CTE – 025M C.P. – P.L. 17 Transport rémunéré

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORT

# Consultation sur le projet de LOI 17

**Avril 2019** 

## Mémoire



Association des Limousines du Québec

293 Strasbourg • DDO • Qc • H9G 1R9 514 • 571 • 7611

#### Présenté à

#### Commission parlementaire

#### sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Projet de LOI nº17

Ministre: M. Bonnardel

Par: L'Association des limousines du Québec

Monsieur le ministre,

Nous vous remercions,

de nous écouter et de vous intéresser aux enjeux de l'industrie du transport rémunéré de personne. Celle-ci est bien plus importante socialement qu'il ne peut y paraître.

Préparé par; Eric Brunelle

514-571-7611

e\_brunelle@yahoo.com

## TABLE DES MATIÈRES

4	Qui sommes nous
5	Qu'est-ce qu'un service de limousine
7	Le respect
9	L'histoire
10	Les scrupules
12	Les affirmations
14	Solution
15	Conclusion
	Annexe

L'Association des limousines du Québec (ALQ), représente une soixantaine de limousine d'un peu partout au Québec. Il y a environs 300 limousines au Québec.

Nous avons siégé sur la table de concertation - Taxi, jusqu'à sa dissolution par le projet de Loi 100.

Nous constatons que le nouveau ministre des transports ne dit mot à propos de notre niche de marché dans le projet de Loi 17.

Nous aimerions commencer par instruire la Commission de notre existence,

Il y a 2 types de services de limousine,

- Les limousines Berlines, destiné aux gens d'affaires. (±150)
- Les limousines Gand Luxes, destiné à l'événementiel. (±150)

Numériquement nous pouvons vous semblez non signifiant, pourtant nous occupons pleinement une niche incontournable dans toutes les grandes villes d'Amérique du Nord.

Il est primordiale que la Loi 17 reconnaisse l'appellation «Limousine» pour distinguer la singularité de notre fonctionnement. Chacun de nous sommes à la fois, selon notre compréhension du projet de Loi 17, des répondants, répartiteurs, propriétaires et chauffeurs. Nous ne pouvons fonctionner ni comme ce qui est proposé au Taxi, ni avec ce qui est proposé au nouvelle plateforme technologique.

Nous pensons qu'il est important que l'ALQ soit représenté en commission parlementaire pour expliquer notre fonctionnement distinctif pour répondre aux besoins notre clientèle.

Qu'est-ce qu'un service de Limousine?

Un service de limousine c'est du «SERVICE».

Pas des caractéristiques, pas des normes, pas de la technologie, aussi innovante quelle soit.

C'est du SERVICE haut de gamme!

Pour pouvoir exercé il faut un permis de transport émis par la C.T.Q.,

Dans l'événementiel, il faut un permis Grand Luxe et un véhicule qui correspond au caractéristiques édictés par la Loi. Principalement un véhicule allongé et modifié pour y séparé les clients du chauffeur, ce qu'on appel une cloison. Les modifications (l'allongement du châssis) doit être fait par des manufacturiers (États unis) certifiers par transport Canada.

Les permis Grand Luxe sont contingentés, en 2000, Limousine Ville-Marie à demandé l'émission du dernier permis grand luxe, date à retenir.

Les demandeurs de permis grand luxe devait payer à la C.T.Q. une somme de \$5,000.00 chaque année pour renouvelé la validité de celui-ci. Lorsque le permis avait été renouvelé durant 10 années consécutives, la C.T.Q. remettait la titularisation du dit permis à son détenteur. Donc les Titulaires de chacun des permis Grand Luxe ont **payé \$50,000.00 à l'état** pour l'obtention de chacun de ces permis. Vous comprendrez que puisque le dernier permis a été émis depuis bien plus de 10 ans cela implique que tous les permis en vigueur sont sans dû à l'état.

Un autre exemple d'ineptie que nous entendons à propos de la modernisation de l'industrie, vous aurez compris qu'il faut une corrélation entre ce que les manufacturiers de limousines allongées offre sur le marché et ce que les règles du ministère du transport acceptent. Les 5 dernières années de la table de concertation nous avons sensibilisé le ministère des enjeux de modernisation de critères des véhicules, nous avons travaillé de concert avec les gens du ministère, malgré leur bonne foie et compréhension de la situation, il n'y a eu aucun résultat.

Ce qui veut dire que l'an prochain un détenteur de permis grand luxe qui veut ou doit changer son véhicule ne pourra le faire, car le dernier modèle de véhicule accepté est discontinué!

Ici ont ne parle que de critères techniques, imaginer vouloir changer une philosophie, ce n'est pas l'industrie qui bâillonne la Modernisation.

Dans la limousine pour gens d'affaire il faut un permis Berline et un véhicule qui correspond au caractéristiques édictés par la Loi.

Les permis Berlines sont issu de 2 sources,

Avant 1995 il n'y avait que des permis dit " d'entreprise", c'était un permis sur lequel pouvait être immatriculé plusieurs véhicules. Il y en avait 3.

Après 1995 il y a eu la conversion de permis de taxi - d'agglomération en permis de taxi spécialisés en service de limousine. Ici, comme dans le taxi, un seul véhicule peut être immatriculé par permis.

Ces permis ont la même valeur que les permis de taxi qui correspondent à leur agglomération d'origine, puisque ceux-ci ont le privilège d'être reconverti en taxi régulier.

En 2005 au terme de plusieurs acrobaties les propriétaires de permis d'entreprise on convaincu le ministère de scinder leur permis en autant de permis que de véhicule qui y était rattachés. Il étaient au nombre de 49.

Chacun de ces permis émanant des permis d'entreprise ont été vendu sur le marché au montant de \$135,000.00 chacun.

Aujourd'hui nous nous retrouvons avec environs 150 permis Berlines opérant principalement à Montréal et Québec. C'est une niche du giron des affaires et gouvernementales.

Toute course doit être faite par réservation, peu importe la technologie. Le SEUL endroit au Québec où il y à possibilité de prendre des clients sans réservation c'est à l'aéroport P- E- Trudeau de Montréal. C'est ADM qui dicte les règles et frais pour avoir accès à cette clientèle.

Monsieur le ministre, vous comprendrez que même si nous sommes inexistant dans le projet de Loi 17, celle-ci nous concerne. Spécifiquement lorsque nous vous entendons dire que vous voulez annihiler le droit d'être Titulaire d'un permis. La dérèglementation nous affectera de plein fouet. Vous comprendrez aussi la hauteur des pertes financières que cela représente pour nous.

C'est pour ces raisons que nous intervenons dans le processus dans le but d'y apporter du progrès. Il faut être prudent, l'avancement technologique n'est pas toujours du progrès.

## **LE RESPECT**

Le respect n'est pas qu'un mot entre les autres, il est <u>le mot</u> le plus significatif dans un monde démocratique.

Dans le monde du transport rémunéré de personne il n'y a pas de mieux placé qu'un service de limousine berline pour contourner tout respect des Lois et règlements. Pas d'identifiant, pas d'intermédiaire, tout ce gère à l'interne, facile d'être sous le radar.

#### Pourtant tout ceux qui sont propriétaires de permis ont respecté les Lois .

Ils ont respectueusement acheté, les permis nécessaires parce que l'État le demandait, ils ont respectueusement suivi les règles de fonctionnement parce que l'État le demandait, ils ont respectueusement payé leur dû à l'état parce l'État le demandait.

M. Bonnardel, il faut que vous respectiez ce que l'État a imposé et que les propriétaires ont respecté.

Nous avons entre les mains des papiers émis par l'État qui nous certifient que nous sommes TITULAIRE de nos permis. Si vous vous désengagez du respect de ces certificats, cela revient au désengagement de l'État. Lorsque les citoyens ne peuvent plus se fier à un État, celle-ci devient un État anarchique.

L'ÉTAT émet plusieurs types de certificats,

Quand les certificats de propriétaires d'automobiles ne seront-ils plus reconnus par l'État?

Quand les certificats de propriété d'immeuble ne seront-ils plus reconnus, à quand l'abolition par l'État du droit cadastrale? Sans compensassions à sa juste valeur!

Ne prenez pas cela en dérision, nous aussi nous avions confiance en l'ÉTAT, jusqu'à ce que M. Bonnardel arrive. M. Bonnardel regarder un peu ce qui se passe dans les pays où la population perd confiance dans l'État. **VOUS ÊTES L'ÉTAT.** 

## **L'HISTOIRE**

À la lecture du projet de Loi, il est évident qu'il n'y a pas eu de réflexion en profondeur et à long terme sur un service de transport rémunéré de personnes, rien de progressif.

Qu'entent-on par progressif,

- un service efficace, c'est à dire de minimiser le nombre de véhicule pour maximiser le nombre de transports effectués.
- un service où la qualité de service est dynamisé par incitatif.
- un service basé sur la pérennité pour assuré des emplois de qualité.
- un service qui prend en compte l'environnement, par son efficacité, par la création de la fluidité de la circulation pour une diminution de pollution active et passive.
- Avec la Loi 17, oublié l'électrification des taxis.

Dans l'article de Claude Brunet, radio Canada du 4 avril 2019, que vous trouverez en annexe, l'histoire du taxi à Montréal est bien expliqué, jusqu'à «l'Évènement» du plan de rachat 10/10.

Avant les années '80 il y a eu une émission de permis temporaire pour satisfaire l'achalandage monstre de l'expo 67 et après les jeux olympique. Puis des maires de ville qui ont été annexées ont produit leur lot de permis, tout ces permis temporaires sont restés en vigeur. De plus il n'y avait pas de limite de nombre de permis qu'un propriétaire pouvait posséder, il y avait des flottes de 100, 120 taxis, qui prenaient preneur les fins de semaines, des chauffeurs temporaires, pour qui la rentabilité immédiate primait, pas le service à la clientèle. Ce qui créait de l'animosité avec les chauffeurs à plein temps qui eux souffraient de la mauvaise réputation de chauffeur de passage.

Le rapport Bossé amena le gouvernement à réfléchir à trouver un solution pour l'amélioration des condition de travaill des chauffeurs et la qualité du service. Dans les années '80, en accord avec la ligue de taxi A-11 ayant comme président Gilles Léveillé, le gouvernement suggère aux propriétaires de cette agglomération de diminuer le nombre de permis et de limiter le nombre de permis qu'un propriétaire pouvait détenir à 20. Dans le but d'augmenter la rentabilité et la qualité de service.

**L'ÉTAT,** pour convaincre les propriétaires d'investir dans le rachat de permis **S'ENGAGE** a ne pas réémettre d'autre permis tant et aussi longtemps qu'un ratio de 1 taxi par 800 habitant ne serait atteint.

Ce n'est pas sans heurt, ni grand débat que le tout s'opère. Il y a vote et le projet va de l'avant. Chacun des propriétaires **DOIT** payé \$1,000.00 (année 80 c'est beaucoup) par année pour un rachat des permis à \$10,000.00 (année '80). L'ÉTAT viens de mettre une valeur OFFICIEL sur le permis A-11. Les flottes se départissent de leurs permis excédentaire au 20 autorisés et quelques propriétaires près de leur retraite. Il y a stagnation. Le gouvernement monte la cotisation à \$2,000.00 et le prix de rachat des permis à \$20,000.00, le mouvement se réactive, mais il y a toujours des acheteurs en parallèle, le gouvernement met alors une pénalité pour vendre hors plan de rachat de \$10,000.00. Donc pour acheté un permis il fallait déboursé \$30,000.00. L'ÉTAT viens de réévaluer la valeur OFFICIEL du permis A-11 à \$30,000.00. Le gouvernement, pour permettre au futur propriétaire d'acheter un permis , modifie la législation pour que les institution financière puissent prendre en garantie le permis. Il y avait 5200 permis A-11, le plan était le rachat de 2000 de ceux-ci, en final environs 1200 on été rachetés.

Le gouvernement instaure le Bureau du taxi à Montréal (BTM). Il édicte des règles, se munit d'inspecteur pour faire respecter celle-ci. La rentabilité s'améliore, la qualité de service aussi. L'intérêt à embrasser le métier de chauffeur commence à grandir. Il y a une saine inflation du prix des permis. Comme dans l'immobilier. PAS UNE SPÉCULATION.

Ne doutons pas qu'il n'y ai pas eu quelques Spéculateur, rarissime.

Dictionnaire juridique

#### Spéculation (n.f.)

Opération financière ou commerciale faite en vue de réaliser un bénéfice <u>du seul fait des</u> fluctuations du marché.

Lorsque un individu achète un permis, principalement pour travailler et se faire un salaire pour nourrir sa famille <u>il ne spécule</u> pas, il Travaille et tant mieux si son investissement est profitable.

Tout comme un acheteur de maison pour héberger sa famille, tant mieux si la maison prend de la valeur. Ce n'est pas un spéculateur.

M. Bonnardel,

OUI,

l'ÉTAT, par ses engagements est responsable de la valeur des permis. Vous êtes l'État! Vous avez le devoir moral de respecter ses engagements.

## **SCRUPULE**

M Bonnardel, L'ÉTAT connait la juste valeur des permis!

Voici pourquoi nous pouvons l'affirmer.

Lorsqu'il y a transaction d'un vendeur à un acheteur, Revenu Québec vérifie qu'elle soit faite à la **juste valeur du marché**, afin de s'assuré de percevoir sa part d'impôt sur le gain en capital.

M. Bonnardel, l'État n'a aucun scrupule à reconnaître la juste valeur du permis lorsqu'elle perçoit les impôts sur le gain en capital.

Depuis que L'ÉTAT a Officialisé une valeur au permis il y a eu inflation de ceux-ci jusqu'à ce jour, engendré par l'industrie. Avec son développement économique, sa diversification de service, le transport pour handicapé, le transport adapté, le service de remplacement d'autobus, l'électrification et l'inflation. La plus value est amplement justifiée.

Savez-vous qu'elle est la valeur des transactions depuis le plan de rachat? Nous n'avons que la valeur depuis 1999 car ce sont les données disponibles, \$ 1,27 MILLIARD.

Donc L'ÉTAT a perçu des impôts sur bien plus que \$1,270,000,000.00 - Sans aucun Scrupule.

M. Bonnardel,

il faudrait avoir l'honnêteté de reconnaitre la même valeur au permis quand l'État veut les exproprier.

Exemple: En 2010, avant Uber, un parent veut faire un Don d'un permis A-11 à un de ses enfant. Revenu Québec, dit impossible, seulement entre conjoint. Sachant que les permis se vendaient environs \$200,000.00 avec véhicule et équipement, ils ont établi la transaction à \$180,000.00 puisque que le transfère n'incluait pas de véhicule. Revenu Québec établi que la JUSTE VALEUR DU MARCHÉ était de \$210,000.00, donc il fallait établir le gain de capital en conséquence. L'État a encaissé sans aucun scrupule. M. Bonnardel, vous êtes l'État.

De plus, chacune des transaction entre un vendeur et un acheteur, ainsi que dans tout transfert d'intérêt, d'un permis de transport rémunéré de personne (Taxi, Limousine berline ou Grand Luxe) doit, invariablement être soumise à la commission des transports du Québec. Il y aura avis public avec droit d'intervention, évaluation et, si nécessaire, audition par un commissaire. Celuici accordera ou non, la transaction.

La C.T.Q. est un organisme gouvernemental, si elle soupçonnait un système spéculatif, elle avait les pleins pouvoirs de l'empêcher. Puisqu'elle ne l'a pas fait c'est qu'elle, **L'État**, n'a pas jugé cela spéculatoire.

Une autre démonstration que , l'ÉTAT, par ses organismes, connais et reconnait la valeur des permis. M. Bonnardel, Vous êtes l'État!

## **AFFIRMATIONS**

M Bonnardel, vous affirmez que «personne ne perdra sa Job»

- Un Job sans "paye", c'est pas une Job!

M Bonnardel, quand vous dites que «VOUS allez donné \$500 millions en compensation»

- Vous faite de l'Appropriation Politique!
  - 1) Les Libéraux ont donné \$250 M pour autre chose que la compensation de la valeur des permis. Car eux n'expropriaient pas les permis.
  - 2) Donc, VOUS ne proposé QUE \$250 M pour annihiler des permis qui ont une valeur de \$1,3 MILLIARD selon vos chiffres.

M Bonnardel, quand vous affirmez que «le gouvernement n'est pas responsable de la valeur des permis»

- Vous ne pouvez choisir ce qui a été fait dans le passé par l'ÉTAT, que quand cela vous arrange. Vous êtes l'ÉTAT, Tout le temps, ASSUMEZ!
- M Bonnardel, lorsque vous énoncez des chiffres, vérifier les avant, vous perdrez moins de crédibilité. Vous avez la C.T.Q. pour vous corroborer ceux-ci.

Donc arrêtez de diviser votre \$250M par le nombre de propriétaire, mais bien par le nombre de permis.

M Bonnardel, vous galvauder le terme «Spéculation» dans votre discours populiste!

 Voici sa définition; Une opération financière ou commerciale faite en vue de réaliser un bénéfice du seul fait des fluctuations du marché.
 Les propriétaires ne spéculent pas, ils travaillent. Travaillent très fort!

M Legault, quand d'un air suffisant vous dites «que \$500M c'est bien assez».

- Vous démontrez que vous n'avez pas de maitrise du dossier.
- Vous démontrez tout votre Mépris pour les chauffeurs de taxi.

M Bonnardel, quand vous feignez être sensible au désarroi de ceux qui seront en faillite parce qu'ils doivent encore des sommes substantielles au institutions financières. Vous raisonnez faux.

-Voici l'histoire de Paul, un bon vivant et Pierre Yves, un pragmatique. Ils achètent chacun permis de taxi en même temps. Paul a peu de capital de départ donc emprunte la majeur partie du montant et l'amorti sur la plus longue période possible pour pouvoir continuer à profiter du bon temps. Pierre Yves l'économe met le plus de capital possible et l'amorti sur la plus courte période qu'il peut se permettre car il n'aime pas payer des intérêts. 10 ans plus tard M. Bonnardel est élu. Il dit à Paul et Pierre Yves j'annule vos permis sans compensation. Pierre Yves est triste de voir son capital partir en fumé. Paul est au désarrois car en plus de ne plus avoir de capital il doit continuer de payer la banque ou faire faillite. M Bonnardel feint d'être plus sensible à la position de Paul. Est-ce équitable pour Pierre Yves ?

M. Bonnardel, s'il vous plaît, ne sombrez pas dans la démagogie.

## **SOLUTION**

Pour trouver une solution à un problème aussi important et sensible, l'État ne peut exacerber les sentiments les plus profonds dans un État de droit. Celui du DROIT, créer par l'État.

Les réactions que vous voyez, ce n'est qu'un début, il faut éviter à tout prix l'escalade.

Il n'y aura aucune modernisation sans modération. Le rationnel ne pourra pas avoir le dessus sur l'émotif. Donc réfléchissons à comment amener TOUS les acteurs à la bonne place.

- 1- OUI, l'industrie du taxi traditionnel a besoin d'amélioration, de modernisation. Est-elle la seule responsable de son immobilisme, NON. La très lourde machine du Ministère des transports empêche tout bon vouloir d'y arriver.
- 2- QU'EST-CE, qui vient bouleverser toute une industrie, une nouvelle façon de commander et payé son taxi. c'est un aspect superficiel, une technicalité, pas un fondement.
- 3-QUI, veut cette nouvelle technologie, la population et une multi nationale qui a comme but de sortir les profits dans des paradis fiscaux.

L'ÉTAT a la responsabilité des fondements de notre système social, elle a l'obligation de protéger la paix sociale. Elle doit imposer le principe **d'utilisateur-payeur**.

L'ÉTAT, veut faire table rase du passé, elle doit le faire sans préjudice.

CEUX qui veulent occuper cette table doivent payer les préjudices de ceux qui ont été exproprié.

L'ÉTAT DOIT, organiser et financer la transition.

TOUS, devront répondre au même conditions, critères, frais, règles, Lois, etc..

TOUS les utilisateurs des nouvelles technologies devrons payer à chaque course directement ou indirectement une compensation à l'État, qui aura protégé les fondements et promu le modernisme et la volonté du peuple.

"Les vrais Hommes de progrès sont ceux qui ont pour point de départ un profond respect du passé"

- Ernest Renan

## **Conclusion**

Il ne sert à rien de parler de thérapie, de travaux communautaire ou réinsertion social à un condamné à la chaise électrique.

Commencez par établir une relation respectueuse, il nous fera plaisir de participer à l'élaboration d'une architecture moderne, efficace et environnementale du transport rémunéré de personne.

Nous ne voulons pas que la population générale paye pour la compensation. Il y a des solutions intelligentes d'utilisateur-payeur à mettre en place.

## **Annexe**

https://ici.radiocanada.ca/nouvelle/1162358/histoire-taxi-quebeccontestation-murray-hill-aeroport