

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Avis à la Commission des transports du Québec (CTQ) relatif à une requête de hausses tarifaires en provenance du secteur du taxi

1. Intérêt et rôle de l'Association

Transport 2000 Québec est une association sans but lucratif qui a pour mandat de représenter les usagers des transports au Québec, dans le contexte de la défense collective de leurs droits, de promouvoir l'accessibilité aux moyens de transport, de favoriser l'usage efficace des ressources et la protection de l'environnement en ces matières. L'organisme salue la contribution de l'industrie du taxi à la mobilité des personnes au Québec et au transport des personnes en général. En revanche, on doit admettre que toute hausse des tarifs dans le secteur des transports est de nature à restreindre la mobilité des personnes, toutes choses égales par ailleurs.

Par la nature de ses activités, le taxi constitue le complément par excellence du transport en commun. En France, on dira que le taxi est un mode de «transport en commun à usage propre». Dans plusieurs régions du Québec, il est la seule alternative à la voiture personnelle sur la voie publique, exception faite du vélo.

2. Contexte et problématique

L'Association a pris connaissance d'une requête déposée par les entreprises de taxi, qui réclament une majoration de 15 % du prix de la course effectuée par les clients du service. Il est entendu que la Commission des transports du Québec a les pouvoirs de rendre une décision dans cette affaire. Aussi, la voiture-taxi constitue un moyen de transport public au Québec.

Depuis 2003, la hausse des prix de l'essence a entraîné une augmentation des coûts d'exploitation dans le fonctionnement des véhicules de transport public. En conséquence, les organismes publics de transport (OPT) connaissent également des hausses du coût d'approvisionnement en produits pétroliers. D'ailleurs, les OPT ont conclu des ententes, afin de minimiser l'amplitude des variations de prix, de type *swap*. On conviendra que la hausse des prix pétroliers entraîne des inconvénients pour tout le monde en général et pour l'économie en particuliers. Consommateurs et entreprises en font les frais. Il est alors opportun de vouloir en minimiser les impacts. Un des moyens pour les consommateurs est d'opter pour des moyens de déplacement qui représentent le moindre coût. Or, la solution consiste à choisir des modes de transport collectif, dont l'autobus, le covoiturage, le métro ou le train. Mais ces choix n'offrent pas toujours la flexibilité nécessaire que requiert une économie moderne telle que la nôtre, où la compétitivité demeure souvent la règle. Il en va de même en situation d'urgence – médicale ou autre.

3. Position de l'organisme

Compte tenu des considérations qui précèdent, l'Association s'oppose à la hausse des tarifs telle que demandée par l'industrie du taxi, tout en cherchant un moyen d'atténuer l'impact des hausses du prix de l'essence sur le fonctionnement des véhicules exploités dans ce secteur. Cette mesure risque de s'avérer extrêmement régressive, car elle pénaliserait plus lourdement les individus et les ménages à faible revenu.

De plus, si elle devait réduire la position concurrentielle de cette industrie vis-à-vis de la voiture personnelle, on viendrait en réduire le potentiel de transfert modal, compte tenu des bénéfices que la collectivité est susceptible de retirer d'une plus grande efficacité de ce secteur d'activités, en terme de nombre de personnes transportées par véhicule. En effet, la hausse des tarifs ne doit pas servir uniquement de moyen pour augmenter les revenus de l'industrie.

Enfin, Transport 2000 a identifié une mesure fiscale potentielle qui a déjà été appliquée au Québec dans le passé et qui peut bénéficier à tout le monde. Il s'agit d'un crédit d'impôt qui serait dédié au secteur du taxi. Le ministère des Finances a le pouvoir de dispenser cet avantage fiscal aux contribuables admissibles. Cet avantage avait déjà été consenti dans le passé mais aboli en 1990-1991. Son abolition était certes justifiable à la suite de l'effondrement des prix du pétrole dès 1986, mais il importe désormais de réévaluer cette décision antérieure. Nous concluons donc qu'il existe d'autres moyens d'éviter la hausse des tarifs pour les consommateurs et nous demandons à la Commission de rejeter cette demande.

Montréal, le lundi 26 septembre 2005

Jean Léveillé, président du Conseil
Normand Parisien, directeur-coordonnateur