

Claude Boulet

Élu par les limousines de Montréal comme représentant

Nommé comme porte-parole de l'association des limousines berlines  
de Montréal.

---

# Transport rémunéré par automobile

Opinion concernant la mise à jour  
de l'offre de service de l'industrie

---

Claude Boulet

230-495 Boul. Sir Wilfrid Laurier

Beloeil (QC) J3G 0P4

Tel. : 514 990-7915

[info@limoselect.com](mailto:info@limoselect.com)

Facebook : Limo Select

## Présentation

Je représente l'association des limousines berlines de Montréal. Cette association représente la quasi-totalité (65/70) des limousines de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau. Notez que les membres de cette association ne sont pas exclusivement à Montréal. Ils possèdent aussi des limousines de grand Luxe à Montréal, Laval, Québec pour environ un total de 100 titulaires.

J'ai une expérience de 36 ans dans l'industrie du taxi régulier et du taxi spécialisé, aussi appelé limousine, black car, car service ou livery car.

J'ai été élu et j'ai représenté ces différents secteurs de l'industrie à plusieurs niveaux, des ligues à Montréal en 1990, la présidence de la Coopérative des taxis de Montréal, la création d'association de limousine, la présence sur la table de concertation provinciale lors de sa création, etc.

Lors d'une élection supervisée par la Ville de Montréal en Juin 2015, L'industrie m'a mandaté pour représenter toutes les limousines, berlines et de grand luxe de Montréal au sein du conseil d'administration du Bureau du Taxi de la Ville de Montréal.

Vu que nous sommes dans un moment charnière concernant les transports par taxi, nous avons décidé de nous joindre au RTAM. Cette filiale de la FTQ nous conseille et même nous donne accès à différents services, incluant des services financiers comme ceux de Fintaxi.

# Transport rénuméré par automobile

## **Opinion concernant la mise à jour de l'offre de service de l'industrie**

Nous répondrons directement aux enjeux du Ministère par la suite nous présenterons les positions concernant les moyens qui doivent être mis en œuvre pour mieux répondre aux besoins de la clientèle.

## **Le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers**

La sécurité des usagers dans les transports est la responsabilité première de l'État. Pour le transport par taxi, le gouvernement a fixé des exigences qui portent sur différents éléments, dont la vérification des antécédents judiciaires, la formation obligatoire, l'obtention d'une couverture d'assurance adéquate, un âge maximal pour le véhicule et une inspection mécanique deux fois par année.

 Ces normes devraient-elles être applicables à tout type de transport rémunéré de personnes par automobile?

Au départ, on offre à des gens d'embarquer à bord de véhicules conduits par des inconnus ! Les normes doivent être applicables à tout transport rénuméré et il est important d'y rajouter une évaluation de chauffeurs par les passagers. Des compagnies comme Uber prétendent faire des vérifications mais sur quelles bases peut-on croire que celles-ci sont valables. En faisant une recherche, il est facile de découvrir un très grand nombre de cas d'agressions, surtout sexuelles, de ses chauffeurs. En cas de dérapage, le gouvernement en sera tenu responsable de toutes façons. C'est la même chose pour les vérifications mécaniques, seul un garage accrédité par la SAAQ effectuera des vérifications. Il est contre toute logique d'être juge et partie. À Montréal, il y aura bientôt implantation de caméras. Elles auront un impact sur la sécurité des passagers et des chauffeurs de taxi. Une exemption pour les limousines, les clients exigent une discrétion quant à leur présence et la teneur de leur discussion. Vu qu'il n'y a pas de plainte ni d'agression, elles ne sont pas nécessaires dans ce service.

 Ces normes devraient-elles être plus sévères ou plus souples?

Ces normes sont à point pour le moment présent. Il reste juste quelques points en rodage comme mieux cibler la formation nécessaire à chaque chauffeur selon ses forces et ses faiblesses. Le gouvernement devra y ajouter des accessoires de sécurité obligatoires selon l'évolution de la technologie mécanique, comme les dispositifs anti-somnolence et prévention de collision. Ceci devra être fait graduellement. L'encadrement est nécessaire.

## Est-ce qu'une formation devrait être exigée à l'ensemble des conducteurs rémunérés de personnes par automobile?

Le taxi à Montréal a ouvert une école pour améliorer la qualité des services. Cette démarche doit être poursuivie. Comme c'est un service public, La formation de base est essentielle. Nous sommes contre l'opération sans formation qui se ferait sur le dos des clients. La formation continue doit être coordonnée avec l'évaluation du chauffeur pour rendre les formations plus efficaces et pertinentes.

## **L'amélioration des services offerts à la clientèle**

En plus des courses traditionnelles de taxi, cette industrie est également impliquée dans le transport collectif et accessible partout au Québec. À titre d'exemple, plus de 45 municipalités régionales de comté ont des contrats avec des taxis pour du transport collectif. Hors des grands centres, plus de 40% des déplacements des personnes handicapées sont effectués par taxi ou par taxi accessible. La qualité des services est donc essentielle, mais celle-ci peut parfois s'avérer inégale.

## Comment réviser l'encadrement du transport rémunéré des personnes afin de permettre la compétitivité et, en parallèle, l'amélioration des services ?

Créer des exceptions territoriales aux agglomérations actuelles pour combler des besoins en transport accessible. Par contre, les agglomérations doivent demeurer afin de garantir un service minimum aux agglomérations en périphérie de Montréal. Créer une option de partage de course. Les nouveaux logiciels permettraient aux passagers de réduire leurs couts de déplacement en pouvant partager la course avec quelqu'un d'autre ayant un besoin de service sur le même itinéraire.

## Quel devrait être le rôle du gouvernement en matière d'amélioration de la qualité des services, notamment dans le transport adapté ?

L'évaluation des chauffeurs par les passagers. La formation est plus importante ici que dans les autres sphères. Cette clientèle a besoin de plus de support que d'autres. Ce secteur du transport par taxi DOIT être le premier à recevoir des subventions. C'est le maillon faible ou les alternatives offertes à la clientèle ciblée sont très limitées et qui doit être le plus supporté.

📖 Au-delà de l'amélioration des services, est-ce que le gouvernement devrait s'assurer de la protection du consommateur, notamment en matière de tarification ?

S'assurer qu'il y ait soit une tarification standard pour le taxi et que celle-ci peut-être différente d'une agglomération à l'autre mais qu'elle soit étudiée et définie par la CTQ qui possède tous les moyens et l'expertise pour se faire. Pour les taxis spécialisés, une uniformité est essentielle pour le service d'aéroport sans réservation. Il pourrait y avoir des tarifs d'heures de pointe ou de nuit mais encore une fois déterminé par la CTQ. Pour les réservations, comme les services offerts et les véhicules qui vont de la Lincoln MKT à la Rolls Royce, sont différents d'un fournisseur de service à l'autre, le client doit être avisé du coût de son service et des politiques pouvant modifier ce tarif.

### **La mise en place d'un environnement d'affaires équitable**

Présentement, l'industrie du taxi doit se soumettre à un encadrement et à des exigences qui ont un coût. Cette situation est exacerbée par le fait que les permis de propriétaire de taxi sont transigés sur un marché secondaire qui n'est pas sous le contrôle du gouvernement. La valeur des transactions des permis de propriétaire de taxi en vente sur le marché secondaire varie selon l'agglomération de taxi, et selon l'offre et la demande. Enfin, le gouvernement devra mettre en place des outils de contrôle appropriés afin de s'assurer que le nouvel encadrement sera respecté par tous.

📖 Comment le gouvernement doit-il contrôler l'offre en transport ? Doit-il plutôt laisser le libre marché opérer ?

Sans parler de sécurité, pour des raisons de fluidité de la circulation, l'arrivée de nouveau transporteurs ne pourraient que congestionner les endroits où la population est plus concentrée tel le centre-ville de Montréal. Tous les chauffeurs doivent être près des clients pour avoir des courses, ceci créera une guerre dans la rue. Avec ou sans lanterne, quiconque, à l'œil exercé peut voir un client potentiel à 2 coins de rue. Pour garantir une constance de qualité, l'offre doit être contingenté. L'expérience démontre que dans un marché libre l'offre augmente et la qualité de service diminue. Un libre marché créerait un trop grand nombre de chauffeur sur la route, au même endroit et en même temps, trop de nouveaux chauffeurs toujours en période d'apprentissage. Ça en devient une jobine, en attendant de trouver autre chose.

📖 Quelles devraient être les actions gouvernementales liées au

## marché secondaire de la revente de permis de propriétaire de taxi?

À la base le gouvernement via ses décisions antérieures est responsable du marché secondaire.

Il est important de toujours contrôler l'offre de service pour s'assurer de sa constance. Avec le temps et l'encadrement que les gouvernements ont mis ou ont laissé mettre en place, le commerce de permis est devenu un standard. Lorsque de nouveaux besoins apparaîtront, pour les nouveaux permis, dans l'industrie, nous citons Londres comme le meilleur des exemples parce que tout est axé sur le client et la carrière du chauffeur. Les permis y sont contingentés mais non transférables. La diversité des chauffeurs est aussi assurée par ce système. Le chauffeur ne s'achète pas un emploi comme nous le faisons en Amérique du Nord mais il choisit une carrière. À long terme, c'est la vision qui doit être privilégiée. Avec l'arrivée des voitures autonomes, cette formation ne sera pas perdue, les gens auront encore pour de nombreuses années le besoin d'être accompagnés ne serait-ce que pour avoir une option en cas de problème.

 Quelles mesures le gouvernement devrait-il adopter pour faire en sorte que toutes les formes de transport rémunéré de personnes soient assujetties à des structures d'affaires équitables / similaires?

. Une multinationale qui paie directement ses chauffeurs devra respecter les lois du Québec et elle devra reconnaître le statut d'employés de ses chauffeurs. Les regroupements comme les Coopératives, Taxi Diamond ou Téo Taxi contrôlent de plus en plus leurs environnements. Ils ont compris la demande de la clientèle fait partie de leurs plans d'affaires. En encadrant le taxi, on oblige les gens à créer des structures performantes. Tout ce qui reçoit un support gouvernemental doit être accessible à tous. Ceci inclut les bornes subventionnées par Hydro-Québec. Le taxi veut s'électrifier mais ne peut se bâtir un réseau de recharge par lui-même. Ce réseau doit être planifié par Hydro-Québec et toutes les bornes subventionnées pour l'industrie doivent être accessibles à toute l'industrie.

Du côté des limousines berlines, toujours aucune plainte donc nous pouvons affirmer que nous offrons une réponse adéquate aux besoins de nos usagers. L'offre est diversifiée quoique de nouveaux types de véhicules et que les règlements n'en permettent pas l'opération. Les sommes investies sont importantes, pour renouveler régulièrement la flotte et pour garder une constance de service exigée par la clientèle, le contingentement est essentiel.

## **L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies**

L'arrivée de nouvelles technologies, permettant de jumeler des chauffeurs à des clients potentiels, a favorisé le développement de

services de transport à l'écart de l'encadrement actuel prévu pour les services de taxis traditionnels. Ces technologies modifient les façons de faire, car elles obligent le paiement électronique pour toutes les transactions, favorisent la qualité des services par la rétroaction du client et fixent le prix d'une course en fonction de l'offre et de la demande.

### Le gouvernement doit-il encadrer ces nouvelles technologies dans le domaine du transport rémunéré des personnes ?

Nous sommes grandement en faveur de l'évaluation des chauffeurs par les clients. Pour le reste, ce n'est pas à une application de mise en contact à définir le système de transport rémunéré au Québec. Les compagnies de taxi existantes offrent déjà ce service. Le marché des limousines berlines à quant à lui un marché spécifique qui empiète peu sur celui du taxi. Il y a très peu de demande de dernière minute. Les clients font affaires avec des transporteurs établis. Des systèmes de référence sont déjà en place. Les suivi des chauffeurs est effectué. La géolocalisation est aussi faite lors de la répartition des courses depuis plusieurs années déjà.

### Quelles actions devrait entreprendre le gouvernement afin de favoriser le déploiement de nouvelles technologies en matière de transport

La technologie n'est une panacée. Rien ne pourra remplacer un chauffeur débrouillard et courtois qui connaît son travail dans un véhicule en bonne condition mécanique.

Mais ceci étant dit, le gouvernement devra revenir rapidement en consultation pour suivre l'évolution des assistances à la conduite. La voiture autonome sera ici bientôt et elle passera par un long processus technologique qui aura beaucoup plus de besoin d'encadrement que Uber. Le fondateur d'Uber Travis Kalanick a déjà dit en entrevue <http://recode.net/2014/06/08/the-17-billion-man-full-code-conference-video-of-ubers-travis-kalanick/> (à 18:20) que le cout des ses chauffeurs, est trop élevé, qu'il doit s'en défaire. Éventuellement ceci n'est qu'une étape avant d'arriver avec une offre de voiture sans chauffeur. Comment pourrait-il être encadré, avec tous les problèmes que nous y voyons aujourd'hui et que nous découvrirons demain. Quoique nous croyons que les gens vont exiger la présence d'un humain pour des raisons de sécurité.

---

## Une opinion complémentaire sur le transport rémunéré par automobile :

À la base, nous croyons à l'intermodalité de l'offre

Que ce soit, le transport en commun, le Bixi, le taxi, la limousine berline, le train ou l'avion, tout fait partie des options de transport de la population et chacun de ces transports répond à un besoin spécifique avec un encadrement qui lui permet d'être efficace.

### L'usage des permis.

Les permis ont été émis par les autorités municipales pour garantir à la population une constance quant au service offert. La Commission des transports du Québec a pris la relève afin d'uniformiser le service taxi à la grandeur du Québec. Ils ont fait l'objet d'une multitude de réforme et l'évolution continue. Notez l'expertise développée par les législateurs pour comprendre et répondre aux besoins de la clientèle.

Les besoins vont du transport accessible au transport de diplomates. Des changements sont à prévoir quant à l'usage de certain permis sous-utilisés. Nous en reparlerons plus loin.

Essentiellement, il y a deux types d'encadrement nécessaire, l'encadrement de la qualité du service qui nécessite une compréhension par l'industrie des standards à offrir et la tarification qui peut être différente mais surtout comprise par l'utilisateur.

### Taxi

Le taxi de 2016 ne sera plus jamais celui de 2015

Il suffi de lire la politique sur le transport par taxi de la ville de Montréal pour s'en convaincre.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/prt\\_vdm\\_fr/MEDIA/DOCUMENTS/politique\\_industrie\\_taxi\\_11082014.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/prt_vdm_fr/MEDIA/DOCUMENTS/politique_industrie_taxi_11082014.PDF).

### Transport adapté

Le transport adapté est le type de transport le plus difficile à satisfaire. Au départ, il y a un besoin d'investissement plus important qu'un taxi régulier. Le travail est plus exigeant physiquement et la demande n'ira fatalement qu'en augmentant.

Il y a une demande pour les limousines pour gens ayant un handicap mais le cout d'opération, les limitations de permis et le choix de véhicule ne nous permet pas actuellement de répondre à ce besoin.

### Pour les taxis spécialisés en berline

Ce n'est pas comme le taxi, il n'a pas de plainte de la clientèle. Il n'est pas impératif de tout réformer.

Nous offrons simplement ce que le taxi ne peut ou pouvait offrir en complétant l'offre.

Nos tarifs doivent nous permettent de porter une attention bien spécifique à chaque passager. C'est notre rôle, à la base.

Toutes nos réservations sont faites à l'avance. Les seules courses non réservées sont celles prises en charge à l'aéroport Pierre-Elliot Trudeau. Nos véhicules sont géolocalisés et nous tachons d'avoir une répartition qui tiens compte du mouvement des véhicules.

Les réservations se font majoritairement par internet. Le téléphone et des applications sont aussi utilisés.

Fin 2015, un grand nombre de nos berlines sont des tractions intégrales pour nous permettre de faire face à toutes les situations.

Les voitures étant de plus en plus petites, pour offrir un service constant, nous avons de besoin d'une diversité de véhicules.

Cadillac et Lincoln pour les besoins réguliers, Rolls Royce, Mercedes pour les besoins de haut de gamme, électrique et aussi à essence pour les destinations imprévues.

Nous roulons surtout sur des voies rapides là où les moteurs à essence sont le plus performants en fait de consommation, de pollution, de chauffage, de climatisation et surtout d'autonomie. Face à l'électrification, nos clients ne sont pas contre la vertu mais ils préfèrent largement les VUS présentement.

Pour projeter une image de confiance et mieux répondre à notre mission en tant qu'industrie. Il devra y avoir une période d'utilisation des véhicules plus courte que celle de des taxis. Quand une berline a fait 5 ans. C'est un vieux modèle avec beaucoup de kilométrage qui ne répond plus au besoin de compléter le taxi.

Le transport par limousine, ailleurs qu'à l'aéroport, est un transport planifié. Il n'a aucun cas d'agression dans les limousines et pour répondre à la demande de discrétion pour les clients, il serait totalement inapproprié d'y installer des caméras sauf peut-être celle pointant vers l'avant pour observer la conduite du chauffeur.

Nous devrions aussi être complémentaire au service de transport adapté. Il y a une demande de limousine qui va aller elle aussi en augmentant. Par contre, pour le transport adapté, nous aurons besoin de modifications réglementaires et d'argent.

## Les limousines de Grand Luxe

Le type de véhicules autorisé pour opérer ces permis n'est plus en demande. Les mariages, baptêmes et funérailles sont dérèglementés.

Ce type de permis doit être revu. Pour le transport adapté, il existe de nouveaux types de véhicules. Mais pour se faire, nous aurons besoin de modifications règlementaires.

## Les demandes traditionnelles

### La représentation

Seule une association professionnelle avec cotisation obligatoire regroupant les chauffeurs, les propriétaires et les limousines pourra définir la vision de l'industrie et les actions à prendre pour mieux répondre à l'intérêt public.

### Taxi

La ville de Montréal fournira à la clientèle des taxis la possibilité d'évaluer ses chauffeurs. Ceci est un pas essentiel vers le taxi de l'avenir et un exemple à suivre.

L'analyse de cette évaluation, nous permettrait d'avoir le vrai portrait de la qualité de service fourni. De cibler où sont les problèmes, quels chauffeurs n'ont pas les connaissances ou l'attitude nécessaire pour bien répondre aux besoins du public.

Suite à l'évaluation, ils nous seraient possible d'obliger les chauffeurs avec une mauvaise évaluation à suite des séances de formation avec évaluation de la matière enseignée pour leur permettre de réintégrer leur emploi eu d'en être exclu.

Du côté fiscal, les chauffeurs manquent de connaissances administratives, la préparation des rapports de taxes est un lourd fardeau pour eux. Ils doivent être accompagnés dans leur fiscalité. De la formation et des périodes de déclaration plus courtes seraient sûrement d'une aide précieuse. L'implantation des MEV améliorera aussi la fiscalité de l'industrie.

### Pour les taxis spécialisés

Nous devons être évalués par nos passagers. Comme nous complétons le travail du taxi régulier, les standards seront plus élevés.

Nous ne travaillons très peu avec des voyages immédiats, tout est réservé d'avance. Aucun de nos véhicules ne se fait héler, c'est un marché qui appartient aux taxis. Donc la géolocalisation universelle pour les clients ne nous apparaît pas pertinente.

Nous devrions aussi mettre une date de fin de service pour les berlines plus courte que celle d'un taxi. Après 5 ans d'âge, les berlines devraient être remplacées. Nous ne pouvons offrir un service de limousine adéquat si les véhicules en service ne sont plus contemporains. Ce serait de la fausse représentation

Une demande des clients, pas de branding sur les limousines berlines, celles-ci doivent demeurer discrètes et anonymes

Un poste d'attente pouvant servir aussi de poste de recharge électrique au centre-ville serait aussi approprié. La loi devrait être modifiée afin de le permettre.

### Pour les Grand Luxe

Nous proposons que les grand luxe puissent utiliser ce permis pour répondre aux besoins de la population concernant les VUS sans partition. La demande est forte en Amérique du Nord et dans la formule actuelle, seul les détenteurs de permis de berline peuvent utiliser ce type de véhicule. Ce n'est pas rentable vu que le véhicule est plus dispendieux à l'achat et coûte plus cher en essence et en entretien. La même chose pour les véhicules de type Sprinter, la demande est constante mais l'offre minime.

Toutefois ces véhicules devront satisfaire les mêmes obligations d'une berline quant à l'âge d'entrée en service, soit deux ans et être aussi à traction intégrale. Ils devront être changés après une période à évaluer.

Lorsque l'on voit d'anciens premiers ministres comme MM Bouchard et Charest se promener en mini fourgonnette de luxe de type Toyota Sienna ou éventuellement, les Mercedes Metris ou Viano, Tesla X ou le MV-1 LX lorsqu'ils seront disponibles, vous comprendrez que nous y voyons un besoin à satisfaire et que la rentabilité ne sera comme celle d'une berline d'où la permission d'utiliser un permis de Grand Luxe.

Avec des équipements de luxe tel : la traction intégrale, pas plus de 2 ans lors de son entrée en service, sellerie de cuir, etc.

La limite de 10 ans pour les autres grand luxe demeure toujours en vigueur pour les automobiles allongées.

### Un moratoire sur la conversion

Il y a près de 140 limousines berlins à Montréal. Avec l'amélioration du service taxi, le nombre de 140 est amplement

suffisant. Pour éviter la spéculation, nous recommandons une pause dans les spécialisations. Il est important qu'il n'y ait un moratoire sur les spécialisations tant que la CTQ n'ait réalisé une étude socio-économique sur le besoin réel de limousine quant au nombre en opération. Avec l'amélioration du service taxi prévue, nous persistons à croire que 140 berlines sera un nombre suffisant.

### Les dangers de la location de permis

Dans toutes les villes où la location de permis a été autorisée pour que le permis soit opéré par un tiers, le commerce de location est devenu plus important que le transport de personne lui-même.

Ce genre de commerce bloque l'accès au nouveau chauffeur intéressé par l'industrie, ça en fait une clause orpheline.

Le permis existe à la base pour desservir le public, non pour en faire un commerce lucratif de location ou même de spéculation.

### L'électrification des stationnements

Pour améliorer l'électrification du service de taxi régulier et adapté, il serait opportun d'obliger tous les propriétaires de stationnement public d'offrir un espace pour que quelqu'un puisse y installer une borne d'électrification rapide et accessible. Quitte à en partager les frais d'implantation et les revenus avec l'installateur.

Si l'électrification des taxis est un objectif visé, les bornes financées par Hydro-Québec doivent être accessibles à tous les taxis. Plusieurs propriétaires artisans ont beaucoup d'intérêt ainsi que des propriétaires de limousines berlines.

### Limitation du nombre de permis

Mis à part la famille Poirier de Gatineau, personne au Québec ne possède plus de 20 taxis. Dans la limousine, le plus qu'un propriétaire de berline possède est de 5 et dans le grand luxe de 10. Mis à part une situation d'exception ou un projet pilote n'est clairement pas basé sur la spéculation de la valeur du permis. Nous ne désirons pas que cette limitation soit retirée.

À Montréal, dans la limousine berline, il y a trois compagnies d'envergure qui peuvent gérer l'arrivée de congressistes ou de croisiéristes en grand nombre.

Nous ne croyons pas qu'une seule compagnie pourrait faire mieux, à preuve limousine Mont-Royal 1998 avait fait valoir cet argument lors de la cristallisation du nombre de véhicule exploité sur son permis qui est passé de 82 à 35 sans que cela n'ait un impact sur le service à la clientèle.

Qui plus est, lors de la vente de tous ses permis en 2006, la clientèle a continué à être desservi de façon continue.

### UberX

Ce service exploite ses opérateurs en leur faisant croire que les profits sont nets en omettant de parler des taxes, l'entretien, l'essence, l'impôt, etc en échange de 20% à 30% des recettes contrairement aux compagnies de taxi traditionnelles qui, elles, coutraient historiquement entre 2% et 4%. Uber utilise l'expression économie de partage alors qu'ils prennent des pourcentages hors normes.

Ceci est un service illégal, ne respectant pas les lois et règlements. Le covoiturage est bien défini par les lois du Québec et même si les relationnistes d'Uber emploient l'expression covoiturage urbain,

celle-ci ne correspond pas de façon légale au Québec à leur mode de fonctionnement qui ne peut être qualifié autrement que par du taxi illégal. Et le taxi est soumis à l'obligation de taxer toutes ses courses. Le minimum de \$30,000 ne s'appliquant pas à cette industrie.

Pour Uber régulier, il existe des façons de faire de la géolocalisation en respectant les lois sauf que cela réduit l'attrait du service en augmentant les prix.

La capitalisation d'Uber fait que les contraventions n'ont que peu d'impact sur les chauffeurs d'UberX. Ils ont des budgets quasi illimités pour contester les démarches juridiques.

Nous répétons que seul la suspension du permis de conduire plus la saisie du véhicule permettra de faire respecter les lois.

### Les tarifs de la CTQ

Les tarifs minimums doivent être respectés. La commission des Transports possède une expertise de 120 ans de fixation de tarifs. Les prix sont fixés pour protéger le client et s'assurer de la continuité et de la mise à niveau du service.

Pour les limousines, à l'aéroport, comme les clients sans réservation ne peuvent choisir leur véhicule sur le quai, nous avons recommandé et obtenu que les limousine sans réservation à l'aéroport aient toutes le même tarif pour les clients pris de façon aléatoire sans réservation.

Pour les autres, comme le but est de donner au client le service qu'il demande, que ce service puisse faire l'objet d'une entente précédent le service entre le client et son fournisseur de service.

Uber devra respecter les tarifs fixés par la Commissions des Transports du Québec, devra obtenir et utiliser les permis appropriés et respecter les lois sur le travail concernant la relation d'employé et employeur comme nous le faisons.

Nous ne croyons pas que Uber perdurera, sa mise en marché est basée sur l'attrait illégal de tarifs plus bas de plus le principe de la géolocalisation a été maintes fois reproduit par d'autres entreprises de taxi locales concurrentes. Son seul avantage, le coût provient du fait que les obligations légales ne sont pas respectées.

### CTQ

La Commission des transports du Québec devrait se voir attribuer de nouvelle responsabilité :

La réception ou la gestion des évaluations des chauffeurs, sauf à Montréal ou ceci serait sous la responsabilité du Bureau de Taxi de la Ville de Montréal.

La gestion de la publicité permise, sauf à Montréal ou ceci est sous la responsabilité du Bureau de Taxi de la Ville de Montréal.

### Transport illégal

Malheureusement, les amendes ne fonctionnent pas avec le transport illégal, il est plus payant de payer les amendes et se passer de permis que d'opérer dans la légalité. Pas seulement pour UberX mais pour tous les illégaux qui s'annoncent dans Kijiji ou qui vont directement dans les bureaux offrir leurs services. Nous préconisons que seul la suspension du permis de conduire combinée avec la saisie du véhicule aura un impact dissuasif.

## Conclusion

Le taxi a toujours su s'adapter, que ce soit avec le plan de rachat en éliminant près de 25% des permis sans financement du gouvernement, en mettant sur pied une école de chauffeur, en spécialisant 150 taxis pour en faire des limousines ou en offrant du transport adapté. Même si la cour supérieure en a interdit l'usage d'écran, l'industrie a déjà créé des applications qui sont déjà utilisées.

Nous voyons les besoins en transport adapté augmenter de façon importante tout en ne voyant pas beaucoup d'intérêt de la part des entrepreneurs. C'est un volet du transport qui devra être valorisé et stimulé.

Il y a déjà un vent de nouveautés qui souffle sur l'industrie à la demande même de la clientèle. Nous croyons que le gouvernement doit encadrer ces changements pour qu'ils puissent mieux desservir la population et aussi respecter le tissu social que compose le taxi et la limousine.

Par la qualité des interventions et les concessions faites dans ce mémoire, nous vous démontrons que nous sommes très inquiets concernant notre avenir. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de changer plusieurs lois, règlements et façons de faire dans notre industrie afin de répondre au besoin du public. Et n'oubliez pas qu'il n'y a aucune plainte du public concernant le service de limousine berline aussi appelé black car, car service ou livery car.

- 
- Claude Boulet
  - Porte-parole élu
-