



Commission
des transports
du Québec

5-2-87100Y

LA LIGUE DE TAXIS DE MONTRÉAL INC.
Divisions A-11, A-5 et A-12

DÉCISION

- LIGUE DE TAXIS DE CHARLESBOURG
ORSAINVILLE INC.
- LIGUE DE TAXI LÉVIS INC.
- LA LIGUE DE TAXIS DE L'EST DU
QUÉBEC INC. NO.DECIMPT88-00407
- LIGUE DE TAXIS DE L'AGGLOMÉRATION
DE SAINTE-FOY-SILLERY INC.
- LA LIGUE DE TAXIS DE QUÉBEC INC.

Date: Le 21 juin 1988
Cause: M-87-39761-3 n sociale de:

Révision de la décision: XMP188-00044C
**REGROUPEMENT DES LIGUES DE

Présents: Me Lise Lambert,
Vice-présidente
Me Guy Girard,
3-Q-20000C-366-Commissaire MISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
9-M-20000C-495-M: Louis Gravel, MISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Commissaire

Intimées

3-M-20011L **LA LIGUE DE TAXIS DE MONTRÉAL INC.
Divisions A-11, A-5 et A-12

6-Q-99100Y - LIGUE DE TAXIS DE CHARLESBOURG
ORSAINVILLE INC.
- LIGUE DE TAXI LÉVIS INC.
- LA LIGUE DE TAXIS DE L'EST DU
QUÉBEC INC.
Procureurs: *Me Alain Bond
**Me Rodrigue Bergeron
***Me Jean Chayer

faisant affaires sous les nom et
raison sociale de:

Audience publique tenue à Montréal **REGROUPEMENT DES LIGUES DE
TAXIS DE QUÉBEC le 25 avril 1988

Requérantes et mises-en-cause

-et-

3-Q-20000C-366-PT COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
9-M-20000C-495-PT COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Intimées

-et-

2-M-99020Y ***LA FÉDÉRATION DE LIGUES DES
TAXIS DU QUÉBEC INC.

Mise-en-cause

Procureurs: *Me Alain Bond
**Me Rodrigue Bergeron
***Me Jean Chayer

Audience publique en révision
tenue à Montréal

le 25 avril 1988



Commission
des transports
du Québec

Les ligues de Québec veulent cette majoration au 1er décembre
la région de Montréal la réclame immédiatement.
trois ligues montréalaises veulent l'établissement
de taux fixes et de zones sur le territoire de la Communauté
urbaine de Montréal pour la clientèle de l'aéroport de Dorval
conformément à la proposition faite les 10 et 11 novembre
1987.

DÉCISION

No des causes: M-87-39761-3
page: 01 et 11 novembre

Les représentations sur les deux procédures ont été effectuées. Le Regroupement des Ligues de taxis de Québec et la Ligue de taxis de Montréal Inc., divisions A-11, A-5, et A-12, ont introduit deux pourvois en révision de la décision de fixation générale de taux et tarifs. Cette décision MPT88-00044 contient le recueil des tarifs de transport par taxi, Tarif 6, volume 10, applicables à tous les titulaires de permis de transport par taxi du Québec.

L'augmentation tarifaire

Le principal motif de révision des deux procédures est que la décision n'est pas motivée. Les deux procédures recherchent une majoration de l'heure d'attente à 18 \$; cependant, les ligues de Québec veulent cette majoration au 1er décembre 1988, tandis que la région de Montréal la réclame immédiatement. De plus, les trois ligues montréalaises veulent l'établissement de taux fixes et de zones sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal pour la clientèle de l'aéroport de Dorval conformément à la proposition faite les 10 et 11 novembre 1987. Pour justifier les deux demandes d'augmentation, soit sur le kilométrage et le temps d'attente, les deux requérantes ont procédé. Les représentations sur les deux procédures ont été effectuées en même temps et c'est pourquoi la Commission décide que ces deux révisions sont jointes. Les questions soulevées ont été regroupées par les procureurs autour des deux thèmes suivants: l'augmentation tarifaire et l'établissement de taux par zones dans la région de Montréal.

L'augmentation tarifaire

La décision MPT88-00044 accorde une hausse tarifaire de 0,05 \$ par kilomètre et il n'y a pas eu de majoration sur le temps d'attente. Il est implicite à ce moment que la Commission a rejeté cette partie de la demande puisqu'à la page trois de la décision, le premier banc précise qu'il fait droit partiellement aux demandes et qu'il reprend cet énoncé dans le premier alinéa de la page 5.

Pour justifier les deux demandes d'augmentation, soit sur le kilométrage et le temps d'attente, les deux requérantes ont procédé en effectuant une preuve sur les coûts d'exploitation. La preuve déposée (D-1-A-11) nous démontre l'évolution des coûts d'exploitation d'une voiture compacte qui parcourt annuellement 60 000 kilomètres. Le tout est comparé à l'évolution de l'indice des prix à la consommation.



Commission
des transports
du Québec

DÉCISION

pièce D-1, les coûts d'exploitation auraient augmenté de 5,11
1988 (en supposant que la hausse soit égale à
celle précédente). L'indice des prix à la consommation
variait, toujours pour la même période, de 3,9%. L'indice
spécifique d'augmentation pour l'utilisation d'un véhicule
automobile est de 3,7%. La hausse tarifaire accordée par la
Commission totalise 7,1% sur le prix au kilomètre. Elle devrait
générer un accroissement des revenus d'au moins 3,5% à Mon-
tréal. La Commission effectue périodiquement une révision de
taux et tarifs dans le cadre de la dernière fixation datant du 3
janvier 1987 (décision MPT86-02061). La Commission a mis à jour
les prix de transport par véhicule taxi. Elle a pris en consi-
dération les variations dans les différents éléments de coûts.
En 1988, la Commission ne peut pas considérer l'évolu-
tion des prix à partir de 1984 alors qu'elle a déjà ajusté les
taux et tarifs à plusieurs reprises depuis 1984. La Commission
se doit de retenir les hausses de coûts d'exploitation mais à
partir de la dernière décision. La demande de révision, un des
procureurs a fait état que l'indice des prix du transport a
progressé. Selon les renseignements fournis à la page 3 de la
pièce D-1, les coûts d'exploitation auraient augmenté de 5,1%
entre 1987 et 1988 (en supposant que la hausse soit égale à
celle de l'année précédente). L'indice des prix à la consom-
mation variait, toujours pour la même période, de 3,9%. L'indice
spécifique d'augmentation pour l'utilisation d'un véhicule
automobile est de 3,7%. La hausse tarifaire accordée par la
Commission totalise 7,1% sur le prix au kilomètre. Elle devrait
générer un accroissement des revenus d'au moins 3,5% à Mon-
tréal. Ce pourcentage est légèrement inférieur à ceux démontrés
plus haut. Nous pouvons retracer les motifs en examinant le
témoignage de M. André Boulanger dans les notes sténographiées
des audiences, plus particulièrement aux pages 24 et 25². La
Ligue a inclus dans ses dépenses le coût du plan de rachat mais
n'a pas, selon les principes comptables reconnus, tenu compte
des revenus supplémentaires générés par cet investissement. La
Commission l'a pris en considération dans sa décision.

Lors des audiences de la demande de révision, un des
procureurs a fait état que l'indice des prix du transport a
progressé de 5,7% au cours de la dernière année. La Commission
ne nie pas ce fait. Cependant, elle ne peut tenir compte de cet
indice dans la présente affaire. La composition même de cet
indice est sujet à critique lorsque nous voulons le comparer à
l'industrie du taxi. En effet, il est composé de l'évolution
des prix du train, de l'avion, de l'autobus et du taxi, etc.
Il s'agit de prix applicables à l'utilisateur, non pas des coûts
d'exploitation. Baser une hausse tarifaire sur cet élément
créerait un cycle sans fin.

(1) Décisions QPT86-00381 du 28 janvier 1986, HPT86-02061 et
02062 du 28 novembre 1986.

(2) Notes sténographiques de l'audition du 10 novembre 1987.

... moyens de 20 000 \$ à 22 000 \$ par année⁴.



**Commission
des transports
du Québec**

DÉCISION

La décision MPT86-02061 et 02062, la Commission a évalué le revenu brut entre 31 800 \$ et 39 600 \$ par année pour un détenteur du regroupement de Québec⁵. Depuis les études qui ont servi de bases à cette décision, la Commission a augmenté les taux et tarifs de 1,20 \$ à 2,00 \$ à la chute. En supposant une clientèle constante, ces deux augmentations représentent près de 5 000 \$ de plus de revenu annuel. Même si on nous fait part de diminution de clientèle comme la C.T.C.U.Q.⁶, il faut quand même s'interroger sur une preuve de revenus qui nous ramène aux années 1970. Ce questionnaire a été utilisé en 1986 et il donnait des revenus de 18 000 \$ à 20 000 \$⁷ ce qui a dû être écarté par la Commission. Pour fixer les taux et tarifs, il faut tenir compte des professionnels du taxi et non de ceux qui travaillent occasionnellement dans l'industrie et qui viennent diminuer la moyenne générale des revenus. Le temps partiel n'est pas représentatif des revenus que génère une tarification.

(1) Page 46 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987

(2) Page 36 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987

(3) Page 7 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987 / "non pas sur des revenus"

(4) Page 75 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987

(5) Page 10 de la décision MPT86-02061-02062

(6) Page 89 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987

(7) Dernier alinéa de la décision MPT86-02061 et 02062



Commission
des transports
du Québec

rale du coût de la vie à 4.1%² et des études du Club Automobile. Une preuve est spécifique, moins DÉCISION l'objet de la fixation par la Commission. Une fixation de taux et de tarifs est le résultat d'une série d'analyses qui convergent vers un certain résultat. Il nous faut évaluer les coûts, les revenus, la capacité maximale de payer des usagers et les innovations dans le secteur.

Les études de la Commission pour effectuer la fixation des taux et tarifs sont tributaires des données qui nous sont fournies. Or, la preuve relative aux revenus générés par les tarifs est à tout le moins inutile à peu près inexistante. La Commission se trouve dans la situation du comptable qui doit dresser des états financiers avec seulement les dépenses de l'entreprise. Lorsque nous disposons de la totalité des chiffres requis, il est impossible d'effectuer les études appropriées qui ont été réalisées la dernière fois dans la décision MPT86-02061 et 02062. De plus, la partie des chiffres disponibles, soit les coûts d'exploitation, n'a pas été effectuée spécialement pour le taxi mais par référence avec l'augmentation générale du coût de la vie à 4.1%² et des études du Club Automobile. Plus une preuve est spécifique, moins elle fait l'objet d'une pondération par la Commission. Une fixation de taux et de tarifs est le résultat d'une série d'analyses qui convergent vers un certain résultat. Il nous faut évaluer les coûts, les revenus, la capacité maximale de payer des usagers et les innovations dans le secteur.

(1) Page 7 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987 et pièce D-1-A-11

Le tarif d'une course de taxi au taximètre se compose de trois éléments: la chute au départ, le kilométrage et le temps d'attente. Lorsque nous analysons l'ensemble des demandes formulées à la Commission, il se dégage que l'industrie ne souhaite pas d'augmentation à la chute car cette dernière a été portée de 1,20 \$ à 2,00 \$ dans les dernières années. La moyenne demandée par l'industrie est de 0,05 \$ du kilomètre, ce qui a été accordé et il n'y a que le temps d'attente qui a été refusé. Ce dernier n'a pas été accordé pour plusieurs motifs.

D'abord l'augmentation des coûts prouvés pour le taxi était comblée par l'augmentation du tarif au kilomètre. De plus, l'augmentation sur le temps d'attente est peu opportune dans le contexte actuel de l'industrie.

(1) Page 7 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987 et pièce D-1-A-11

(2) Page 38 des notes sténographiques de l'audition du 17 novembre 1987



Commission
des transports
du Québec

DÉCISION

ce que la Commission n'a jamais permis.
La région de Montréal, les trois ligues réclament l'établissement de zones. Les taux fixes ne tiennent pas compte de la densité de la circulation. No. des causes: M-87-39761-3. Il faut toujours examiner son équilibre pages 15 serait étrange d'augmenter le temps d'attente sur les courses hors zone alors qu'on l'élimine à toute fin pratique avec des taux fixes.

Lors de la révision, le Regroupement des ligues de taxis de Québec demande la mise en vigueur de cette augmentation du temps d'attente pour le 1er décembre 1988. Cette demande de mise en vigueur nous démontre que les ligues évaluent elles-mêmes la capacité de payer des usagers rendus au point où toute augmentation peut entraîner une baisse de la clientèle. En n'accordant pas l'augmentation sur le temps d'attente, la Commission a-t-elle complètement ignoré cet élément? Lorsqu'on estime qu'une augmentation nous est déjà due, il est rare d'en reporter de plus de six mois l'exécution. On veut en quelque sorte s'assurer de ses augmentations futures, ce que la Commission n'a jamais permis. Dans la région de Montréal, les trois ligues réclament l'établissement de zones. Les taux fixes ne tiennent pas compte de la densité de la circulation. Dans une structure tarifaire, il faut toujours examiner son équilibre et il serait étrange d'augmenter le temps d'attente sur les courses hors zone alors qu'on l'élimine à toute fin pratique avec des taux fixes.

Dans sa présentation, le procureur des ligues montréalaises a soulevé les problèmes de circulation dans Montréal, notamment les nombreux arrêts. Pour ce motif, il juge important le tarif sur le temps d'attente. D'après le témoignage de M. Guy Meunier, le taximètre a deux systèmes d'engrenage et c'est le plus rapide qui est pris en compte lors de l'établissement du prix de la course¹. En n'accordant pas l'augmentation sur le temps d'attente, la Commission a-t-elle complètement ignoré cet élément? La réponse est non. En effet, lors de la modification, le scelleur de taximètre doit tenir compte de la vitesse du véhicule pour départager le mode de tarification applicable (horaire ou au kilomètre). Or, dans les définitions du tarif, nous constatons que la démarcation se situe présentement à 20 kilomètres heure². C'est donc dire qu'en bas de cette vitesse, le taximètre tient compte uniquement du taux à la minute; pour une vitesse supérieure, c'est le tarif au kilomètre. Dans le tarif précédent, cette vitesse s'élevait à 21,43 kilomètres heure. C'est donc dire qu'en abaissant la vitesse, la Commission modifie indirectement la structure tarifaire. Le chauffeur

(1) Page 62 des notes sténographiques de l'audition du 10 novembre 1987, lignes 15 à 21.

(2) Voir définition du temps d'attente, article 1 du tarif



Les taux fixes

La décision de la Commission est explicite à ce chapitre de taxi pourra ainsi bénéficier d'une distance plus longue avec l'élément du tarif qui a été majoré. En contrepartie, celui qui est resté stable voit son importance diminuer. Cela a donc pour effet d'augmenter le prix total de la course. 90% des touristes se rendent au centre-ville de Montréal².

En résumé, la décision de la Commission sur l'augmentation tarifaire est le reflet de la preuve et il nous faut souhaiter, dans quelques mois, lors de la prochaine fixation, un travail comparable à la décision précédente¹. Des études sérieuses, notamment sur la clientèle et les revenus générés, aideraient non seulement à une meilleure fixation mais aussi à découvrir des solutions pour l'industrie. Il faut évaluer si l'offre excédentaire de services se résorbe et établir une tarification qui contribue à améliorer le problème et non à l'exacerber sur le transport par taxi, notamment par l'article 68, paragraphe 3. La tarification par zone est possible en vertu de l'article 52 du Règlement sur le transport par taxi. Les taux fixes réduits. La Commission a indiqué clairement son intention "de réviser en tout ou en partie les taux et tarifs de transport". La décision de la Commission est explicite à ce chapitre: "... il y a lieu d'expérimenter avec une seule zone d'abord, et d'évaluer le fonctionnement d'un tel système avant de l'implanter dans d'autres secteurs ou zones...". De plus, M. Boulanger est venu dire à la Commission que 90% des touristes se rendent au centre-ville de Montréal².

Les trois ligues de la région montréalaise reprochent à la Commission d'avoir excédé sa juridiction en créant une zone qui ne correspond pas aux zones suggérées par les ligues.

Pour commettre un excès de juridiction, il faut exercer un pouvoir qu'on n'a pas et non l'exercer d'une manière différente de celle désirée par les requérantes. La Commission des transports du Québec a le pouvoir de fixer des taux et tarifs par la Loi sur le transport par taxi, notamment par l'article 68, paragraphe 3. La tarification par zone est possible en vertu de l'article 52 du Règlement sur le transport par taxi. Et dans sa procédure, la Commission a indiqué clairement son intention "de réviser en tout ou en partie les taux et tarifs de transport privé par taxi".

(1) Décision MPT86-02061 et 02062 du 28 novembre 1986

(2) Page 87 des notes sténographiques de l'audition du 10 novembre 1987, ligne 17

L'essai est vrai que la demanderesse avait prévu un nombre de zones supérieur. Dans sa décision, la Commission a retenu le principe de zonage. Ni la Loi ni les règlements ne l'empêchaient de faire droit en partie ou de modifier la demande originale. L'essentiel de la preuve repose sur le principe des zones, non pas sur le découpage géographique lui-même. Au surplus, M. Jacques Thibault est venu dire à la Commission que l'ensemble du projet n'avait ni été soumis, ni approuvé par les membres de sa ligue réunis en assemblée générale.

À la lecture des pages 85, 86, et 87³, nous pouvons retracer les soucis de la Commission en ce qui a trait au fonctionnement et à la publicisation de ce type de tarification. Les réponses fournies par M. Boulanger portent sur des intentions et n'ont pas encore démontré leur viabilité. Pour qu'une tarification soit respectée, il faut que le public utilisateur puisse savoir exactement le prix en vigueur. La preuve n'a pas démontré que le public pourrait facilement vérifier le tarif. Dans le mécanisme prévu, le client devait s'en remettre à la bonne volonté des parties impliquées. En utilisant une seule zone à des fins expérimentales, la Commission pouvait facilement décrire cette zone sur l'autocollant affiché dans le véhicule taxi et s'assurer ainsi de sa publicité.

- (1) Page 89 des notes sténographiques de l'audition du 10 novembre 1987, ligne 15 et suivantes
- (2) Page 104 des notes sténographiques de l'audition du 10 novembre 1987
- (3) Notes sténographiques de l'audition du 10 novembre 1987



Commission
des transports
du Québec

DÉCISION

La page 3 du tarif est amendée... Cette précision ne nécessite aucune modification à la zone. Cette précision ne nécessite aucune modification à l'autocollant ou au taximètre. La limite nord de la zone semble difficilement justifiable pour le représentant des trois liges de Montréal. La Commission désire simplement mentionner que cette rue constitue la limite nord pour la présence des grands hôtels. De plus, elle est à peu près à une distance équivalente de la limite sud par rapport à la voie d'accès (l'autoroute Ville-Marie).

Enfin, la demanderesse a soulevé l'ambiguïté de la description de la limite ouest du centre-ville. La Commission constate qu'il peut y avoir interprétation et entend préciser cette limite de la façon suivante:

"à l'ouest: de la rue Atwater jusqu'au canal Lachine; du canal Lachine jusqu'à l'autoroute Bonaventure; de l'autoroute Bonaventure jusqu'au pont Victoria."
CONSIDÉRANT (Décret 1763-85);

Comme la rue Atwater ne se rend pas jusqu'au fleuve Saint-Laurent, la Commission décrit précisément les lieux, et la page 3 du tarif est amendée pour préciser la limite ouest de la zone. Cette précision ne nécessite aucune modification à l'autocollant ou au taximètre. La limite nord de la zone semble difficilement justifiable pour le représentant des trois liges de Montréal. La Commission désire simplement mentionner que cette rue constitue la limite nord pour la présence des grands hôtels. De plus, elle est à peu près à une distance équivalente de la limite sud par rapport à la voie d'accès (l'autoroute Ville-Marie).

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la Loi sur le transport par taxi (L.O. 1983, c. 46);

CONSIDÉRANT la Loi sur les transports (L.R.O., c.T-12);

CONSIDÉRANT le Règlement sur le transport par taxi (Décret 1763-85);

À CES CAUSES, la Commission, siégeant en révision:

- RÉVISE la décision MPT88-00044 en modifiant la page 3 du Recueil des tarifs de transport par véhicule-taxi, Tarif 6, volume 10, pour la page 3A amendée ci-annexée;
- RÉJETTE les demandes quant au surplus.

Lise Lambert
Me Lise Lambert, vice-présidente

Guy Girard
Me Guy Girard, commissaire

H. Louis Gravel
H. Louis Gravel, commissaire

de la rue Cherrier à la rue Papineau.
Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie du centre-ville.

- 3 A -

Pour les fins d'application du présent article, le centre-ville de Montréal est délimité comme suit:

- à l'ouest: la rue Atwater jusqu'au canal Lachine; du canal Lachine jusqu'à l'autoroute Bonaventure; de l'autoroute Bonaventure jusqu'au pont Victoria;
- à l'est: la rue Papineau;
- au sud: le fleuve Saint-Laurent;
- 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 la rue Papineau.

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

M. J. J.

ANNEXE	/
DOSSIER NO	/
CAUSE NO	M-87-39761-3
DECISION NO	MPT88-00407

M. J. J.

ANNEXE	/
DOSSIER NO	/
CAUSE NO	M-87-39761-3
DECISION NO	MPT88-00407