

DÉCISION : QPTC96-00157

DATE DE LA DÉCISION : Le 21 octobre 1996

NO DE RÉFÉRENCE : Q96-04973-8

PUBLICATION : Le Devoir du 13 juillet 1996

DIVISION : AUDIENCE PUBLIQUE

ENDROIT : QUÉBEC

DATE : Le 15 octobre 1996

PRÉSENT : MICHEL PAQUET,  
Membre de la Commission

---

PARTIE(S) :

4-Q-20036L-107-S LA LIGUE DE TAXIS DE QUÉBEC INC.  
289, 4ième Rue  
Québec (Québec)  
G1L 4W2

demanderesse

et

0-Q-20038L LA LIGUE DE TAXIS DE L'AGGLOMÉRATION  
STE-FOY SILLERY INC. (désistement)  
2631, boulevard du Versant-Nord  
Sainte-Foy (Québec)  
G1V 1A3

demanderesse conjointe

c.

2-Q-204773 BENOÎT DUPÉRE  
3008, Quatre-Bourgeois App 313  
Sainte-Foy  
(Québec)  
G1V 4E9

opposant

Procureur de la demanderesse: BERGERON, PLANTE, LEFRANÇOIS  
(Me Rodrigue Bergeron)

Les demanderesse ont introduit auprès de la Commission des transports du Québec une demande de fixation particulière pour un tarif fixe pour une course provenant de l'aéroport international Jean-Lesage dont la destination serait située dans une zone délimitée à l'intérieur des agglomérations A-36 et A-38, ou vice versa.

Cette demande fut ainsi publiée au journal Le Devoir du 13 juillet 1996:

«FIXATION PARTICULIÈRE DE TAUX

*Les demanderesse demandent à la Commission l'autorisation de transporter des personnes par taxi, à prix forfaitaire, dans un territoire déterminé, pour les motifs suivants: uniformiser les taux et éviter la*

surcharge du prix du transport, permettre la publicité desdits taux, permettre qu'un taux fixe soit chargé aux clients, indépendamment de la durée du trajet et du nombre de personnes transportées, éviter les plaintes du public portant sur des prix différents chargés pour un même trajet.

Cette demande de tarif fixe (prix forfaitaire) s'appliquerait pour une course par taxi originant du territoire de l'Aéroport International Jean-Lesage dans un territoire défini de l'agglomération A-36 ou A-38 ou d'une course originant de l'un ou l'autre de ces territoires vers le territoire de l'Aéroport International Jean-Lesage.

Les demanderesses demandent que ce prix forfaitaire, incluant les taxes, soit fixé à vingt-deux dollars (22\$) (prix forfaitaire de base 19,31\$, TPS 7% 1,35\$, TVQ 6,5% 1,34\$ total: 22\$) pour les courses suivantes:

du territoire de l'Aéroport International Jean-Lesage dans l'agglomération A-36, dans les limites suivantes au nord: Autoroute de la Capitale; à l'ouest: boul. Laurentien, rue St-Anselme, rue des Commissaires, boul. Langelier et rue Salaberry; au sud: fleuve St-Laurent; à l'est: rue d'Estimauville. D'une course originant du territoire A-36 dans les limites décrites ci-dessus jusqu'au territoire de l'Aéroport International Jean-Lesage, les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes feront partie du territoire décrit ci-dessus.

Les demanderesses demandent que ce prix forfaitaire, incluant les taxes, soit fixé à dix dollars (10\$) (prix forfaitaires de base: 8.78\$, TPS 7% 0.61\$, TVQ 6.5% 0,61\$, total 10\$) pour les courses suivantes:

du territoire de l'Aéroport International Jean-Lesage dans l'agglomération A-38 dans les limites suivantes: à l'est: boul. Henri IV; à l'ouest: Place Jouvence; au sud: boul. Charest; au nord: boul. Hamel, route de l'Aéroport et rang Ste-Geneviève. Pour les courses originant du territoire décrit ci-dessus jusqu'au territoire de l'Aéroport International Jean-Lesage, les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes feront partie du territoire décrit ci-dessus.

Les demanderesses demandent que les tarifs prédécrits puissent s'appliquer peu importe le nombre de passagers et qu'il soit applicable pour un seul point d'embarquement et un seul point de débarquement, de sorte que le chauffeur doive utiliser le taximètre lors du ramassage de clients à plusieurs endroits mais aussi après avoir effectué un premier arrêt pour laisser descendre un client.»

Le 26 juillet 1996 la Commission recevait le désistement de la demanderesse conjointe.

À l'appui de la demande, la Commission entend monsieur Pierre Blanchet, président de la Ligue de taxis de Québec Inc. depuis plus de trois (3) ans. La question de la tarification à prix fixe du territoire de l'aéroport, à destination des zones mentionnées à la demande, est débattue par les titulaires de permis de taxi depuis deux (2) ans. C'est précisément le 7 juin 1994 que le conseil d'administration de la Ligue de taxis de Québec Inc. adoptait une résolution, exhibit D-1, afin de demander à la Commission d'établir une grille pour un tarif fixe pour des territoires bien délimités. À cette époque, la Ligue de taxis de l'agglomération Ste-Foy Sillery Inc. a participé aux discussions et consensus. Le témoin dépose, comme exhibit D-2, une résolution de Taxi Coop Québec 525-5191, adoptée le 28 août 1996, appuyant la demande en l'instance pour les deux tarifs. Cette coopérative

représente 320 membres sur les 440 titulaires de permis de l'agglomération A-36.

Les motifs allégués au soutien de la demande par ces deux organismes sont d'uniformiser le prix de la course et d'éviter de ce fait les plaintes de la clientèle. Les plaintes formulées le plus souvent concernent généralement la surcharge causée par la lenteur de la course ou l'allongement de son trajet. Le tarif normal pour une course entre l'aéroport et le Château Frontenac est entre 20 \$ et 21 \$, alors qu'il est fréquent de constater des tarifs chargés à la clientèle entre 19,50 \$ et 25 \$, voire 35 \$, ce qui amène un mécontentement de la clientèle générant facilement de la suspicion.

Suite aux nombreuses plaintes formulées à l'encontre des différents prix chargés par les chauffeurs de taxi pour une course comparable, Transport Canada et la Ligue de Taxis de Québec Inc. ont formé un comité de déontologie afin d'analyser ces plaintes et trouver des solutions. Ce comité est formé de deux représentants de Transport Canada, deux représentants de la Ligue A-36, et un représentant de la Ligue A-38. Le comité a constaté que 15 % des plaintes visaient les taxis de l'agglomération A-38, et 85 % ceux de l'agglomération A-36, ce qui est une proportion raisonnable eu égard au prorata de représentativité des taxis de ces deux agglomérations desservant l'aéroport.

Un tarif fixe sécuriserait la clientèle selon le témoin et satisferait l'ensemble des chauffeurs de taxi. De plus, la concurrence avec la compagnie d'autobus, qui assure un service de navette, serait mieux établie, vu que la clientèle connaîtrait dès le départ le prix d'un trajet comparable et aurait le choix d'utiliser les services de l'un ou de l'autre. Présentement, le prix d'un aller simple, aéroport/Québec, via le service de la navette, est de 8,75 \$, alors qu'il est de 6,75 \$ pour un aller simple, aéroport/Sainte-Foy. Ce service est offert à horaire fixe alors que le service de taxi ne l'est pas, celui-ci étant toujours disponible. Monsieur Blanchet précise en terminant que le tarif fixe s'appliquerait seulement lorsque le trajet direct débiterait. Ainsi, lorsqu'il y aurait cueillette ou débarquement à différents endroits, le taximètre serait fonctionnel. Quant au tarif de 10 \$ pour la zone de Sainte-Foy, il fut établi en regard du point central du territoire et des coûts moyens des courses dont la destination était les différents hôtels situés près du carrefour formé du boulevard Hamel et de la côte de l'aéroport. Monsieur Blanchet déclare qu'une enquête effectuée auprès des hôteliers dont la clientèle serait concernée par ces tarifs démontre qu'ils seraient bien reçus. Il dépose finalement, comme exhibit D-3, une lettre d'appui de Tourisme Québec.

Monsieur Fred Carraro est directeur général de l'Association hôtelière de la région de Québec depuis quatre ans. Cette corporation à but non lucratif possède un conseil d'administration formé de treize (13) personnes représentant les 93 membres hôteliers de cette association. Une lettre d'appui à la demande provenant de cette association et signée par son président est déposée comme exhibit D-4.

Le témoin tient à préciser que cette association ne favorise aucun moyen de transport particulier offrant le service à l'aéroport, mais s'intéresse plutôt au bien-être des voyageurs et à la confiance qu'ils mettent dans les différents systèmes de transport mis à leur disposition.

Lui-même ainsi que les membres de l'association voyagent beaucoup. Lorsqu'ils vont dans des destinations touristiques importantes où il y a un grand mouvement de gens d'affaires et de congressistes, ils constatent, tant au Canada qu'aux États Unis, qu'il y a une tarification fixe. Selon une vérification effectuée auprès des membres, le tarif fixe serait bien reçu par le public voyageur étant d'abord une garantie que le coût de la course serait toujours le même, puis permettant un choix de transport et de prix dès le départ. Même si pour certaines courses le tarif fixe serait supérieur au tarif du taximètre, la clientèle pourrait s'y fier en étant assurée d'un même tarif, nonobstant le chemin emprunté. De plus, certaines plaintes seraient évitées, surtout celles qui visent les courses de plus petites distances; les chauffeurs laissant souvent voir à la clientèle leur mauvaise humeur d'effectuer une course peu rentable.

Le témoin ne croit pas non plus à une baisse de la clientèle des hôtels situés sur le boulevard Hamel, près de la route de l'aéroport, au profit d'hôtels situés sur le boulevard Laurier. Ce n'est pas une différence de 2 \$ pour la course en taxi qui fera changer les habitudes du client d'un hôtel par rapport à un autre. Aussi les hôteliers, qui se sont équipés d'une navette pour aller chercher ou reconduire leurs clients à l'aéroport, verraient d'un bon oeil l'instauration d'une tarification fixe qui pourrait ramener la satisfaction des chauffeurs de taxi à effectuer de petites courses, d'où éventuellement l'abandon des navettes qui coûtent très cher d'opération aux hôteliers.

Monsieur Claude Savard est agent de la sûreté au transport terrestre pour Transport Canada à l'aéroport Jean Lesage. À ce titre, il est au courant du système de transport par taxi ou par autobus desservant l'aéroport. Transport Canada a signé une entente avec les Ligues de taxis A-36 et A-38 leur permettant d'opérer une ligne d'attente à l'aéroport. Monsieur Savard dépose, comme exhibit D-5, une lettre d'appui à la demande, signée par le directeur de l'aéroport, favorisant le principe de la tarification fixe, alléguant qu'une telle tarification existe déjà aux aéroports majeurs du pays, comme Dorval, Mirabel, Toronto et Vancouver.

Son service fut souvent mis au courant de plaintes originant de clients s'étant vu imposés une surcharge, soit par l'allongement du trajet de la course ou autre. Une tarification fixe sécuriserait la clientèle dès le départ. Il est déjà allé rencontrer les propriétaires des hôtels situés près du bas de la côte de l'aéroport et ce sont ces derniers qui lui ont fait part des plaintes des clients concernant la tarification. Incidemment, le témoin fait remarquer que les taxis de l'agglomération Ste-Foy Sillery A-38 sont très peu présents à l'aéroport le jour. Ils y sont plutôt le soir et les fins de semaine. Il explique cela dû au fait que les taxis de cette agglomération ont plus d'ouvrage sur leur territoire, étant moins intéressés à aller attendre le client à l'aéroport.

L'opposant, monsieur Benoît Dupéré, se fait entendre. Il est président de Taxi Coop Ste-Foy/Sillery depuis avril 1996 et propriétaire d'un taxi A-38 depuis 1987. Depuis ce temps, il n'est allé à l'aéroport pour cueillir un client que deux fois seulement. Il n'est pas intéressé à ce service, préférant oeuvrer sur les contrats de transport spécialisé que détient la Coop. Il croit que le tarif fixe pour la zone de Québec est acceptable et

raisonnable, mais prétend que le tarif fixe de 10 \$ pour la zone de Ste-Foy serait une surcharge pour une bonne partie de la clientèle. Il craint que ce secteur ne devienne mort, que la clientèle des hôtels préfèrent dorénavant se rendre dans ceux situés sur le boulevard Laurier ou directement au centre ville de Québec. Il craint également que la clientèle locale, s'accommode de d'autres moyens de transport pour se rendre à l'aéroport ou y revenir, comme en utilisant les services d'amis ou de parents. Contredisant le témoignage du représentant de l'Association hôtelière de la région de Québec, il prétend que certains hôteliers se muniraient de navettes pour transporter leur clientèle. Il reconnaît toutefois qu'il n'a aucune preuve ou analyse de ce qu'il prétend. Le témoin a voulu déposer deux procurations, l'une de Taxis Laurier et l'autre de Taxis Coop Ste-Foy/Sillery, le mandatant pour les représenter, mais cela fut refusé, le témoin ne pouvant plaider pour autrui.

Opinion de la Commission

De l'analyse de la preuve, la Commission est d'opinion que la demande est justifiée. La prépondérance de cette preuve est à l'effet que l'intérêt public sera mieux servi par l'établissement d'une tarification fixe pour les deux zones indiquées à la demande. La présentation de la preuve démontre une préparation sérieuse et une analyse pertinente. Quant à l'opposant, il n'a pu contrer cette preuve, se contentant de prétentions difficilement vérifiables.

CONSIDÉRANT la Loi sur le transport par taxi;

CONSIDÉRANT le Règlement sur le transport par taxi;

À CES CAUSES, la Commission:

1- ACCUEILLE la demande;

2-MODIFIE le Recueil des tarifs de transport par taxi, Tarif 6, volume numéro 15, établi par la décision MPTC94-00513, en date du 22 juin 1994, en fixant et en ajoutant à l'article 6, Tarifs particuliers, l'article 6.4 tel que contenu au recueil ci-après refondu et annexé.

---

MICHEL PAQUET,  
Membre de la Commission