

Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec

**Auditions publiques sur le projet de loi n^o 36, *Loi modifiant diverses
dispositions législatives concernant principalement le transport
collectif***

**Mémoire présenté à la
Commission des transports et de l'environnement**

Juin 2015

Sommaire

Le présent mémoire exprime les préoccupations et les recommandations du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ) à l'égard du projet de loi n° 36, *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif*. Le RITQ représente sept grandes entreprises de taxi de la région de Québec, soit : Taxis Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Sainte-Foy-Sillery, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Val-Bélair, Taxi Laurier et Taxi 4000. Ensemble, ces entreprises représentent plus de 95 % des taxis de la région de Québec, plus 600 permis de taxi et plus de 1200 chauffeurs. Le RITQ est donc le principal interlocuteur représentant l'industrie du taxi de la grande région de Québec.

Dans les pages qui suivent, nous élaborerons nos positions sur les impacts du projet de loi proposé. Nous aborderons en particulier les très nombreuses problématiques soulevées par l'article 11 du projet de loi. Selon nous, son manque de précision ouvre la porte à la légalisation du transport illégal de personnes, ce qui est à l'opposé du souhait du législateur. Son adoption créerait également une incertitude hautement nuisible au domaine du taxi de la région de Québec. Dans sa forme actuelle, le projet de loi n° 36 aurait donc des conséquences extrêmement néfastes, autant à l'égard de la protection du public que pour l'industrie du taxi.

La principale recommandation du RITQ est de retirer l'article 11 du projet de loi n° 36. À défaut de le retirer, nous exposerons aux parlementaires les conditions qui pourraient le rendre davantage acceptable pour l'industrie du taxi de la région de Québec.

Nous énumérerons également des améliorations souhaitables à apporter dans la législation concernant le domaine du taxi, notamment par la création d'une association professionnelle obligatoire pour les chauffeurs, dans une optique de formation et de protection du public.

Enfin, nous inviterons les autorités gouvernementales à accroître les contrôles et la surveillance à l'endroit des entreprises qui réalisent du service de taxi ou celles qui font du transport illégal de personnes, notamment dans la région de Québec.

Table des matières

Sommaire	p.2
Présentation du RITQ	p.4
Problématiques soulevées par le projet de loi	p.5
Améliorer la qualité et la sécurité	p.8
Le taxi et l'innovation	p.11
Une réalité incontournable : la sécurité	p.12
Conclusion	p.13
Annexe 1 : liste des recommandations du RITQ	p.14

Présentation du RITQ

Le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec est né du désir des grandes entreprises de taxi de la capitale de travailler ensemble pour bonifier leurs services et atteindre collectivement des objectifs qu'ils avaient du mal à atteindre individuellement.

Créé en 2013, le RITQ a d'abord servi aux grandes entreprises de taxi de la région de Québec d'offrir collectivement leurs services pour un contrat de transport de personnes handicapées, communément appelé Service de transport adapté de la capitale (STAC). Individuellement, aucune entreprise de taxi n'était capable de combler les besoins du client, le Réseau de transport de la capitale (RTC), mais collectivement, ils avaient tout l'équipement, le savoir-faire et la main d'œuvre pour y parvenir. Depuis plus d'un an, ces entreprises opèrent ensemble le STAC.

Forts de ce succès, les membres du RITQ ont décidé de continuer à travailler ensemble pour atteindre des objectifs et défendre des intérêts communs. Plus récemment, le transport illégal et déloyal de personnes les a amenés à se concerter fréquemment.

Les membres du RITQ représentent plus 600 détenteurs de permis de taxi, plus de 1200 chauffeurs et employés. Ensemble, ces entreprises et leurs membres détiennent plus 120 M\$ en permis de taxi uniquement, sans compter les voitures, les bâtiments, les tablettes numériques, les serveurs informatiques, etc. Pour beaucoup de travailleurs du taxi, cet achat de permis, c'est l'investissement d'une vie.

Problématiques soulevées par le projet de loi

Le projet de loi n° 36, à l'article 11, dit vouloir améliorer la sécurité et la qualité dans le taxi. Est-ce vraiment le cas? On peut en douter à la lecture de l'article 11.

L'article mentionne, de façon particulièrement vague :

« le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à étudier, à améliorer ou à élaborer de nouvelles règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile (...) Il peut également autoriser toute personne ou tout organisme à offrir un service selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements. »

Autrement dit, à n'importe quel moment, le ministre peut, sans préavis ou consultations, changer les règles du jeu du taxi, dans le cadre d'un projet pilote, dont la durée peut aller jusqu'à 5 ans. Nous jugeons qu'il s'agit là d'un article de loi absolument inacceptable, pour plusieurs raisons réfléchies et importantes.

Un cadre sérieux

Le cadre législatif d'une société démocratique ne peut pas être pris à la légère. Les lois sont longues à édicter parce que l'appareil gouvernemental doit pouvoir évaluer avec précisions les conséquences désirées et indésirables d'un projet de loi, afin d'en choisir soigneusement les termes.

Dans le cas actuel, l'article 11 ne fait aucune mention de l'ampleur des projets visés. On ne parle d'aucune géographie en particulier. On ne mentionne aucune limite quant au nombre de voitures. On ne parle d'aucune technologie. Le projet de loi stipule simplement que le ministre peut faire à peu près n'importe quoi dans le taxi, à n'importe quel moment, sans préavis. Si le but des lois est de cerner leur objet avec précision, ici, c'est tout le contraire.

L'article 11, dans sa forme actuelle, discrédite dans les faits toutes les mesures réglementaires actuelles dans le domaine du taxi en laissant planer le doute qu'à tout moment, ces règles peuvent être changées. Les règles en place sont là pour garantir la sécurité du public et le bon fonctionnement de l'industrie du taxi. L'article 11 propose plutôt de totalement miner les bases de cette réglementation, pour lui substituer d'autres règles qui seront ou pas divulguées plus tard. L'adoption de cet article ne ferait que diminuer la protection du public, selon nous.

On admet généralement que le but des lois est de soustraire le citoyen au pouvoir arbitraire de l'État. On veut que les règles du jeu soient claires afin que les citoyens puissent prendre des décisions éclairées et qu'il y ait une certaine stabilité sociale. L'article 11 du projet de loi n° 36 va totalement dans le sens contraire. Il place la totalité de l'industrie du taxi du Québec à la merci des volontés soudaines du gouvernement.

Dans ce cadre-là, qui peut nous garantir que le ministre des Transports ne désignera pas UberX comme un projet pilote? Du jour au lendemain, UberX, l'entreprise illégale et déloyale de transports de personnes, qui

opère sans permis de taxi ou d'intermédiaire, dont les chauffeurs ne détiennent aucun permis et ne sont soumis à aucune vérification publique, se retrouverait totalement légitimée. Les contrôleurs routiers ne pourraient plus leur émettre de contraventions, les voitures ne pourraient plus être saisies, parce que le ministre a décrété unilatéralement un projet pilote.

Ces mêmes projets pilotes peuvent avoir une durée allant jusqu'à 5 ans. Si le ministre ouvre cette brèche, nous croyons qu'il ne sera plus capable de la refermer par la suite.

Même si le ministre actuel des Transports, monsieur Robert Poëti, prenait l'engagement personnel et formel qu'il ne légalisera pas le transport illégal, comme UberX, qui nous garantit que le gouvernement n'irait pas dans cette direction éventuellement, puisque l'article 11 le permettrait?

Épée de Damoclès

Dans un contexte comme celui-là, l'article 11 serait une épée de Damoclès constamment suspendue au-dessus de l'industrie du taxi. À tout moment, sans préavis, le ministre des Transports peut soudainement légaliser le transport illégal de personnes et pousser les entreprises de taxi vers la ruine.

Une telle incertitude dans le marché du taxi aurait deux effets extrêmement néfastes et immédiats, selon nous, même sans qu'aucun projet pilote ne soit décrété. Tout d'abord, la valeur des permis de taxi va se mettre à chuter partout au Québec. Qui voudra acheter un permis de taxi, qui vaut actuellement environ 200 000 \$ dans la région de Québec, si sa valeur peut être anéantie sans préavis, à n'importe quel moment, par un arrêté ministériel?

Dans un second temps, les institutions financières vont cesser de prêter de l'argent pour l'achat d'un permis de taxi. Elles vont juger l'aventure trop risquée, puisque si l'acheteur est mauvais payeur, l'institution ne pourra pas, avec certitude, revendre le permis et récupérer son capital.

Pour toutes ces raisons, nous croyons que l'article 11 du projet de loi n° 36 doit être retiré. Son adoption serait extrêmement néfaste pour l'industrie du taxi.

Mieux définir

Si l'objectif visé par l'article 11 est absolument nécessaire, nous demandons qu'il soit altéré afin que cet objectif soit apparent à la lecture de l'article, ce qui n'est pas le cas maintenant. Dans son état actuel, l'article 11 peut s'appliquer à tout et n'importe quoi dans le domaine du taxi.

Nous avons des questions qui pourraient aider à mieux le définir :

- Comment l'article 11 va-t-il s'appliquer au transport illégal de personnes?
- Le gouvernement peut-il être contraint d'exercer un processus de consultation avant de lancer un projet pilote?
- Le gouvernement peut-il être contraint de donner un préavis d'un an, avant de lancer un projet pilote?

- L'article 11 peut-il spécifier à combien de voitures un projet pilote peut s'appliquer, à son maximum? On pourrait penser, par exemple, à 5 % des voitures de taxi d'un secteur donné.

Le « flou juridique »

Certains transporteurs illégaux de personnes vont vous dire qu'il faut revoir la loi sur les services de transport par taxi. Selon leurs termes, il y a un « flou juridique ». Selon nous, il s'agit d'une supercherie.

La loi sur le taxi est claire. L'article 4 :

« Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi. »

Selon nous, cet aspect de la loi est parfait comme il est et il s'applique à tout le monde, que l'appel soit réparti par une personne ou par un iPhone. Nul besoin de changer la loi sur ce point.

Certains transporteurs illégaux de personnes vont aussi vous dire qu'ils ne font pas de transport illégal. Ils disent qu'ils font du covoiturage. Rien n'est moins vrai.

Deux critères définissent le covoiturage au Québec, tel que défini à l'article 36 de la *Loi sur les transports*.

- Le conducteur fixe la destination et non pas les passagers
- Le conducteur ne peut être rémunéré. Au mieux, il peut recevoir une compensation pour les frais encourus, mais il lui est interdit de faire un profit.

Autrement dit, si vous êtes constamment disponible pour transporter des personnes, que vous les prenez à l'endroit de leur choix, que vous les déposez à l'endroit de leur choix et que vous faites ce transport contre rétribution financière, vous ne faites pas du covoiturage, vous faites du taxi illégal.

Le cellulaire au volant

Le ministère de la Sécurité publique insiste de plus en plus auprès des conducteurs québécois pour éviter qu'ils aient leur cellulaire en main lorsqu'ils conduisent. D'ailleurs, le ministère vient d'augmenter le nombre de points d'inaptitude pour cette infraction, de trois à quatre points, pour montrer le sérieux de la faute. Simplement avoir l'appareil en main devient une infraction.

Dans un contexte comme celui-là, que pense le législateur d'une entreprise comme UberX, dont la façon même de répartir l'appel est de passer par un téléphone intelligent? Toucher à son appareil mobile pendant qu'on est derrière le volant est au cœur même du modèle d'affaires de l'entreprise.

Selon nous, un chauffeur qui reçoit un constat d'infraction pour avoir fait du transport illégal via une plateforme comme UberX devrait aussi recevoir un constat pour avoir tenu un cellulaire au volant. L'effet dissuasif des points d'inaptitude se ferait sentir immédiatement.

Améliorer la qualité et la sécurité

Le projet de loi affirme que le but des projets pilotes sera « d'accroître la sécurité des usagers ou d'améliorer la qualité des services offerts ». Il s'agit là d'un objectif auquel le RITQ aspire aussi. En ce sens, nous vous faisons part ici de nos recommandations sur le sujet de la qualité dans le taxi.

Plus de contrôleurs routiers

La réalité du taxi n'est pas très différente de celle dans d'autres domaines : il suffit qu'il y ait quelques mauvais chauffeurs de taxi pour faire une mauvaise réputation à l'ensemble. Pour nous aider à cerner les mauvais chauffeurs, nous demandons à la province d'augmenter substantiellement le nombre de contrôleurs routiers. Nous tenons à préciser que les contrôleurs routiers font un excellent travail, selon nous, mais que leur nombre est insuffisant face aux nombres de véhicules qui font du transport de personnes.

Leur faible nombre actuel ne favorise, selon nous, que la délinquance, qu'elle soit légale ou illégale. Nous estimons que le nombre de contrôleurs routiers devrait être multiplié par trois et que ces nouveaux contrôleurs routiers devraient être dédiés exclusivement au contrôle du taxi et du transport illégal de personnes. Nous croyons que cette présence accrue de contrôle nous aidera non seulement à minimiser le transport illégal, nous croyons qu'elle nous aidera aussi à encadrer, voire éliminer, les mauvais chauffeurs de l'industrie du taxi.

Dans cette même veine, nous souhaitons que les frais et les amendes, particulièrement ceux concernant le transport illégal, soient augmentés de façon considérable. Présentement, certains contrevenants reçoivent des constats d'infraction et les refilent à une multinationale milliardaire, sans en subir les conséquences. Nous souhaitons aussi qu'un chauffeur pris en flagrant délit de transport illégal de personnes soit considéré comme un récidiviste dès sa deuxième infraction, et non pas lors de son second verdict de culpabilité. Il s'écoule souvent plus d'un an entre les deux événements, année pendant laquelle le délinquant est libre de poursuivre son transport illégal.

Une association professionnelle obligatoire

Selon nous, il est nécessaire que le gouvernement crée le cadre nécessaire pour la mise sur pied d'une association provinciale professionnelle obligatoire dans le domaine du taxi. Autrement dit, pour que quelqu'un puisse exercer le métier de chauffeur de taxi, il devrait être membre de cette association provinciale professionnelle obligatoire. Cette association aurait pour mandat de promouvoir et de discipliner l'industrie du taxi.

Nous croyons qu'une association professionnelle obligatoire aiderait à contrôler les chauffeurs délinquants. Actuellement, chaque entreprise de taxi a ses règles, qui peuvent varier considérablement d'une entreprise à l'autre. Une association provinciale mettrait un cadre uniforme pour tous les chauffeurs de taxi, à la satisfaction du client, selon nous. De plus, ce cadre serait plus exigeant que les règles minimales dictées par la Commission des transports du Québec (CTQ) dont la mission première est la sécurité des usagers, pas la

surveillance du service à la clientèle. Par exemple, une association obligatoire pourrait spécifier un code vestimentaire pour les chauffeurs. Nous croyons qu'il s'agit d'exigences entre propriétaires de taxi, et non pas d'un enjeu pouvant nuire à la sécurité du public. Ce genre d'enjeu pourrait être traité par une association obligatoire, pas par la CTQ.

Cette même association pourrait tenir un fichier central à propos de chaque chauffeur opérant au Québec. Ce fichier pourrait être disponible, au minimum, pour tous les intermédiaires de taxi. Ce fichier central unique pourrait permettre de mieux encadrer les chauffeurs délinquants. Ces mauvais chauffeurs de taxi profitent parfois de l'absence de suivi réglementaire pour aller d'une entreprise de taxi à l'autre, sans sanction. Et lorsqu'on constate leur mauvais travail, ils repartent ailleurs. Un fichier central de ce type pourrait régler le problème.

Enfin, une association professionnelle obligatoire permettrait de regrouper ceux qu'on appelle les « indépendants ». Les indépendants sont des chauffeurs de taxi qui travaillent privément sans être affiliés à une centrale d'appels. Ces indépendants le sont parfois parce qu'ils ont été expulsés des bannières, comme Taxi Coop 525-5191, par exemple.

En travaillant de façon complètement individuelle de la sorte, plusieurs indépendants échappent à un contrôle supérieur. Regrouper ces indépendants dans une association obligatoire permettrait de les soumettre à un comité de discipline, lorsqu'ils commettent des fautes qui ne relèvent pas de la CTQ.

Enfin, une association provinciale permettrait d'amasser plus d'argent pour la formation continue de nos chauffeurs. Il existe actuellement une association provinciale, mais comme elle est volontaire, les entreprises qui sont sérieuses, celles qui n'ont pas besoin d'être semoncées, payent et en font partie, celles qui auraient besoin de se réformer font exprès pour ne pas en faire partie et ne pas payer.

Une meilleure formation

La formation actuelle pour les futurs chauffeurs de taxi, dispensée dans divers centres de formation professionnelle, est, selon nous, datée et a besoin d'être rafraîchie. La formation actuelle n'inclut pas l'usage des tablettes numériques, alors que toutes nos voitures en sont maintenant munies. La formation actuelle consacre beaucoup de temps à la toponymie et à l'orientation dans l'espace. Avec la venue des GPS, nous croyons que l'importance de cet aspect dans le domaine du taxi a considérablement diminué.

Un aspect toutefois qui est négligé, selon nous, est le service à la clientèle. Plusieurs nouveaux chauffeurs nous arrivent en ayant la voiture en tête, la carte de la ville, les règles, les tarifs, etc., mais ils oublient trop souvent ce qui est le plus important à nos yeux dans le taxi : le client. Être chauffeur de taxi, c'est travailler toute la journée en contact avec le public. Selon nous, la formation actuelle ne met pas assez l'accent sur cet aspect du métier, trop de chauffeurs nous arrivent avec un faible respect pour le client.

Nous croyons que pour améliorer la formation, elle gagnerait à être davantage donnée sur le terrain et moins en classe. L'essentiel du métier de chauffeur de taxi ne se fait pas entre quatre murs. Dans la même veine, nous croyons que cette formation devrait se terminer par un stage en entreprise. Les futurs chauffeurs de taxi pourraient ainsi être évalués par leurs futurs employeurs. Les éléments problématiques

pourraient être détectés plus rapidement. D'ailleurs, nous croyons qu'un système de mentorat à l'intérieur des entreprises pourrait aider les nouveaux chauffeurs de taxi. Un nouveau chauffeur serait jumelé avec un chauffeur d'expérience dont l'employeur approuve les façons de faire.

Dans le métier de chauffeur de taxi, selon nous, beaucoup de petites et de grandes choses s'apprennent au quotidien, sur le terrain. Une formule de mentorat pourrait permettre de refléter cette réalité. Le mentorat pourrait même faire partie du stage.

Le taxi et l'innovation

Certains transporteurs illégaux de personnes affirment que l'innovation et le taxi sont incompatibles. Rien n'est moins vrai. L'industrie du taxi de Québec en est la preuve.

À Québec, nous avons depuis quatre ans le paiement par carte dans toutes les voitures, que ce soit une carte de crédit ou une carte de débit. Nous avons remplacé les « radios », les « walkies-talkies », par des tablettes électroniques visées sur le tableau de bord. Le bruit incessant de la répartition est disparu, à la grande satisfaction des clients.

Nous avons créé une application web, Taxi Valet, destinée aux hôteliers et aux restaurateurs, afin qu'ils puissent commander plusieurs voitures de taxi à la fois et suivre leurs déplacements sur l'écran, pour leurs clients, sans décrocher le téléphone.

Il y a moins d'un an, nous avons créé une application mobile, l'application Taxi Coop, pour tous les clients de la région de Québec, un exploit que plusieurs pensaient inatteignable. Il s'agit d'une application où c'est le client qui manipule le téléphone, pas le chauffeur. Normalement, les entreprises de taxi travaillent les unes à côté des autres, sans réellement se consulter, encore moins travailler ensemble. À Québec, les membres du RITQ ont fait les choses différemment.

Pour que le client évite de se demander sur quel territoire de taxi il se trouve, nous avons fait des ententes entre nous afin de créer une seule application mobile pour tous nos territoires. Le client n'a pas à savoir sur quel territoire il est, avec la géolocalisation de son téléphone intelligent, le serveur informatique le sait. C'est donc le serveur qui envoie la bonne voiture au client.

Notre application, l'application Taxi Coop, fonctionne très bien. En moins de six mois, nous avons déjà près de 10 000 clients qui ont téléchargé l'application et près de 100 000 appels ont été générés via l'application. L'application fonctionne tellement bien que même une entreprise de taxi de Saguenay l'a adoptée et s'en sert, via nos serveurs.

Très récemment, nous avons même ajouté une fonction à l'application mobile. Les clients peuvent maintenant coter la performance de leur chauffeur, une fois la course terminée. Cette statistique nous sera utile. Les chauffeurs qui recevront constamment de mauvaises évaluations des clients seront rencontrés par le comité de discipline de chacune de nos entreprises.

Bref, l'innovation est possible dans le domaine du taxi. Dire le contraire est induire les gens en erreur.

Selon nous, il est vrai que certaines entreprises de taxi sont réfractaires aux changements et tardent à s'adapter au 21^e siècle. Nous croyons que ces entreprises auront deux choix : s'adapter ou mourir. Nous sommes pour l'adaptation.

Une réalité incontournable : la sécurité

Certains transporteurs illégaux de personnes tentent de faire croire à la population que l'innovation technologique change absolument tout dans l'industrie du taxi. Ils parlent de technologies « disruptives ». Nous croyons que c'est faux, certaines choses vont changer, mais d'autres demeurent constantes.

Nous croyons qu'il y a une réalité incontournable dans le domaine du taxi : la sécurité. Si un chauffeur doit ramener à la maison une personne vulnérable, une personne handicapée ou une personne en état d'ébriété, peu importe que l'appel soit réparti par une personne ou par un iPhone, l'essentiel est que cette personne vulnérable soit en sécurité.

Comment fait-on pour garantir la sécurité, la probité d'un chauffeur, et de son véhicule, qui fait du transport de personnes? Il doit être vérifié par une autorité extérieure, comme la Commission des transports. Cette vérification externe de la probité du chauffeur et de son véhicule, elle a un nom. Elle s'appelle un permis de taxi.

L'aspect sécuritaire du métier ne fera jamais changer cette réalité. Pour être certifié comme étant sécuritaire, il faut être vérifié par une autorité extérieure. Ce système de vérifications s'appelle les permis de taxi.

Conclusion

Selon nous, les grands principes de la loi sur le taxi n'ont pas besoin d'être modifiés. Elle s'applique très bien à tous les gens qui font du transport de personnes, légalement ou illégalement, avec les conséquences appropriées pour les délinquants.

L'article 11 du projet de loi no 36 quant à lui est beaucoup trop imprécis quant à sa portée et son application pour être retenu par les parlementaires, selon nous. Nous croyons qu'il doit être retiré du projet de loi actuel, sinon il risque de causer de graves problèmes à l'industrie du taxi et mettre en péril la protection du public.

Au minimum, nous croyons, s'il ne peut être retiré, que l'article 11 doit être sérieusement repensé et surtout mieux défini dans sa formulation, pour éviter toute dérive ou l'application arbitraire de ce nouveau pouvoir ministériel.

Abdallah Homsy
Porte-parole du RITQ
Président de Taxis Coop Québec 525-5191

Bureau : 418-525-4953 #2208
Courriel : admin@taxicoop-quebec.com

Annexe 1 : liste des recommandations du RITQ

1. Retirer l'article 11 du projet de loi n° 36, *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif*, ou lui apporter les amendements requis afin que :
 - a. les projets pilotes édictés en vertu de cet article ne puissent pas avoir pour effet de légaliser des activités de transport de personnes considérées actuellement comme étant illégales;
 - b. qu'une consultation de l'industrie du taxi soit obligatoirement prévue avant la réalisation de tels projets pilotes dans ce domaine;
 - c. que ces projets pilotes ne puissent être mis en place à moins d'un préavis d'un an à partir de leur autorisation par le gouvernement;
 - d. que ces projets pilotes ne puissent s'appliquer à plus de 5 % des voitures de taxi d'un secteur donné.
2. Créer une association professionnelle obligatoire pour les chauffeurs de taxi, dans une optique de formation des chauffeurs et de protection du public;
3. Mettre à jour la formation actuelle des chauffeurs de taxi en y incluant notamment les plus récentes technologies, des stages et des possibilités de mentorat;
4. En partenariat avec les représentants de l'industrie du taxi, accroître les contrôles, la surveillance et les sanctions éventuelles à l'endroit des entreprises de taxi et de celles qui réalisent du transport illégal de personnes, notamment dans la région de Québec.