

CSÛR – MÉGA PROJET POTENTIEL

Mémoire sur le transport rémunéré de personnes par automobile

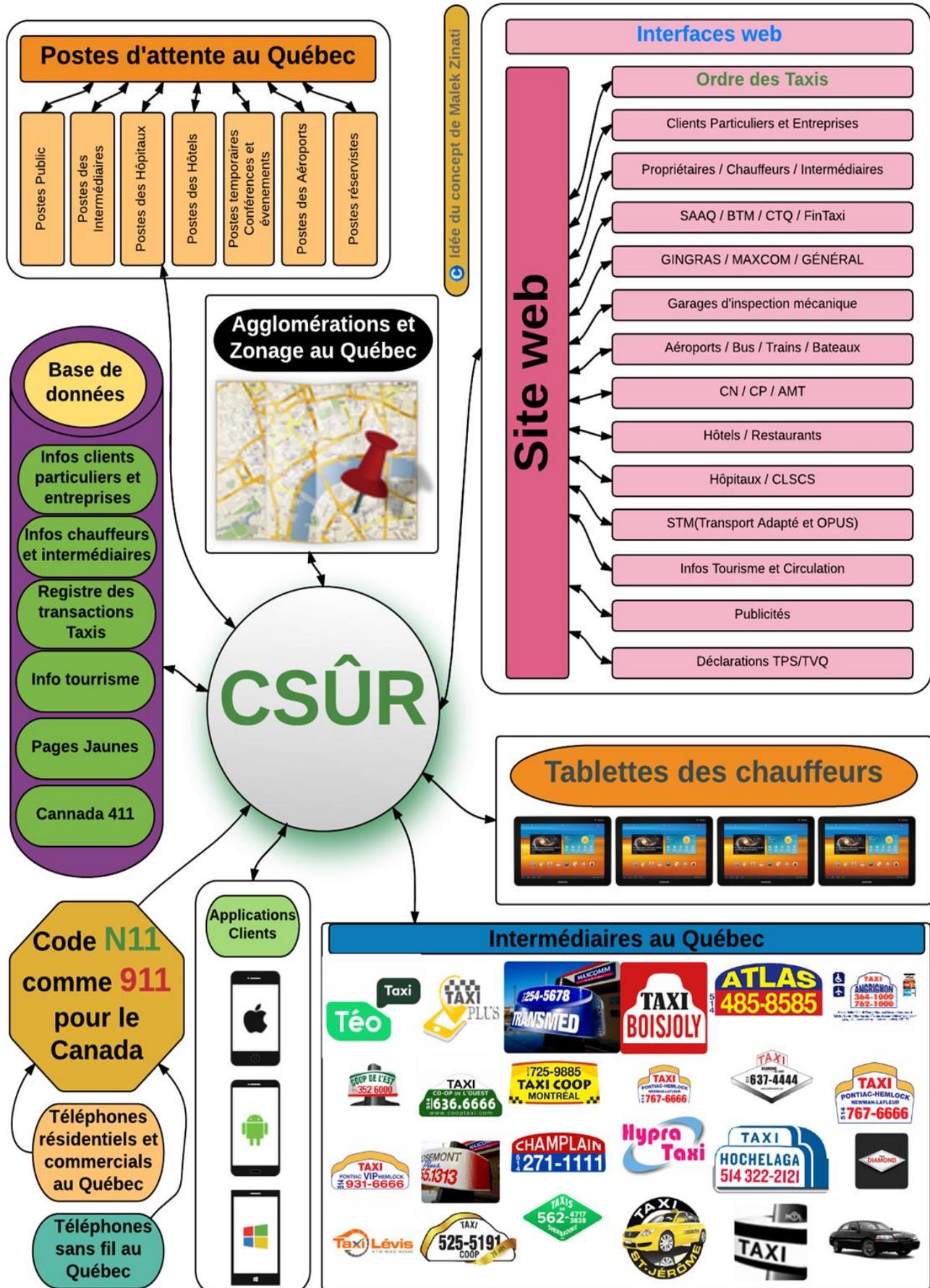
CTE - 026M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile

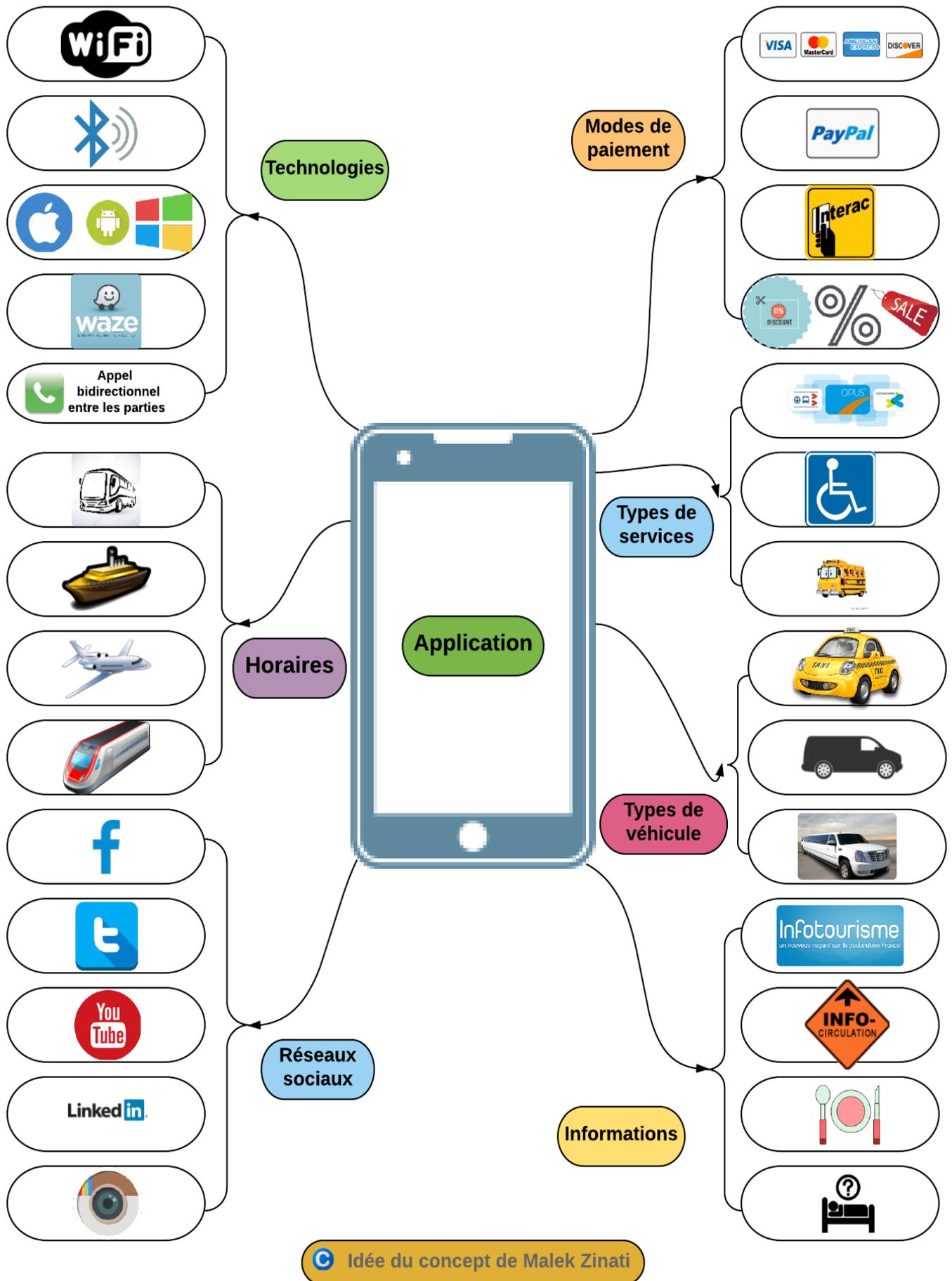


Centrale d'un Système Universel de Répartition

Table des matières

A. Les composantes du système	5
1. La centrale CSÛR	5
2. Le code N11 ou XYZ choisi, exemple le "555"	5
3. La base de données CSÛR	6
4. Les applications CSÛR	6
1. Compatibilité des plateformes mobiles requise	7
2. La télématique et les appels bidirectionnels	7
3. La géolocalisation	7
4. La priorité d'assignation des chauffeurs à des courses	7
5. Les connexions BLUETOOTH et WIFI	7
6. Les modes de paiement	7
7. Les publicités	7
5. Les intermédiaires et chauffeurs	8
1. Les intermédiaires	8
2. Les chauffeurs	8
6. Les tablettes des chauffeurs	8
1. Compatibilité	8
2. Utilisation de données	8
7. Les postes d'attentes au Québec	8
8. Les agglomérations et le zonage de la carte du Québec	9
1. Fusionnement des agglomérations	9
9. Un site web et ses interfaces	9
1. Ordre des taxis	9
2. Clients particuliers et entreprises	9
3. Propriétaires, chauffeurs et intermédiaires	9
4. SAAQ, BTM, CTQ et FinTaxi	10
5. Gingras, Maxcom et Général taximètre	10
6. Aéroports, Bus, Trains et Bateaux	10
7. CN, CP et AMT	11
8. Hôtels et restaurants	11
9. Hôpitaux et CLSCs	11
10. STM (transport adapté et OPUS)	11
11. Infos Tourisme et Circulation	11
12. Publicités	12
13. Déclarations TPS/TVQ	12
B. Voitures taxis	13
1. L'uniformité	13
2. Les plaques d'immatriculation	13
3. Les ententes collectives	13
C. UBER	14
1. Avantages et désavantages	14, 15, 16, 17
D. Téo taxi	18
1. Avantages et désavantages	18, 19
E. Les intermédiaires	20
1. Privatisation	20
2. Monopole des services	20
3. Hausse des tarifs	20
4. Comité disciplinaire	20





A. Les composantes du système

1. La centrale CSÛR

Elle interagit avec toutes les autres composantes afin d'assurer un échange cohérent de toutes les communications possibles dans cette industrie, exemple :

1. La détection et l'enregistrement des chauffeurs sur les postes d'attentes et dans les zones,
2. L'enregistrement des opérations taxi dans la base de données,
3. La réception des demandes taxi venant d'une application ou des téléphones,
4. L'acheminement des demandes des courses provenant des intermédiaires et destinées à des chauffeurs,
5. Assure un pont de communications électronique et télématique entre tous les artisans de l'industrie,
6. Relie le système du code choisi à la centrale,
7. Exécute des algorithmes utiles au bon fonctionnement du système,
8. Applique des règles en répartitions et des tarifs prédéfinis,
9. Doit être bâtie de manière à être modulaire, flexible et extensible,
10. Centralise le tout et minimise les confusions.

2. Le code N11 ou XYX choisi, exemple le "555"

Ce code permet de faciliter la demande en taxi et surtout pour les clients résidentiels et commerciaux. Le client ne peut, toujours pas, se souvenir des numéros des téléphones des intermédiaires. Il ne peut, non plus, attendre à ce que la réceptionniste lui réponde afin que cette dernière procède à l'enregistrement de sa demande et l'envoi d'un chauffeur donné.

1. Le système du code pourra proposer au client :

- a. De sauvegarder et modifier son choix à un intermédiaire donné,
- b. Le choix du type des véhicules,
- c. La réservation et l'annulation d'un taxi,
- d. Le choix du mode de paiement.
- e. Une reconnaissance de son adresse par la correspondance de son numéro de téléphone à une entrée préalablement enregistrée dans la base de donnée,
- f. La confirmation de l'arrivée du chauffeur par une sonnerie spéciale comme par exemple deux "BIP" rapide sur son téléphone.

3. La base de données CSÛR

Les bases des données de Canada 411 et Pages jaunes peuvent être intégrées dans la base de données centrale et mises à jour si nécessaire comme elles peuvent être interrogées par CSÛR, via des interfaces programmables, à chaque fois qu'une reconnaissance d'adresse est requise moyennant un numéro de téléphone résidentiels ou commercial.

Chaque opération qu'elle soit en attente, complétée ou annulée doit être enregistrée dans la table des transactions de la base de données centrale. Ledit enregistrement permettra à tous les clients, via une interface web, de s'y référer afin de retracer un objet oublié dans le taxi du chauffeur et bien sûr consulter à nouveau ses propres transactions pour plusieurs raisons qu'elles soient.

Les informations des chauffeurs, des propriétaires, des intermédiaires, des publicités peuvent y être enregistrées et mises à jour quotidiennement.

4. Les applications CSÛR

1. Compatibilité des plateformes mobiles requise :

L'application cliente doit être conçue pour permettre à tous les clients, ayants des dispositifs mobiles intelligents, de pouvoir la télécharger à partir des magasins électroniques des plateformes existantes, exemple :

- a. iOS d'Apple,
- b. Android de Google,
- c. Windows Phone de Microsoft,
- d. BlackBerry OS de RIM,
- e. Symbian OS de Nokia.

2. La télématique et les appels bidirectionnels :

La demande en taxi n'a pas toujours été facile pour le client. Ça nécessitait plusieurs intervenants humains pour l'accomplir. Le client appelle l'intermédiaire, ce dernier lui met en attente. Le client s'impatiente et le chauffeur arrive en retard.

Aujourd'hui, avec la télématique, il est très facile de mettre en communication plusieurs intervenants sans effort et délai.

a. Communication entre le client et le chauffeur :

Il est fréquent que le client ou le chauffeur soit en retard au lieu de la prise en charge. Nous pouvons permettre aux deux parties de se communiquer de façon anonyme en leur permettant de bien coordonner pour entamer la course.

b. Communication entre le client et l'intermédiaire :

Le client doit pouvoir entrer en communication avec la centrale afin de demander ou signaler toute information pouvant être utile à une course donnée.

c. Communication entre le chauffeur et l'intermédiaire associé :

Pour des multitudes de raisons, l'option d'une communication entre le chauffeur et l'intermédiaire ne doit pas manquer sa place au cadre de cette industrie et surtout pour des cas urgentes.

3. La géolocalisation :

La simulation des positions ou des emplacements par la technologie de la géolocalisation a percé le marché du transport depuis plusieurs années. Il est fortement utile de maximiser son utilisation.

a. Intégrer l'application de navigation GPS WAZE de Google à l'application CSÛR.

4. La priorité d'assignation des chauffeurs à des courses :

a. La répartition des courses doit prioriser les taxis attendant longtemps sur des postes et ensuite activer la géolocalisation au plus près si et seulement si le poste le plus proche est vide.

5. Les connexions BLUETOOTH et WIFI :

a. Le client doit être capable de se connecter à l'internet via la technologie WIFI disponible sur la tablette du chauffeur.

b. Il peut aussi se servir de la technologie Bluetooth pour écouter la radio et la musique.

6. Les modes de paiement :

a. Plusieurs modes de paiement pourront être préconfigurés au compte du client afin de lui faire éviter de donner les cartes durant le transport.

b. Tout est programmable, même les coupons des intermédiaires.

7. Les publicités :

a. La publicité sera présente dans l'application. Le client pourra saisir des opportunités promotionnelles et profiter des rabais via l'application CSÛR.

5. Les intermédiaires et chauffeurs

1. Les intermédiaires :

- a.** Seront connectés à la centrale via des APIs (des interfaces de programmation),
- b.** Chaque course provenant d'un intermédiaire donnée et qui est destiné à un chauffeur en particulier doit absolument passer via la centrale CSÛR avant d'aboutir sur la tablette du chauffeur.

2. Les chauffeurs :

- a.** Chaque chauffeur ne peut travailler qu'avec un seul intermédiaire.
- b.** La cotisation ne doit pas excéder 100\$ par mois.
- c.** Le chauffeur peut travailler avec un intermédiaire donné comme il peut rester autonome,

6. Les tablettes des chauffeurs

1. Compatibilité :

- a.** Contrairement aux applications clientes, les tablettes des chauffeurs pourront uniquement être dotées de la plateforme Android. Le logiciel CSÛR de la tablette sera installé sur des Samsung Galaxy Tab 2 10.1. c'est entièrement suffisant pour toutes les tâches quotidiennes d'un chauffeur de taxi.

2. Utilisation de données :

- a.** Il faut négocier un contrat d'utilisation de données illimité pour les tablettes des chauffeurs.
- b.** Les clients pourront se connecter au WIFI en utilisant la vignette de la voiture comme mot de passe uniquement s'ils sont à bord,
- c.** Au lieu de donner leurs adresses de façon verbale, les clients auront la possibilité de transmettre leurs adresses à la tablette du chauffeur via l'application de leurs téléphones. Le démarrage de la course se déclenchera automatiquement.

7. Les postes d'attentes au Québec

les postes d'attentes représentent des endroits de repos pour les chauffeurs. Nous n'avons jamais pris la responsabilité d'informatiser leurs schémas au sein d'une application afin de les utiliser comme des ressources pour

l'optimisation des déplacements inutiles des chauffeurs des taxis.

1. Créer une numérotation unique pour chaque poste.
2. Catégorisation les différents types de postes :
 - a. Public ou privé,
 - b. Aéroport, gares, hôtels, terminus d'autobus,
 - c. Principal ou réserviste.
3. Quantification du nombre de taxis sur chaque poste,
4. Mise à jour dynamique des entrées et sorties des chauffeurs sur les postes,
5. Donner la possibilité aux chauffeurs de voir les états des postes les plus proches de leurs emplacements,
6. Informer les chauffeurs sur les positions sur les postes des autres chauffeurs qui les précèdent et les suivent.
7. L'ordre des taxis sur les postes devra être assuré par le système.

8. Les agglomérations et le zonage de la carte du Québec

Fusionnement des agglomérations :

- a. L'état de l'industrie du taxi actuelle oblige les chauffeurs à faire la moitié de leurs déplacements à vide. Un voyage à destination d'une agglomération autre que celle desservie par un taxi, exige ce dernier de retourner à l'agglomération d'origine.
- b. On fusionne les cinq agglomérations des T02, T05, T08, T11 et T12,
- c. On partitionne la carte géographique du Québec en zonage beaucoup plus optimisé que l'état des zones actuelles de tous les intermédiaires.

9. Un site web et ses interfaces

1. Ordre des taxis

- a. Il serait très facile, pour les dirigeants de cet ordre, d'interagir avec chauffeurs, intermédiaires et toute organisation gouvernementale.

2. Clients particuliers et entreprises

- a. Création des comptes et une paramétrisation des profils,
- b. Consultation des courses précédentes,
- c. Signalement de la perte d'un objet dans un taxi,

3. Propriétaires, chauffeurs et intermédiaires

- a. Intermédiaires :

- i. Ajout des membres propriétaires et chauffeurs à leurs flottes à condition qu'un propriétaire ne peut faire partie que d'une seule flotte unique,
- ii. Paiement des frais d'exploitation de leurs permis auprès du BTM,
- iii. Configuration des rabais électroniques destinés à des entreprises ou organisations en affaire,
- iv. Communiquer avec les propriétaires et chauffeurs via des messages électroniques envoyés aux tablettes ou par courriels.
- v. Créer des réservations leurs clients.

b. Propriétaires et chauffeurs :

- i. Modification et consultation des dossiers,
- ii. Déclaration des TPS/TVQ,
- iii. Paiement de la plaque d'immatriculation, du permis chauffeur, du permis de conduire,
- iv. Demande d'un certificat de recherche négative,

4. SAAQ, BTM, CTQ et FinTaxi

- a.** La SAAQ pourra valider électroniquement le type du permis 4C du chauffeur du taxi et pourra l'activer et le désactiver si nécessaire,
- b.** Le BTM pourra communiquer avec les chauffeurs et intermédiaires via des messages envoyés sur leurs tablettes ou courriels,
- c.** La CTQ pourra envoyer des avis de renouvellement des permis taxi aux propriétaires. Elle pourra aussi faire la modification des tarifs règlementaires via l'interface web.
- d.** FinTaxi transmettra les certificats de conformité suite à une mise à nouveau de chaque cours poursuivi.

5. Gingras, Maxcom et Général taximètre

- a.** Chaque mandataire pourra transmettre le statut du certificat de vérification du taximètre au BTM.
- b.** Ils pourront envoyer des rappels sur les tablettes des taxis,
- c.** Reçoivent les rendez-vous des chauffeurs envoyés depuis leurs tablettes,

6. Aéroports, Bus, Trains et Bateaux

- a.** Les taxis en général sont mal informés des horaires des avions, Bus, trains et Bateaux. Il serait plus innovant de créer un module

horaire pour l'interconnecter avec le système. De cette façon, les chauffeurs seront informés sur leurs tablettes des statuts de tous les moyens de transport des personnes.

7. CN, CP et AMT

- a. Les transporteurs des marchandises et des personnes par train nécessitent régulièrement des demandes en taxi. Nous pouvons informatiser toutes les procédures des demandes en taxi, du remplissage des formulaires et de la facturation.

8. Hôtels et restaurants

- a. Peuvent commander des taxis pour leurs clients,
- b. Les hôtels et les restaurants font beaucoup d'évènements. Par l'entremise de cette interface web, ils seront capables de créer des évènements et de les acheminer au système afin que ce dernier en informe les intermédiaires et chauffeurs.

9. Hôpitaux et CLSCs

- a. Via l'interface web dédiée à ces établissements, les préposés et les personnels seront en mesure de commander des taxis. Ils auront la possibilité de retracer le déplacement d'un patient donné.

10. STM (transport adapté et OPUS)

- a. La STM peut acheminer les demandes en transport adapté aux intermédiaires comme elle pourra le faire directement sur les tablettes des chauffeurs,
- b. Nous pourrons informatiser tout le processus de remplissage des formulaires via cette interface afin d'éviter le traitement des paperasses inutiles,
- c. Les chauffeurs pourront accéder au module STM via leurs tablettes en voitures,
- d. Les clients d'autobus ou métro pourront s'en servir du service taxi en utilisant leurs cartes OPUS.

11. Infos Tourisme et Circulation

a. Info Tourisme

- i. Les clients touristes au Québec ont toujours besoin d'informations sur les lieux touristiques. Avec une interface comme celle là, Info tourisme pourra inclure ses promotions dans le système qui seront propagées sur les tablettes des chauffeurs et sur les applications des clients.

b. Info Circulation

- i. Les taxis sont toujours sur les routes du Québec. La densité en taxis à des emplacements spécifiques pourra servir info circulation à déterminer l'état des routes et par conséquent, signaler à tout le monde des points de congestion.

12. Publicités

- a. Les compagnies qui désirent faire de la publicité pourront interfacer avec le système afin de télécharger leurs publicités au serveur CSÛR. Le système pourra assurer le déploiement des annonces sur les applications des clients et sur les tablettes des chauffeurs,
- b. Une fois la publicité est à jour sur la tablette du chauffeur, elle y sera défilée de façon automatique sur la moitié droite afin de laisser l'autre moitié gauche disponible pour que le chauffeur puisse poursuivre la trajectoire.

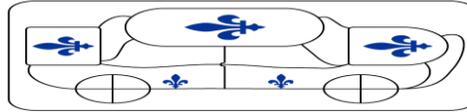
13. Déclaration TPS/TVQ

- a. Au lieu d'inciter les chauffeurs des taxis à faire leurs déclarations de façon trimestrielle ou annuelle en utilisant des papiers, il serait plus écologique d'opter toujours pour une déclaration électronique via cette interface dédiée à la fiscalité,
- b. En implémentant à ladite interface un système comptable professionnel, les chauffeurs des taxis pourront un jour faire leur déclaration de façon électronique en utilisant des outils de saisie pour leurs dépenses d'entreprise.

B. Voitures taxis

1. L'uniformité :

1. Aucun lanternon, car il y a eu plusieurs incidents où les dômes se détachent et tombent sur les autres utilisateurs de la route.
2. Une seule couleur pour toutes les voitures. Ça peut être le drapeau du Québec.



3. Une seule plaque "T#" pour chaque différente ville du Québec.
4. Les vignettes devront être des grands collants collés sur les taxis,
5. Le numéro du code (555) devra être affiché sur les taxis,
6. Le nom de l'application devra aussi être identifié sur les taxis afin de bien cibler clients de partout,
7. Un témoin de statut à trois couleurs :
 - a. **Vert** : disponible à prendre un client,
 - b. **Orange** : avec un client ou en route vers un client,
 - c. **Rouge** : avec un client ou ne travaille pas.

2. Les plaques d'immatriculation :

1. Les compagnies avec des plaques "F" payent un montant aux à l'entour de 350\$ par année. Les frais des plaques taxi devront au maximum se situer entre 350\$ et 700\$.

3. Ententes collectives :

1. Les assurances :

- a. Une seule compagnie d'assurance devra faire des efforts afin d'offrir, à tous les propriétaires des permis, une assurance forfaitaire avantageuse à un prix raisonnablement acceptable.

2. Les voitures électriques :

- a. Les concessionnaires et le gouvernement devront s'entendre sur les subventions servant à encourager les propriétaires des permis à acquérir des nouvelles voitures électriques,
- b. Les voitures électriques devront être de couleur blanche afin de faciliter l'opération de collage des collants sur leurs surfaces.

C.UBER

1. Avantages :

1. Le paiement par carte de crédit préconfiguré,
2. Une visibilité mondiale,
3. La transparence du déplacement de la voiture commandée,
4. Aucune intervention humaine pour l'acheminement des courses clients à des chauffeurs.

2. Avantages et désavantages :

1. Baisse des tarifs dû à une libre réglementation non contrôlée et à des frais fixes non exigibles.

3. Désavantages :

1. Fiscales :

- a. Ne paye pas la TVQ,
- b. Ses chauffeurs ne payent pas de TPS, TVQ et impôts,

2. Opérationnels :

- a. Il n'existe aucune centrale pour servir les clients à l'immédiat,
- b. Le seul mode de paiement est le crédit,
- c. Ses chauffeurs peuvent le contourner et accepter une proposition d'une course en comptant,
- d. Ses clients ne peuvent pas s'objecter aux montants facturés,
- e. Ne permet pas de choisir un montant spécifique de pourboire, uniquement au pourcentage.
- f. N'accepte pas l'argent en espèce,
- g. Un objet perdu pourra ne jamais être retrouvé parce que, après que la course soit terminée, le client ne pourra plus rentrer en communication avec le chauffeur. Il faut va falloir une communication par courriel et ça risque d'être très long.

3. Règlementaires :

a. Ses voitures :

- i. Ne sont pas reconnaissables aux yeux du public et à ceux des autorités gouvernementales et surtout policières,
- ii. Ne peuvent pas être hélées par des clients potentiels,

b. Ses chauffeurs :

- i. Ne possèdent pas un permis de transport par taxi,

- ii. Ne déboursent pas les frais d'une immatriculation de transport des personnes moyennant une rémunération,
- iii. Ne font pas des inspections du taximètre au six mois,
- iv. Ne peuvent pas emprunter les voies réservées au transport rémunéré par taxi et bus,
- v. N'émettent pas des reçus papiers à la demande des clients,
- vi. Font des attentes dans des endroits non autorisés comme à l'aéroport P.E.T,

4. Professionnels:

- a. Les chauffeurs UberX ne sont pas munis d'un permis de chauffeur de taxi (numéro de Pocket),
- b. Ne possèdent pas une formation à la toponymie reliée à l'agglomération desservie,
- c. Les jeunes chauffeurs UberX tentent d'obtenir les numéros des téléphones des jeunes filles, de les inviter à prendre un café, de les proposer leurs numéros de téléphone. Cela brise la limite du cadre professionnel dans lequel l'industrie opère actuellement. À ce fait, j'ai pris une cliente qui m'a confirmé qu'elle a été draguée à trois reprises par des jeunes amateurs du transporteur clandestin UBER.

5. Sécuritaires :

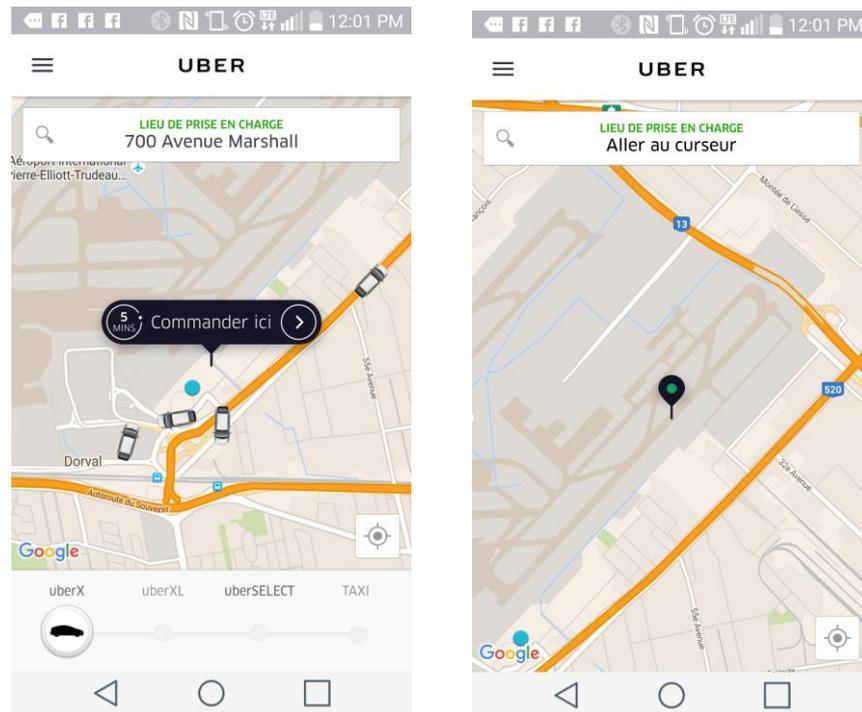
- a. Permet à ses chauffeurs de commettre des crimes entre des courses comme ce qui est arrivé avec le chauffeur UberX à Michigan,
- b. Ne possèdent pas des assurances commerciales pour leurs voitures,
- c. Ne font pas des inspections mécaniques au six mois,
- d. Ses voitures ne sont pas dotées par des boutons de panique pour contacter immédiatement le 911,

6. Tarifaires :

- a. Augmentation des tarifs selon l'offre et la demande,
- b. Ses voitures ne sont pas dotées d'un taximètre pouvant être configurés avec les dimensions des roues spécifiques à chaque voiture,
- c. Par l'absence d'une formation professionnelle, le montant finale de la course pourra facilement augmenter à cause d'un mauvais trajet emprunté par le chauffeur UberX.

7. Technologiques :

- a. Son application peut être dotée d'un algorithme pouvant jouer avec les tarifs réglementaires pendant l'exécution de la course, car l'algorithme de l'application n'a pas été testé et ne pouvant pas être contrôlé par le gouvernement,
- b. Ne permet pas une alternative de tarification, un taximètre, si l'application est en panne de fonctionnement,
- c. Offre la possibilité de fausser la géolocalisation réel du dispositif afin de déjouer des ententes avec des autorités comme il l'a débuté avec l'aéroport P.E.T :



8. Monopolistes :

- a. Peut travailler avec un nombre illimité de chauffeurs UberX, UberXL et UberSelect. Par conséquent, le revenu quotidien des chauffeurs des taxis est à baisses progressives.

9. En covoiturage normal ou urbain:

- a. Il ne respecte même pas le concept de covoiturage normal ou urbain parce qu'il n'interroge pas le chauffeur UberX sur sa destination afin de lui acheminer le bon client qui désire s'en aller dans la même direction que lui. D'ailleurs, il a été démontré que les chauffeurs UberX attendent à des endroits spécifiques, non aux postes d'attentes, pour recevoir des courses proposées par UBER selon la distance la plus courte qui peut exister entre le client et le chauffeur UberX. Par exemple d'endroit : À la

10. En balisage

a. Ses voitures :

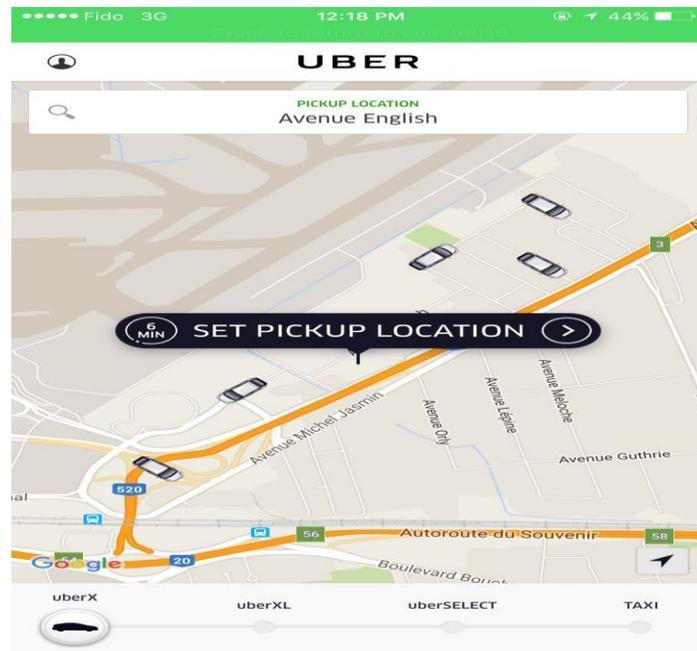
- i. Ne sont pas identifiées par des plaques "T",
- ii. Ne sont pas marquées par le collant "taxi MTL",
- iii. Ne sont pas attirées par des vignettes uniques et visibles au public,
- iv. N'ont pas des lanternons sur les toits de leurs voitures.

b. Ses chauffeurs :

- i. N'ont pas des identités, des cartes "POCKET", pouvant être affichées à l'intérieur des voitures,
- ii. N'ont pas d'uniforme comme ce qu'on exige, aujourd'hui, aux chauffeurs des taxis.

11. En contournement du système :

- a. UBER s'affirme qu'il ne fait pas du taxi, mais propose une option de commander un taxi sur son application là où on voit clairement la mention "TAXI" :



- b. Encouragement des chauffeurs à enfreindre la loi du Québec en les incitant à faire du transport illégal rémunéré,
- c. Contestation et paiement des amendes des chauffeurs UberX qui se font prendre par la police ou le BTM,

D.Téo taxi

1. Avantages :

1. Diminution du GES,
2. Une flotte uniforme,
3. Diminution des dépenses en carburant,
4. Utilisent les technologies les plus récentes,
5. Procure des avantages sociaux à ses employés chauffeurs,

2. Désavantages :

1. Pour les salariés :

- a. Ne peuvent pas offrir un service beaucoup plus courtois que les travailleurs autonomes,
- b. Ne sont pas libres de choisir leurs quarts de travail de façon aléatoire,
- c. Peuvent subir certaines pressions de leur employeur. Cela pourra avoir un effet négatif sur le comportement du chauffeur envers les clients.

2. Pour les travailleurs autonomes :

- a. La majorité, genre 98,706 %, refuse d'adhérer à la formule salariale :

$$((110 \text{ taxi Téo}) * 100) / (8500 \text{ permis au Québec}) = 1,294\%$$
 que représentera la flotte Téo taxi en début des prochains mois.
- b. Ils ne seront pas encadrés par une mutuelle tel que TAXELCO les avait promise,
- c. Il y a une absence du contrat de gré à gré tel que monsieur Alexandre Taillefer l'avait prononcé à la télé,
- d. Le prix de location que TAXELCO propose aux propriétaires n'arrive pas à couvrir le montant hebdomadaire qu'il faudra rembourser à Desjardins pour le permis taxi. TAXELCO propose 265\$ plus taxes lors de son récent témoignage aux travaux de la commission parlementaire, mais le montant net à rembourser varie entre 350\$ et 400\$,
- e. La plupart des propriétaires gèrent leurs horaires, jours de repos, vacances et vies avec une grande liberté. Ils n'ont pas de patron et n'en veulent pas non plus. Ils veulent tout simplement rester des indépendants,

- f. Téo se fait accordé des ententes sans consultation auprès de la grande majorité des artisans de l'industrie, exemple :
 - i. Il n'a pas été possible de donner son permis en location à un autre chauffeur jusqu'à l'arrivée de Téo. Cependant, il est strictement impératif que la voiture soit totalement électrique pour pouvoir le faire en dehors du projet pilote Téo.
 - ii. Téo commencera à opérer à l'aéroport P-E-T. au tout début du printemps sans avoir pris une entente avec les participants gagnants du terme en cours, ni avec l'entière industrie du taxi. **Pourquoi ça sera accordé à lui seul ?**
- g. Son modèle d'affaire crée des mécontents et peut se transformer, du jour au lendemain, en monopole où Téo sera le seul gagnant parce que la majorité des travailleurs autonomes va devoir accepter les changements qu'il proposera au gouvernement sans le consentement de tous les artisans de l'industrie. C'est pour cela que Téo devra lui aussi être encadré par l'Ordre des taxis et être contrôlé par une application comme CSÛR.
- h. Sachant que Téo peut échanger cinq permis taxis entre six voitures électriques. Comment peut-on s'assurer qu'uniquement cinq voitures prendront la route et non les six. Il peut arriver que toutes les six voitures électriques soient chargées complètement, donc ils peuvent prendre la route en même temps.
- i. Scénario pouvant nuire aux clients :
 - i. Supposant que le chauffeur Téo a pris un client et doit remettre la voiture à la charge une fois le client soit déposé à sa destination voulue. Advenant le cas où le client a oublié quelque chose à l'origine de la prise en charge et doit immédiatement retourner pour le récupérer. Comment Téo va s'ajuster pour satisfaire le client si et seulement si la charge restante de la voiture ne permettra pas au chauffeur de faire la distance en aller-retour depuis l'origine de la course?

Un petit calcul :

La charge nécessaire pour le déplacement de la voiture électrique doit minimalement être supérieur à à la charge résultante des

Charge requise pour un seul aller +
Charge requise pour le retour au point de départ +
Charge requise pour le retour au garage .

afin que le client soit transporté sans aucune contrainte.

E. Les intermédiaires

1. Privatisation :

1. La privatisation des intermédiaires peut leur permettre d'exercer un pouvoir d'exécution des sanctions disciplinaires reflétant leurs propres intérêts sans aucune prise de conscience.
2. Si un propriétaire doit absolument quitter un intermédiaire donné, il doit déboursier des frais :
 - a. Pour changer le logo figurant sur le lanternon,
 - b. Certains intermédiaires obligent le chauffeur à utiliser le terminal de paiement par cartes fourni par eux. Pour cela, le propriétaire doit déboursier des frais importants pour pouvoir opérer avec lesdits intermédiaires,
3. Les règles opérationnelles des intermédiaires diffèrent de l'un à l'autre,

2. Monopole des services :

1. Certains intermédiaires exercent le monopole sur certains services. De plus, tous les membres du même intermédiaire ne peuvent pas profiter du service. Il y a des sélections et des privilèges selon certains dirigeants

3. Hausse des tarifs :

1. L'industrie du taxi, depuis son existence sous la supervision des intermédiaires, n'a jamais évoluée de façon technologique importante. Toutes leurs évolutions à présent n'ont pas donné une avancé remarquable aux yeux des propriétaires et chauffeurs. Dans ce sens, pourquoi les chauffeurs devront continuer à payer des cotisations assez élevées ?
2. Les frais sur les cartes crédits et débits représentent, pour certains intermédiaires, une source de profits incontournable. Certains chargent jusqu'à 6% plus taxes sur les deux types des cartes.

4. Comité disciplinaire :

1. Les intermédiaires devront être contrôlés par l'ordre des taxis quand à l'application des règles et sanctions disciplinaires.