant l'année 2012. Lorsque celui-ci fluctue de moins de 2 %, tout ajustement des tarifs est reporté à l'année suivante et le niveau de l'ICT continue de progresser jusqu'à l'année suivante.

[10] Dans le cas où l'ICT fluctue de 2 % ou plus, la Commission diffuse un avis public invitant toute personne intéressée à participer à une audience publique visant à confirmer les tarifs prévus ou, à défaut, à déterminer quels ajustements doivent y être apportés. Il est prévu que lorsque les tarifs sont modifiés, les nouveaux tarifs entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> avril suivant la décision. À cet effet, une première audience publique s'est tenue le 22 octobre 2014 afin de modifier les tarifs en matière de services de transport

<sup>2</sup> IPC = Indice des prix à la consommation.

par taxi en fonction de l'ICT. Entre 2012 et 2014, la progression cumulative de l'ICT avait atteint les 2,498 %.

[11] Or des observations présentées lors de l'audience tenue en 2014, aucun des intervenants n'a remis en cause le processus de révision des tarifs. Toutefois, ils ont recommandé de maintenir les tarifs applicables et de les revoir au cours de l'automne 2015, le cas échéant en cumulant la progression de l'ICT depuis 2012<sup>3</sup>.

[12] Tel que mentionné dans l'avis public, l'ICT 2015 a progressé de plus de 3,9 % par rapport à la dernière modification des tarifs en matière de services de transport par taxi soit, le 28 janvier 2012. Pour expliquer cette croissance des coûts, l'avocat de la Direction des Services juridiques et Secrétariat a fait entendre Steven Goyette, Conseiller expert à la Direction du développement stratégique et des communications de la Commission. À l'audience publique du 21 octobre 2015, ce dernier a présenté la méthodologie de calcul de l'ICT ainsi que les résultats annuels et cumulatifs depuis sa mise en place.

[13] Tout d'abord, il précise que les données utilisées pour le calcul de l'ICT proviennent de l'enquête mensuelle sur la population active et l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada. Cet organisme dispose d'un fichier de microdonnées à grande diffusion qui renferme des données portant sur une vaste gamme de variables recueillies dans le cadre de l'Enquête sur la population active (EPA) notamment, sur les prix à la consommation payés par les canadiens dans chacune des provinces.

[14] Ainsi, la compilation des données visant à établir les 10 indicateurs sous-jacents à l'ICT ne concerne que celles du Québec seulement, ce qui permet de refléter la variation annuelle des différents coûts auxquels est tributaire un titulaire de permis de propriétaire de taxi délivré par la Commission.

[15] Steven Goyette spécifie que les séries chronologiques des deux indicateurs reliés aux salaires hebdomadaires moyens ont fait l'objet d'un changement de méthodologie de calcul depuis l'année dernière. Ce changement a comme effet de modifier les données par rapport à celles utilisées en 2014. Toutefois, les nouvelles données ont été ajustées afin d'éviter tout bris de séquence pouvant générer un écart dû à un changement de méthode de calcul.

[16] Pour l'année 2015, l'ICT cumulé a progressé de 3,935 % par rapport à l'année de référence 2012. Un tableau évolutif de l'indice de l'ICT est déposé au dossier. Les résultats pour les années 2013, 2014 et 2015 sont les suivants :

---

<sup>3</sup> Voir : Décision 2014 QCCTQ 2859, rendue le 21 novembre 2014.

Nom de l'indicateur de Statistique Canada	POIDS %	Année de référence	2013 (Année 1)			2014 (Année 2)			2015 (Année 3)		
		Août 2012	Août 2013	% évolution	évolution pondérée	Août 2014	% évolution	évolution pondérée	Août 2015	% évolution	évolution pondérée
		-A-	-B-	-C-	-D- (C-B) / B	-E- (A*D)	-F-	-G- (F-C) / C	-H- (A*G)	-I-	-J- (I-F) / F
Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries	26,89	791,11	798,66	1,0%	0,257	821,03	2,8%	0,753	847,41	3,2%	0,864
Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	26,89	832,91	823,12	-1,2%	-0,316	838,58	1,9%	0,505	895,68	6,8%	1,831
IPC d'ensemble	7,00	120,90	121,90	0,8%	0,058	123,80	1,6%	0,109	125,20	1,1%	0,079
IPC Achat et location à bail de véhicule de tourisme	5,98	91,90	92,50	0,7%	0,039	94,00	1,6%	0,097	94,10	0,1%	0,006
IPC Essence (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)	12,47	184,30	188,19	2,1%	0,263	189,97	0,9%	0,118	163,78	-13,8%	-1,719
IPC Pièces, entretien et réparation de véhicule de tourisme	10,66	132,50	135,10	2,0%	0,209	135,60	0,4%	0,039	137,10	1,1%	0,118
IPC Primes d'assurance de véhicule de tourisme	3,15	156,60	154,40	-1,4%	-0,044	163,10	5,6%	0,177	169,20	3,7%	0,118
IPC Frais d'immatriculation de véhicule de tourisme	0,52	106,40	108,80	2,3%	0,012	108,80	0,0%	0,000	114,40	5,1%	0,027
IPC d'ensemble excluant les aliments et l'énergie	4,77	113,40	114,40	0,9%	0,042	116,30	1,7%	0,079	118,20	1,6%	0,078
IPC Services	1,67	125,80	127,60	1,4%	0,024	130,70	2,4%	0,041	132,70	1,5%	0,026
<b>Progression de l'ICT</b>				<b>0,543</b>				<b>1,918</b>			<b>1,427</b>
<b>ICT cumulé par rapport à 2012</b>		<b>100</b>		<b>100,543</b>				<b>102,472</b>			<b>103,935</b>

**Calcul de l'indice des coûts : Septembre 2015 p/r Septembre 2012**

A) ICT 2012	100
B) Progression de l'ICT 2013 p/r 2012	0,543
C) ICT 2013 (A + B)	100,543
D) Progression de l'ICT 2014 p/r 2013	1,918
E) ICT 2014 (C * (1 + D/100))	102,472
F) Progression de l'ICT 2015 p/r 2014	1,427
G) ICT 2015 (E * (1 + F/100))	103,935
H) Progression de l'ICT: 2015 p/r 2012 (G - A)	3,935
I) Progression de l'ICT: 2015 p/r 2012 (en %)	<b>3,935%</b>

[17] Steven Goyette rappelle que la détermination de l'ICT a été établie en concertation avec les différents intervenants de l'industrie québécoise du taxi. Ceux-ci, tout comme certaines sociétés de transport utilisant les services de transport par taxi, souhaitaient la mise en place d'un mécanisme prévisible de fixation des tarifs.

[18] Il fait remarquer que la rémunération représente plus de 53 % des coûts d'exploitation d'un taxi. En ce sens, les deux indicateurs<sup>4</sup> retenus ont connu une progression annuelle de 3,2 % et 6,8 %, en 2015. En contrepartie, l'indicateur relié aux coûts de l'essence a diminué de 13,8 % au cours de la même période. Tout comme les années précédentes, ces indicateurs varient beaucoup en cours d'année. C'est pourquoi la Commission utilise leur moyenne sur une période de 12 mois (de septembre à août).

[19] Essentiellement, la variation cumulée de l'ICT est passée de 0,543 % en 2013 à 2,472 % en 2014. En septembre 2015, celle-ci s'établit à 3,935 %.

[20] Steven Goyette mentionne que la progression cumulée de l'ICT est appliquée aux tarifs actuels. Bien qu'il ait été convenu avec les membres de la table de concertation de l'industrie du transport par taxi d'arrondir à un multiple de 5 à la baisse,

<sup>4</sup> Salaire hebdomadaire moyen – Toutes les industries

Salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage (moyenne sur 12 mois, de septembre à août)

le prix de départ et à la hausse les deux autres composantes tarifaires soient le prix par kilomètre parcouru et le prix par minute d'attente, il suggère de revoir cette façon de faire à l'égard du tarif au kilomètre.

[21] Afin d'éviter des hausses importantes de tarifs dus à la méthode d'arrondissement, Steven Goyette propose plutôt d'arrondir le tarif au kilomètre au pair le plus proche par multiple de 5 cents. Dans ce cas, le tarif au kilomètre actuellement en vigueur de 1,70 \$, indexé selon l'ICT 2015 (3,935 %), s'établirait à 1,75 \$ et non à 1,80 \$<sup>5</sup>.

[22] Ainsi, en tenant compte de ce changement de méthode d'arrondissement, de la variation de l'ICT de 3,935 % et de son application aux tarifs, le prix de la course étalon<sup>6</sup> passerait de 14,47 \$ à 14,94 \$ soit l'équivalent d'une augmentation de 3,2 % :

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

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis <b>janvier 2012</b>	Progression de l'ICT 2015	Valeur Nouveaux tarifs = A * (1 + B)	Tarifs proposés <b>avril 2016</b> = C arrondi <sup>1</sup>	Variation 2016/2012 = (D - A)/A
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
Prix de départ	3,45 \$	3,395 %	3,586	3,55 \$	2,9 %
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	3,395 %	1,767	1,75 \$	2,9 %
Prix par minute d'attente	0,63 \$	3,395 %	0,655	0,66 \$	4,8 %
Course étalon (5 km et 4 min. d'attente)	<b>14,47 \$</b>			<b>14,94 \$</b>	<b>3,2 %</b>

(1) Note: Méthode d'arrondissement

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

Prix par kilomètre parcouru: aux 0,05 \$ au pair le plus proche par multiple de 5 cents.

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

<sup>5</sup> Arrondi à un multiple de 5 à la hausse:  $1,70\$ * (1 + 3,935 \%) = 1,767 \$ \rightarrow 1,80 \$ / \text{km}$ .

Arrondi au pair le plus proche par multiple de 5 cents:  $1,70\$ * (1 + 3,935 \%) = 1,767 \$ \rightarrow 1,75 \$ / \text{km}$ .

<sup>6</sup> Le profil de la course étalon correspond aux observations faites dans l'agglomération de Montréal.

Le chauffeur parcourt cinq kilomètres avec le client et cinq autres à vide pour une distance totale de dix kilomètres par course. Le taximètre fonctionne pendant quatre minutes sur la tarification à la minute.

[23] À l'égard des paramètres de la course étalon, Steven Goyette précise qu'ils ne diffèrent pas de ceux estimés à partir d'une enquête effectuée dernièrement auprès des chauffeurs de taxi de Montréal. En effet, sur la base d'un échantillon de 1 000 taxis effectuant des courses pendant un mois dans la ville de Montréal, deux chercheurs ont établi que la distance moyenne des courses se situait à 5,2 km alors que le temps d'attente moyen était de 3,4 minutes<sup>7</sup>.

[24] Selon Steven Goyette, la Commission n'est pas contrainte d'appliquer systématiquement la variation de l'ICT aux tarifs actuellement en vigueur. Le statu quo ou l'application d'une partie de l'augmentation des coûts s'avère des scénarios possibles. Il rappelle que dans ce dernier cas, à moins de recalculer un indicateur à la suite d'un bris de séquence, l'ICT continue sa progression et sa valeur est considérée de nouveau lors du prochain cycle de révision des tarifs. Il faut alors soustraire la variation des tarifs accordée par la Commission de la variation cumulative des coûts constatés depuis la dernière fixation des tarifs pour déterminer si le seuil est atteint. Il s'effectue donc un réalignement de la progression des tarifs avec l'ICT pour les cycles subséquents.

## **OBSERVATIONS DES INTERVENANTS**

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

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

[25] Lors de l'audience publique, Georges Tannous, président de Co-Op Taxi Laval et président intérimaire du conseil d'administration du C.P.C.D.I.T., présente ses observations quant à une éventuelle modification des tarifs de taxi.

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

[27] À titre de président du C.P.C.D.I.T., George Tannous mentionne que pour une quatrième année consécutive, ses membres souhaitent renoncer à l'augmentation des tarifs, et ce, malgré l'accroissement de leurs coûts d'opérations.

---

<sup>7</sup> Titre de l'étude: When, where and how taxis are used in Montreal.

Auteurs: Nicolas Pelé et Catherine Morency, Ph.D., P.Eng., Professeure agrégée, Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en oeuvre de la durabilité en transport (Chaire MOBILITÉ), Département des génies civil, géologique et des mines, Polytechnique Montréal.

Date: 1<sup>er</sup> août 2013.



[28] Bien que les dépenses inhérentes au fonctionnement de leurs activités soient à la hausse, ils justifient leur décision pour diverses raisons, dont les plus importantes sont:

- 1) La situation économique actuelle du Québec et le programme d'austérité du gouvernement;
- 2) la recherche constante du consommateur sur les coûts de services et de produits à la baisse;
- 3) la croissance accrue de l'activité des transporteurs illégaux opérant sur l'ensemble du territoire québécois.

[29] Il précise qu'une modification des tarifs de taxi génère des dépenses non négligeables notamment, quant au scellage et à la vérification du taximètre. De plus, les chauffeurs-titulaires ne peuvent opérer leur taxi lorsqu'ils sont en attente pour mettre à jour leur taximètre. Il s'agit là d'une perte importante équivalant à une journée de travail.

[30] Bien qu'il privilégie le statu quo cette année, Georges Tannous est d'avis que la décision d'ajuster éventuellement les tarifs en matière de services de transport par taxi doit tenir compte de cette situation.

### **Regroupement des propriétaires et chauffeurs de taxi de Montréal (R.P.C.T.M.)**

[31] Edgard El Kalaani est le trésorier du R.P.C.T.M. qui regroupe 2 500 membres, tant les propriétaires de permis de taxi de l'île de Montréal que les chauffeurs de taxi.

[32] Ce dernier déplore le fait que les transporteurs illégaux grugent une part du marché des titulaires de permis de propriétaire de taxi, et ce, jour après jour sans égard à la réglementation en vigueur.

[33] Cette situation, combinée à l'ajout de nouvelles dépenses telles que l'installation de caméra dans les taxis, l'obligation de munir les véhicules d'équipement pour offrir les différents modes de paiement de même que l'obligation d'une tenue vestimentaire, diminue la rentabilité de l'exploitation d'un taxi.

[34] À son avis, ces nouvelles dépenses devraient faire l'objet de subvention provenant de l'État.

[35] Dans ce contexte, il suggère une tarification modulée soit de jour, de nuit et de fin de semaine. Cela encouragera la clientèle à utiliser les services de transport par taxi des titulaires de permis de Montréal. Des tarifs supérieurs de 5 % la nuit et la fin de semaine permettraient aussi de compenser les chauffeurs quant à leurs coûts d'opérations notamment, à l'égard du temps d'attente plus élevé lors de ces périodes.

[36] Afin de favoriser le covoiturage, il soumet également qu'une tarification spéciale de 5 % de plus au compteur pourrait s'appliquer pour le 4<sup>e</sup> passager d'une même course. Dans le cas où cinq personnes sont transportées à la fois, un tarif additionnel pourrait s'ajouter au prix de la course, soit l'équivalent de 5 % à 15 % de plus au prix initial. Selon Edgard El Kalaani, le mécanisme de fonctionnement des taximètres le permet.

[37] Enfin, pour aider le gouvernement dans son plan d'électrification du transport, il est d'avis que des subventions plus substantielles devront être allouées aux titulaires de permis de propriétaire de taxi. Ces subsides encourageront ces derniers à utiliser des voitures hybrides comme taxi. Ainsi, les coûts d'exploitation d'un taxi diminueront de façon non négligeable.

[38] Questionné quant aux propositions avancées, Edgard El Kalaani déclare que celles-ci ne sont pas supportées par quelque étude ou enquête qui permettraient d'évaluer l'impact de tels changements dans la tarification. Il propose plutôt d'en faire un projet pilote.

### **Comité Croisières Montréal**

[39] Yves Gilson est le responsable du marketing auprès de l'Administration portuaire de Montréal. Il précise que le Comité Croisières Montréal, formé à l'initiative de Tourisme Montréal et de l'Administration portuaire de Montréal, souhaite apporter des modifications quant aux tarifs applicables au transport dont l'origine ou la destination est l'aéroport international Montréal-Trudeau. Plus particulièrement, le comité fait référence au prix d'une course de taxi entre l'aérogare principale de l'aéroport et le centre-ville de Montréal tel qu'établi à l'article 8 du *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*.

[40] La gare maritime, actuellement située au quai Alexandra dans le Vieux-Montréal, accueille annuellement environ 60 000 passagers de croisière de provenance internationale. Montréal est un port d'embarquement et de débarquement pour les croisières internationales, ce qui signifie que les passagers débutent ou terminent leur voyage à Montréal. Une vaste majorité de ces passagers utilisent les services de taxi pour le transfert de l'aéroport international Montréal-Trudeau vers le terminal de croisières ou vice-versa. La gare maritime étant située dans le secteur centre-ville, les passagers bénéficient du prix fixe de 40 \$ pour leur transfert par taxi.

[41] Le quai Alexandra et la gare maritime seront fermés de novembre 2015 au printemps 2017 afin de procéder à des rénovations majeures. De ce fait, un terminal temporaire sera installé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du Pont Jacques-Cartier pour la saison des croisières se déroulant des mois de mai à octobre 2016. Les taxis pourront accéder (entrée et sortie) à la route du Port à partir de

l'intersection des rues Notre-Dame et Pie IX afin d'aller déposer et prendre des passagers au terminal temporaire.

[42] Ce changement de lieu situe le terminal temporaire en dehors du secteur centre-ville, et donc de la zone couverte par le prix fixe de 40 \$.

[43] Dans un souci de bien accueillir les passagers des croisières au cours de la saison 2016, Yves Gilson souhaite qu'une tarification fixe soit établie pour les croisiéristes en ce qui concerne le trajet entre l'Aéroport international Montréal-Trudeau et le terminal de croisières temporaire. En appliquant le tarif régulier de 1,70 \$ par kilomètre, la distance additionnelle (+ ou - 5,8 kilomètres) représenterait un montant de 9,86 \$ sans compter le temps d'attente potentiel aux feux de circulation ou en raison de la congestion. Il s'agit là d'un différentiel d'environ 25 % additionnel sur la course vers la zone à tarif fixe.

#### **Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (RPTC)**

[44] À titre de président du Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale, Hamid Nadji expose les recommandations du regroupement qui se retrouvent dans un document déposé au dossier et s'intitulant « Tarification pour l'industrie du taxi - Propositions et recommandations ».

[45] En premier lieu, il souligne l'importance de rendre plus concurrentiel le service de transport par taxi, de bonifier la situation socio-économique des chauffeurs et de leur donner une formation adéquate et continue, d'élargir l'offre, d'améliorer les services et d'en assurer la qualité, de moderniser l'industrie de même que prendre le virage écologique.

[46] En 2014, les intervenants du monde du taxi avaient proposé un gel provisoire des tarifs comme solution, et ce, dans l'espoir que le problème du transport illégal serait réglé. Or depuis, la progression de ce service illégal s'est poursuivie et les torts faits à l'industrie du taxi s'additionnent.

[47] C'est pourquoi, le RPTC demande de ne pas appliquer l'ICT aux tarifs de transport par taxi. Selon Hamid Nadji, il est impératif de ne pas appliquer toute hausse de tarif tant que la problématique du transport illégal ne sera pas résolue.

[48] Toutefois, le RPTC propose de moduler les tarifs actuels en fonction de la période de la journée. Le président du regroupement fait référence aux villes de Madrid et de Paris où il existe une variation tarifaire tout dépendant si les services sont donnés le jour ou la nuit.

[49] Hamid Nadji se réfère au droit international du travailleur qui établit un plus grand risque dans l'exercice d'un travail tel que celui de chauffeur de taxi et par conséquent, celui-ci devrait être rémunéré davantage face à cette exposition la nuit. De plus, il estime que la majoration des tarifs exigés pour une course nocturne améliorerait la situation économique des chauffeurs.

[50] La tarification de nuit serait appliquée entre 20 h et 6 h le matin.

[51] Hamid Nadji propose que le prix par kilomètre parcouru passe de 1,70 \$ à 1,95 \$, la nuit en plus d'une augmentation du prix de départ de 1,00 \$ soit, de 3,45 \$ à 4,45 \$. Respectivement, cela représente des hausses de tarifs de 14,7 % et de 28,9 %.

[52] Cette modulation de tarif s'appliquerait à l'ensemble des agglomérations du taxi au Québec.

[53] Hamid Nadji ne s'est pas informé des modes de tarification dans l'industrie du taxi dans d'autres villes canadiennes ou américaines. Il soumet que le niveau des hausses suggérées correspond environ aux écarts constatés dans la tarification applicable à Madrid et à Paris.

[54] Face à cette proposition, le président intérimaire du conseil d'administration du C.P.C.D.I.T. estime que des analyses plus approfondies doivent être faites quant à une éventuelle modulation des tarifs. À son avis, il s'agit d'un changement qui nécessite à lui seul une audience particulière. C'est pourquoi il n'est pas convaincu pour le moment d'apporter de telles modifications au mode de tarification actuel.

### **Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ)**

[55] Le RITQ s'oppose fermement à l'opportunité de hausser les tarifs en matière de services de transport par taxi. Son porte-parole, Abdallah Homasy, précise que ce choix ne remet pas en question le mécanisme de fixation des tarifs en fonction de l'ICT.

[56] Ce regroupement est composé de sept grandes entreprises de taxi de la région de Québec. Il représente plus de 600 propriétaires et plus de 1 200 chauffeurs, ce qui correspond à 95 % de l'industrie de la région.

[57] Selon Abdallah Homasy, l'industrie du taxi est aux prises avec une importante présence de transport illégal sur tout le territoire du Québec. Les démarches visant à assurer un contrôle efficace de ce phénomène tardent à prendre leur pleine mesure. De ce fait, à ce moment-ci, une hausse des prix serait directement pénalisante pour les membres de l'industrie du taxi qui agissent en conformité avec les lois et règlements.

[58] Actuellement, l'industrie du taxi vit déjà avec une concurrence déloyale importante de la part de compétiteurs illégaux.

[59] Par contre, le RITQ propose plutôt à la Commission d'étudier sérieusement l'opportunité de moduler différemment la tarification afin de s'adapter aux besoins de la clientèle des services de transport rémunérés de personnes. À titre d'exemple, il suggère une tarification réduite de 5 % ou 10 % pour tous les véhicules, incluant les fourgonnettes, jusqu'à deux passagers, lorsqu'un troisième passager prend place ou que des bagages occupent l'équivalent d'une troisième place, une charge supplémentaire de 5 % ou 10 % s'applique pour chaque place occupée, de la troisième à la septième.

[60] À son avis, ce type de tarification n'aurait pas pour effet de décourager le covoiturage, mais elle motiverait le maintien d'une certaine flotte de fourgonnettes, qui correspondent aux besoins de certains clients. Le RITQ croît que cette mesure pourrait même encourager le covoiturage dans le domaine du taxi.

[61] Abdallah Homsy estime que certains paramètres servant au calcul de la tarification actuelle laissent une marge de manoeuvre qui permet d'absorber la hausse établie par l'ICT 2015. En ce sens, il fait référence au prix de l'essence retenu dans le calcul des tarifs qui est supérieur au prix moyen actuel sur le marché.

[62] Quant au calcul de l'ICT en vue d'établir le taux d'augmentation pour la prochaine année, il recommande de maintenir l'année 2012 comme point de référence et donc, de considérer la hausse cumulative de l'ICT.

## **LE DROIT**

[63] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*<sup>8</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.

[64] L'article 61 de la *Loi* prévoit que les tarifs doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course en taxi soit calculé selon l'un ou plusieurs des modes suivants : par taximètre, par zone, par heure et fractions d'heure, par odomètre ou par tout autre mode déterminé par règlement. Également, l'article 64 de la *Loi* énonce qu'un chauffeur ne peut exiger, en plus du prix de la course, des frais autres que ceux prévus par règlement.

[65] L'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*<sup>9</sup> (le *Règlement*) mentionne, entre autres, que les tarifs fixés par la Commission sont les mêmes pour tous

---

<sup>8</sup> L.R.Q. c. S- 6.01.

<sup>9</sup> L.R.Q. c. S- 6.01, r.3.

les titulaires de permis de propriétaire de taxi d'une même agglomération et qu'ils doivent être affichés à l'intérieur des véhicules taxis.

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

[67] Pour l'application de ce tarif particulier, le centre-ville de Montréal est délimité actuellement comme suit:

- À l'ouest: l'avenue Atwater jusqu'au canal Lachine; le canal Lachine jusqu'au pied de la rue de Condé; la rue de Condé jusqu'à la rue St-Patrick; la rue St-Patrick, vers l'est, jusqu'à la rue Bridge; la rue Bridge jusqu'au pont Victoria;
- à l'est: l'avenue Papineau;
- au sud: les immeubles situés sur l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde;
- au nord: l'avenue des Pins; la rue St-Denis, de l'avenue des Pins à la rue Cherrier; la rue Cherrier, de la rue St-Denis à la rue Sherbrooke; la rue Sherbrooke, de la rue Cherrier à l'avenue Papineau.
- Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie du centre-ville de Montréal.

## **L'ANALYSE ET LA CONCLUSION**

[68] Tel que prescrit par la *Loi*, la Commission a tenu une audience publique quant à l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi.

[69] Les tarifs visés concernent tant les tarifs généraux que les tarifs particuliers que l'on retrouve au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*.

[70] L'ICT est à la base du déclenchement du processus de révision des tarifs de transport par taxi. Entre 2012 et 2014, celui-ci a progressé plus que le seuil minimal de 2 % requit ce qui a nécessité la tenue de la première audience publique depuis sa mise en place, le 22 octobre 2014.

[71] Or, par sa décision 2014 QCCTQ 2859, du 21 novembre 2014, la Commission a maintenu les tarifs alors en vigueur, et ce, tel que demandé par les intervenants venus présenter leurs observations lors de l'audience.

[72] Essentiellement, les motifs soulevés ont fait référence à la situation économique actuelle et à la recrudescence du transport illégal.

[73] Aucun des intervenants n'a remis en cause le mécanisme de révision des tarifs et leurs ajustements selon l'ICT si ce n'est qu'ils ont recommandé de les revoir au cours de l'automne 2015, en considérant la progression cumulative de l'ICT depuis 2012.

[74] Pour l'année 2015, l'ICT cumulé a progressé de 3,935 % par rapport à l'année de référence 2012.

[75] En audience publique, le C.P.C.D.I.T., le R.P.C.T.M., le RPTC, le RITQ et le Comité Croisières Montréal ont présenté leurs observations quant à la possibilité d'ajuster les tarifs de transport par taxi selon l'ICT cumulatif de 2015.

[76] Aucun de ces intervenants n'a recommandé de hausser les tarifs actuels en fonction de l'ICT. Tous ont dénoncé encore une fois le transport de personnes contre rémunération qui découle d'applications mobiles de mise en contact de clients avec divers services de transport, et ce, sans détenir un permis de propriétaire de taxi. Pour eux, ce transport illégal a un impact majeur sur l'industrie du taxi. Il s'agit là d'une concurrence déloyale.

[77] Cette situation a un effet à la baisse sur le volume des courses de taxi. Selon eux, augmenter les tarifs actuels selon l'ICT ne ferait que diminuer davantage la demande pour une course de taxi.

[78] Bien que ces intervenants soient unanimes quant au mécanisme d'indexation des tarifs actuels selon l'ICT, certains ont toutefois manifesté le désir que les tarifs généraux de jour diffèrent de ceux de nuit et de la fin de semaine.

[79] À cet effet, le R.P.C.T.M. suggère que les tarifs de nuit et de fin de semaine soient supérieurs de 5 % à ceux de jour. Cela permettrait de compenser les chauffeurs puisqu'ils attendent davantage lors de ces périodes pour effectuer une course de taxi.

[80] Également, il propose une tarification additionnelle d'au moins 5 % de plus aux tarifs actuellement en vigueur lorsqu'il y a plus de trois passagers à transporter en même temps.

[81] La modulation des tarifs en fonction de la période de la journée est aussi souhaitée par le RPTC. Son président estime que la tarification des services de transport

par taxi, au Québec devrait ressembler à celles que l'on retrouve dans les villes de Madrid et de Paris soit, des tarifs plus élevés la nuit que le jour pour une course de taxi.

[82] Quant au RITQ, il propose d'étudier l'opportunité de moduler différemment la tarification afin de s'adapter aux besoins de la clientèle des services de transport rémunérés de personnes. Une tarification selon le nombre de passagers transportés, lors d'une même course de taxi, est suggérée.

[83] La Commission rappelle que l'opportunité de modifier les tarifs généraux en matière de services de transport par taxi ne concerne que leur indexation selon l'ICT soit, en partie ou en totalité. Elle ne vise pas la modification de la structure des tarifs, mais plutôt leur niveau.

[84] Comme il a été soulevé en audience, une telle modification de la structure des tarifs doit reposer sur des études spécifiques. En ce sens, ce type de changement doit faire l'objet *a priori* d'analyses quantitatives permettant de mesurer l'impact sur l'offre et la demande de transport par taxi. Cela va au-delà de la suggestion de retenir un modèle tarifaire basé sur un marché se comparant difficilement à celui des agglomérations de taxi du Québec.

[85] Dans les circonstances, la Commission estime qu'il n'est pas opportun, à ce moment, d'apporter de tels changements. Ainsi, elle concourt aux recommandations de maintenir les tarifs actuels de taxi tels qu'on les retrouve au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*.

[86] Par ailleurs, au cours de la période du mois de novembre 2015 jusqu'au printemps 2017, le quai Alexandra de même que la gare maritime seront fermés en raison de rénovations majeures. Ces fermetures entraîneront un déplacement temporaire du terminal de croisière qui sera installé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du Pont Jacques-Cartier pour la saison des croisières se déroulant des mois de mai à octobre 2016. Ainsi, le terminal temporaire se retrouvera à l'extérieur de la zone délimitant le centre-ville de Montréal tel que défini à l'article 8 du *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*.

[87] De ce fait, les taxis devront emprunter la route du Port à partir de l'intersection des rues Notre-Dame et Pie IX afin d'aller déposer et prendre des passagers au terminal temporaire dont l'origine ou la destination de la course est l'aéroport international Montréal-Trudeau.

[88] Ce changement d'emplacement fait que le terminal temporaire se situera en dehors de la zone couverte par le prix fixe de 40 \$ tel qu'établi à l'article 8 au *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*. Tout comme le Comité Croisières Montréal, la



Commission est d'avis que ce tarif particulier et la zone où ils s'appliquent doivent être revus afin de considérer la distance additionnelle entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le terminal de croisières aménagé temporairement.

[89] La Commission estime à 13,00 \$, le coût additionnel de cette demande. Il est déterminé selon les paramètres suivants :

A) Distance additionnelle:	5,8 kilomètres
B) Tarif régulier au kilomètre:	1,70 \$
C) Coût additionnel relié à la distance (A*B):	9,86 \$
D) Temps d'attente calculé*:	4 minutes et 38 secondes
E) Tarif - Temps d'attente:	0,63 \$ / minute
F) Coût additionnel relié au temps d'attente (D*E):	2,92 \$
G) Coût additionnel (incluant les taxes) (C+F):	12,78 \$
H) Coût additionnel retenu (incluant les taxes):	13,00 \$

\* Sur la base du temps d'attente de la course étalon (4 minutes pour cinq kilomètres parcourus).

[90] Ainsi, entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 31 mai 2017, le tarif applicable pour une course entre l'aérogare principale de l'aéroport international Montréal-Trudeau et le terminal de croisières aménagé temporairement passera de 40 \$ à 53 \$. Ce montant inclut les taxes.

[91] Ces changements de tarifs particuliers se retrouveront à l'article 8.1 de la section III du *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*.

[92] Par ailleurs, la Commission retient la proposition de revoir les tarifs en matière de services de transport par taxi au cours de l'automne prochain, le cas échéant en cumulant la progression de l'ICT depuis 2012.

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

**MAINTIENT**

les tarifs du transport privé par taxi au Québec tant les tarifs généraux que les tarifs particuliers tels qu'ils sont contenus dans le « *Recueil des tarifs du transport privé par taxi* »;

- AJOUTE** aux tarifs applicables au transport dont l'origine ou la destination est l'aéroport international Montréal-Trudeau, l'article 8.1 de façon à ce que cet article se lise comme suit;
- 8.1 Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le terminal temporaire de croisière, situé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du pont Jacques-Cartier, entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 31 mai 2017 est le prix forfaitaire suivant : 53 \$, incluant les taxes.
- STATUE** que les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application sont ceux contenus dans le « *Recueil des tarifs du transport privé par taxi* » ci-joint pour faire partie intégrante de la présente décision;
- MAINTIENT** l'année de référence 2012 pour le calcul de la progression de l'ICT.

Annick Poirier,  
avocate  
Membre de la Commission

Claude Jacques  
avocat  
Membre de la Commission

Christian Jobin  
Président du banc  
Membre de la Commission

p. j. Recueil des tarifs du transport privé par taxi  
Avis de recours

c. c. M<sup>c</sup> Christian Daneault, avocat de la Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission des transports du Québec.

chapitre S-6.01, r. 5

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

### **Loi concernant les services de transport par taxi**

(chapitre S-6.01, a. 60)

#### **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:

	<b>À la prise en charge</b>	<b>Par kilomètre parcouru avec un client</b>	<b>Par heure ou fractions d'heure d'attente</b>
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:

	<b>À la prise en charge</b>	<b>Par kilomètre parcouru avec un client</b>	<b>Par heure ou fractions d'heure d'attente</b>
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	36,53 \$
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.

**8.1** Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le terminal temporaire de croisière, situé le long des quais 34 à 37 sur la route du Port de Montréal à l'est du pont Jacques-Cartier, entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 31 mai 2017 est le prix forfaitaire suivant : 53 \$, incluant les taxes.

**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%	1,49 \$
Prix avec TPS	31,28 \$
TVQ de 9,5%	2,97 \$
Prix forfaitaire total	34,25 \$

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

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

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

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

Prix forfaitaire de base	13,05 \$
TPS de 5%	0,65 \$
Prix avec TPS	13,70 \$
TVQ de 9,5%	1,30 \$
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 2014 QCCTQ 2859 rendue par la Commission le 21 novembre 2014 considérant la décision 2015 QCCTQ 3036 rendue par la Commission le 10 décembre 2015.

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  
Téléphone : (418) 266-0350

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec  
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000  
Montréal (Québec) H2M 2V1  
Téléphone : (514) 906-0350

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

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

1 800 567-0278

---