

MÉMOIRE

AUDIENCE PUBLIQUE Fixation des tarifs de transport par taxi, limousine et limousine de grand luxe

PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION DES
TRANSPORTS DU QUÉBEC

30 NOVEMBRE 2011



800, rue de la Gauchetière Ouest, bureau 8090
Montréal, Québec, H5A 1J6
www.atuq.com - 514 280-4640

Table des matières

RÉSUMÉ.....	2
1. Présentation de l'ATUQ et de ses membres.....	3
1.1 Mission de l'ATUQ	3
1.2 Profil des membres de l'ATUQ.....	3
1.3 Priorités de l'ATUQ et de ses membres	3
2. Portrait du transport adapté.....	4
3. Portrait du transport adapté par taxi	5
4. Enjeux relatifs à la hausse des tarifs de transport par taxi	5
4.1 Mettre en place un processus régulier d'évaluation des tarifs de transport par taxi, qui soit cohérent avec le processus budgétaire des sociétés de transport en commun.....	6
4.2 Réviser annuellement les tarifs de transport par taxi.....	6
4.3 S'assurer que les hausses des tarifs décrétés par la CTQ soient effectives à partir du 1 ^{er} janvier de chaque année.....	7
5. Conclusion	7

RÉSUMÉ

L'ATUQ regroupe les neuf sociétés de transport en commun du Québec dont la mission est d'assurer le transport collectif sur leur territoire respectif. De plus, les sociétés ont l'obligation d'assurer les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Le transport adapté connaît une croissance importante depuis le début des années 1980, de telle sorte qu'au cours de cette période, l'industrie du taxi, en tant que fournisseur de service de transport auprès des personnes à mobilité réduite, est devenue un partenaire privilégié des sociétés de transport.

En 2010, plus de 73 % des déplacements en transport adapté étaient effectués par taxi régulier (berline) et taxi accessible. C'est plus de 3,5 millions de déplacements qui ont été réalisés par taxi pour un budget global de 45 millions de dollars.

Considérant l'ampleur et la croissance des sommes consenties à l'industrie du taxi par les sociétés de transport, l'ATUQ souhaite sensibiliser la Commission des transports du Québec (CTQ) au fait que toute hausse des tarifs de transport par taxi aura un impact significatif sur les budgets des sociétés de transport et donc, qu'il est essentiel de bien arrimer le processus d'ajustement des tarifs de taxi et de leur mise en vigueur au processus budgétaire des sociétés de transport.

Plus particulièrement, l'ATUQ fait les recommandations suivantes :

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

1. Présentation de l'ATUQ et de ses membres

1.1 Mission de l'ATUQ

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec. Elle est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui assure la promotion du transport en commun et le positionnement de ses sociétés membres comment étant des acteurs incontournables du développement et de la mobilité durables.

1.2 Profil des membres de l'ATUQ

Les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ, à savoir Montréal (STM), Québec (RTC), Lévis (STL), Laval (STL), Longueuil (RTL), Gatineau (STO), Trois-Rivières (STTR), Saguenay (STS) et Sherbrooke (STS), ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. Ses sociétés œuvrent dans les neuf villes québécoises de plus de 100 000 habitants, desservent des territoires où résident un peu plus de 50 % de la population québécoise et assurent plus de 90 % des déplacements en transport public faits au Québec. En plus de répondre aux besoins en déplacements de la population en général, **elles assurent le transport des personnes à mobilité réduite.**

1.3 Priorités de l'ATUQ et de ses membres

Assurer la pérennité du financement pour les sociétés de transport

L'ATUQ a pour priorité d'assurer la pérennité du financement pour les sociétés de transport en commun afin que celles-ci disposent d'un financement adéquat leur permettant de remplir leur mission. Pour atteindre cet objectif, l'ATUQ fait des représentations auprès des municipalités, du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral.

Contribuer à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport

L'Association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport :

L'ATUQ est un forum d'échange et d'information. Entre autres, L'Association regroupe, au sein du comité transport adapté, le personnel des sociétés membres afin de partager l'expérience et de développer l'expertise;

l'ATUQ favorise la mise en commun de services, comme la gestion unifiée des contrats d'autobus et le programme d'achats regroupés, qui permettent, entre autres, de générer des économies substantielles pour toutes les sociétés de transport;

Depuis 2004, un exercice de benchmarking (indicateurs de performance) a été mis en place, permettant ainsi aux neuf sociétés de transport en commun d'identifier les meilleures pratiques et d'améliorer leur productivité.

Promouvoir le transport en commun

L'ATUQ a pour priorité de promouvoir le transport en commun comme composante essentielle du développement économique et de l'amélioration de la qualité de vie, mais également de démontrer que les sociétés de transport sont des acteurs incontournables du développement urbain et les leaders de la mobilité durable.

2. Portrait du transport adapté

Les sociétés de transport ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. En vertu de leur loi constitutive (L.R.Q., c. S-30.01), **les sociétés de transport en commun ont l'obligation légale d'offrir des services de transport adapté sur les territoires qu'elles desservent.**

Le transport adapté est un service de transport en commun de porte-à-porte fonctionnant sur réservation. Pour en bénéficier, les personnes doivent d'abord y être admises, conformément à la Politique d'admissibilité au transport adapté du MTQ, et notamment, répondre aux deux exigences suivantes :

- être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante, et être limitée dans l'accomplissement des activités normales;
- avoir des limitations sur le plan de la mobilité justifiant l'utilisation d'un tel service.

Afin d'assurer les déplacements des personnes handicapées, les sociétés de transport ont recours à trois différents modes de transport :

- des minibus accessibles pouvant transporter à la fois des personnes en fauteuil roulant et des personnes capables de marcher (ambulatoires);
- des taxis réguliers (berlines conventionnelles), qui transportent principalement la clientèle dite ambulatoire, qui se caractérise, entre autres, par des déficiences intellectuelles, psychiques, motrices (sans fauteuil roulant) et visuelles;
- des taxis accessibles pouvant accueillir des personnes en fauteuil roulant et des personnes ambulatoires.

Le financement du transport adapté est assuré, en partie par le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui assumait, en 2010, 62 % des coûts d'exploitation. La différence est assumée par les municipalités et les usagers.

L'évolution de la demande pour le transport adapté est en progression constante. Selon les données les plus récentes, de 2002 à 2008, le nombre de déplacements pour ***l'ensemble du Québec*** est passé de 4,8 millions à un peu moins de 6,8 millions, il s'agit d'une croissance de plus de 41 %, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de plus de 6 %. Cette hausse d'achalandage résulte, entre autres, du vieillissement de la population et du besoin grandissant de mobilité des personnes à mobilité réduite. L'ATUQ prévoit que la croissance de la demande demeurera élevée au cours des prochaines années et qu'une portion importante de cette croissance sera absorbée par l'industrie du taxi.

3. Portrait du transport adapté par taxi

En 2010, les sociétés de transport en commun ont effectué plus de 4,8 millions de déplacements en transport adapté. De ce nombre, 3,5 millions de déplacements étaient réalisés par taxi, ce qui correspond à plus de 73 % de l'ensemble des déplacements. Environ 80 % des déplacements par taxi ont été effectués en taxi régulier et 20 % par taxi adapté. Près de 2,9 millions de déplacements étaient rémunérés par des courses au taximètre, soit 81 % des déplacements par taxi.

Toujours en 2010, un budget de plus de 45 millions de dollars était affecté au transport par taxi, et ce uniquement pour le transport adapté. Même si le transport collectif régulier par taxi est beaucoup moins important au sein des sociétés de transport, il n'en demeure pas moins que près de 2,6 millions de dollars ont été versés à l'industrie du taxi pour les services de « taxi collectif ».

4. Enjeux relatifs à la hausse des tarifs de transport par taxi

Depuis plus de vingt ans, le transport par taxi constitue le moyen privilégié pour développer les services de transport adapté. Cette réalité est particulièrement présente dans les grands centres urbains desservis par les sociétés de transport en commun. Se faisant, la portion du budget des sociétés de transport qui est alloué au transport par taxi est de plus en plus importante. Pour les sociétés de transport, les fournisseurs de services de taxi sont devenus des partenaires incontournables, alors que pour l'industrie du taxi, l'apport économique du transport adapté est non négligeable.

À ce titre, toute hausse des tarifs de transport par taxi aura un impact important sur le budget des sociétés de transport. Par exemple, sur la base du budget 2010 alloué au transport par taxi, chaque hausse de tarifs de 1 % représente environ 450 000 dollars d'augmentation pour les sociétés de transport en commun.

Il y a lieu de préciser, à cette étape, que l'ATUQ n'a nullement l'intention de s'immiscer dans le débat concernant les coûts associés à une course taxi au taximètre. Nous reconnaissons que l'augmentation des coûts d'exploitation depuis la fixation des tarifs en 2008, peut justifier la révision des tarifs pour le service de transport par taxi. Toutefois, nous tenons à souligner que les décisions de la Commission, à ce chapitre, ont des impacts financiers importants sur les budgets des sociétés de transport. Il nous apparaît donc primordial que le processus d'ajustement tarifaire des courses par taxi soit harmonisé au processus budgétaire des sociétés de transport. La réflexion des membres de l'ATUQ porte plus particulièrement sur trois aspects de la question :

- La mise en place d'un processus régulier d'évaluation des tarifs de transport par taxi, respectant les contraintes des processus budgétaires des organismes publics;
- La révision annuelle des tarifs de transport par taxi;
- L'application de la décision de la CTQ de hausser les tarifs de transport par taxi.

4.1 Mettre en place un processus régulier d'évaluation des tarifs de transport par taxi, qui soit cohérent avec le processus budgétaire des sociétés de transport en commun

L'année budgétaire, pour les sociétés de transport, s'échelonne du 1^{er} janvier au 31 décembre. Le processus budgétaire de l'année à venir débute généralement en juin/juillet de l'année en cours pour se terminer en octobre. Le budget est alors adopté par le conseil d'administration de la Société de transport ainsi que par la Ville. Les sociétés de transport doivent donc prévoir, durant cette période (juin à octobre), le budget qui sera alloué pour le transport par taxi. Dans un contexte où les hausses de tarifs de transport par taxi sont irrégulières et que ces hausses peuvent varier de façon importante, il est difficile pour les sociétés de transport de prévoir le budget de l'année suivante, et ce plus particulièrement en ce qui a trait aux courses payées au taximètre.

Par exemple, actuellement, toutes les sociétés de transport ont complété l'exercice budgétaire pour l'année 2012. Dans le cas du transport par taxi, les projections de hausse des tarifs varient de 2,5 % à 6 %, selon les sociétés de transport, ce qui s'explique par l'information qui était disponible au moment de l'adoption du budget de chacune des sociétés. Ainsi, selon la décision qui sera rendue par la CTQ d'ici peu, plusieurs sociétés pourraient avoir sous-évalué la hausse des tarifs. Si c'est le cas, faute d'un budget suffisant, les sociétés pourraient être dans l'obligation de revoir leur offre de service à la baisse et ainsi pénaliser une partie de la clientèle. **Il nous apparaît évident qu'une telle situation pourrait facilement être évitée si un processus régulier d'évaluation des tarifs de taxi était mis en place.**

Par ailleurs, afin de tenir compte des impératifs du processus budgétaire des organismes publics, **il serait souhaitable que la décision de la Commission des transports du Québec, quant à une hausse éventuelle des tarifs de transport par taxi, soit prise au plus tard au début de l'automne. Ainsi, les sociétés de transport en commun pourraient tenir compte de la hausse dans leur budget.**

4.2 Réviser annuellement les tarifs de transport par taxi

Historiquement, nous constatons que le temps qui s'écoule entre deux décisions sur les hausses de tarifs peut varier grandement, ce qui occasionne habituellement une hausse importante des tarifs. Par exemple, en 2008, les tarifs ont été majorés de plus de 9 % alors que les prix étaient demeurés inchangés au cours des années précédentes. En 2011, nous nous apprêtons à vivre une situation semblable.

L'ATUQ croit qu'il serait plus approprié de procéder à ces évaluations sur une base annuelle. Ainsi, globalement, les hausses devraient éventuellement correspondre à la hausse du coût de la vie (IPC et IPT), ce qui est beaucoup plus facile à justifier et à prévoir dans le cadre d'une planification à long terme. En fait, un ajustement annuel des tarifs aurait comme avantage de favoriser un lissage financier des hausses de tarifs et d'éviter des bonds importants au niveau des coûts d'opération, affectant la capacité financière des sociétés de transport à répondre à la demande en transport adapté.

4.3 S'assurer que les hausses des tarifs décrétés par la CTQ soient effectives à partir du 1^{er} janvier de chaque année

Nous constatons que, non seulement le processus d'évaluation des tarifs de transport par taxi ne fait pas l'objet d'un processus régulier, mais en plus, que lorsqu'une décision est rendue, elle peut s'appliquer à n'importe quel moment de l'année. En effet, souvent, la hausse s'applique dans les semaines qui suivent la décision de la Commission. Encore une fois, pour les organismes publics, l'impact peut être catastrophique si ces hausses n'ont pas été prévues.

Ainsi, nous proposons que la mise en application de la décision de hausser les tarifs de transport par taxi soit effective à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante, ce qui correspond au début de la nouvelle année budgétaire de la plupart des organismes publics, dont les sociétés de transport. Ainsi, la décision de hausser les tarifs pourrait être prise en septembre, mais être applicable seulement le 1^{er} janvier de l'année suivante.

7

5. Conclusion

La demande pour le transport adapté est en progression constante et une portion significative de cette croissance est absorbée par l'industrie du taxi. Les fournisseurs de services de transport par taxi sont désormais des partenaires privilégiés pour les sociétés de transport en commun. En contrepartie, la croissance du chiffre d'affaires de l'industrie du taxi repose de plus en plus sur le partenariat avec les organismes publics de transport en commun, et ce dans un contexte de croissance soutenue.

Il nous apparaît donc essentiel d'arrimer le processus d'ajustement des tarifs de transport par taxi au processus budgétaire des sociétés de transport afin que ces dernières puissent exercer, non seulement une gestion budgétaire rigoureuse, mais aussi protéger adéquatement le niveau de service requis pour le transport des personnes à mobilité réduite au Québec.