

Industrie du taxi de Montréal:

Sécurité des chauffeurs et usagers dans
l'industrie du taxi spécialisé et taxi.

Mémoire

Association des limousines du
Québec

Présenté à la
Commission permanente sur les transports
et
les travaux publics
ville de Montréal

Le 7 mai 2014

Mesdames, Messieurs les commissaires,
J'aimerais remercier;

la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des
infrastructures et l'environnement
et la
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport
et les infrastructures

de nous avoir écouté le 4 novembre et d'avoir reconnu la réelle singularité de l'industrie
de la limousine en créant un poste dédié au conseil d'administration du Bureau du taxi
et d'avoir créé une unité administrative vouer au développement.

TABLE DES MATIÈRES

4 VOLET TAXI

- Caméra de sécurité
- Paiement électronique
- Rayonnement
- Réingénierie

6 VOLET LIMOUSINE

- Caméra de sécurité
- Plan de développement par l'électrification
- Écran interactif intérieur
- Poste d'attente
- Rayonnement
- Transport illégal
- Formation, permis adéquat
- Géorépartition électronique
- Financement

9 Conclusion

10 Lexique

11 La petite histoire de la limousine à Montréal

12 Annexe - A

Mesdames et Messieurs de la commission, nous tenons à remercier M. Aref Salem président du C.A. du BTM, M. Benoit Jugand DG du BTM ainsi que les gens du SPVM pour la présentation du 15 avril dernier.

Les analyses et synthèses du rapport du SPVM font une évaluation exhaustive de la victimisation, de la criminalité et des différents types de vols qualifiés.

L'ALQ est sensible et comprend les préoccupations de la sécurité des chauffeurs et des usagers de l'industrie du taxi et celle de la limousine.

VOLET TAXI

Nous croyons que l'étude du National Institute for Occupational Safety and Health est une étude sérieuse qui, même si les facteurs de dangers et criminalités américaines sont basés sur des valeurs différentes, peuvent s'appliquer à la dynamique de Montréal. Le principe observé de la forte réduction de risque suite à l'installation de caméra à bord des véhicules taxis des grandes villes américaines aura la même tendance ici même. Donc nous appuyons cette mesure de sécurité tant pour la sécurité des chauffeurs que celle des passagers ou même, qui pourrait servir à éluder des controverses entre client vs chauffeur sans qu'il ne contienne absolument un acte criminel ou de dangerosité.

Nous croyons que les informations recueillies par ces caméras de sécurité devraient être accessibles que par les autorités régissant l'industrie du taxi (SPVM, BTM, Contrôle routier), spécialement en cette ère des médias sociaux accessibles à tous.

Pour le paiement électronique, cela a un impact économique direct sur la rentabilité de l'entreprise puisque plusieurs frais sont applicables pour le marchand, l'achat du terminal, frais fixe mensuel, frais en pourcentage de chaque transaction, dépendamment de chaque type de carte, de chacune des banques émettrices.

Le BTM doit en être conscient car de toutes les transactions qu'il gère, **le BTM n'accepte aucun paiement par carte de crédit.**

Cette perte de rentabilité est un des éléments qui a un effet direct sur la sécurité puisque le facteur d'appauvrissement pousse le chauffeur à prendre des risques plus élevés, que ce soit de conduire de façon plus rapide ou faire des manœuvres non sécuritaires pour aller cueillir le prochain client ou de prendre une clientèle plus à risque (client sous l'influence de drogue, en état d'ébriété, ayant un comportement agressif, etc.).

L'objectif de rendre l'industrie plus sécuritaire, tant pour les chauffeurs que pour les usagers, passe donc par la bonne santé financière de celle-ci. Afin d'optimiser les actions il faut prendre de front les deux aspects soit celle technique et celle économique.

Le rayonnement tient de la science de la mise en marché (marketing), lorsque l'on veut faire rayonner un produit ou service il faut s'assurer que ce produit ou service répond à un besoin, qu'il réponde aux attentes du client, que dans la niche de marché qu'il occupe il devienne le plus intéressant, que l'offre et la demande fasse en sorte qu'il offre une rentabilité intéressante et soit capable de générer des salaires et des conditions de travail attractives pour inciter les candidats de qualité à y œuvrer.

Il faut que l'industrie du taxi, qui opère selon une base archaïque, change son architecture d'affaire. Le monde change, beaucoup d'industries ont dû refaire leurs réingénierie depuis quelques décennies, pour multiple raisons.

J'ai élaboré une idée qui pourrait répondre aux deux aspects soit, celle de la rentabilité et du rayonnement. À titre suggestif je vous la présente en Annexe "A".

L'avènement de Uber et Hailo a créé un choc pour l'industrie. Pourquoi?

Parce que l'industrie du taxi n'a AUCUNE organisation avec des moyens financiers afin de faire les études, élaborer un plan de développement, de restructuration, d'analyse des marchés extérieurs et pouvant établir des prévisions selon les données recueillies pour la décennie à venir. Dans une industrie aussi morcelée, cette organisation n'arrivera pas à synthétiser toutes ses actions pour réaliser le plan de restructuration et de développement. Il faut revoir toute la structure et la dynamique de cette industrie. Il faudra toujours relier, à celui qui a du pouvoir sur l'économie de cette industrie, une imputabilité.

Nous appuyons la concertation auprès des différents acteurs de l'industrie, à laquelle nous serons toujours disponibles à y apporter notre expertise et participation. Ce n'est que le minimum de ce que l'industrie a besoin.

J'ai une idée révolutionnaire de réingénierie globale de l'industrie du taxi.

L'industrie est-elle prête?

Si le BTM et/ou M. Aref Salem sont prêts, il me fera plaisir de leur exposer.

VOLET LIMOUSINE

Bien qu'à la base notre travail ai plusieurs analogie avec celle du taxi, elle diffère fortement dans le traitement de la clientèle.

Il y a deux type de limousines, - Les berlines, clientèle corporative.
 - Les grand luxe, clientèle festive.

Pour la limousine de grand luxe la clientèle est exclusivement servi sur réservation.

Pour la limousine berline la clientèle est aussi servi via réservation à l'exception du quai de prise en charge sans réservation à l'aéroport Montréal-Trudeau. Elle est composée en grande majorité par une clientèle corporative et touristique. Le quai d'embarquement des limousines est sous surveillance vidéo en tout temps par ADM. Elle sert le plus souvent du temps à faire de la surveillance des opérations de répartitions.

Historiquement, tant dans la limousine de grand luxe que la berline, nous ne pouvons répertorier de cas d'agression physique ou de vol. Le pire de nos tracas sont les pertes financières qui son dû à de mauvaises créances, principalement celle entre opérateurs, malheureusement.

- Donc, la nature des opérations fait en sorte que nous n'avons aucun besoin de caméra de surveillance dans nos véhicules.

Tout comme pour le taxi, la limousine berline a besoin d'une refonte de son industrie. Depuis que les permis grand père ont été disloquer la dynamique a changer complètement, et pas pour le mieux. Pour les opérateurs avoir le même nombre de permis mais opérer individuellement versus par des opérateurs détenant un nombre important de permis représente un déséquilibre financier considérable.

Pour le service à la clientèle cela représente qu'il n'y a plus d'organisateur d'événement qui peut compter sur une compagnie de transport pour gérer les déplacements de ses groupes de convives. Elles doivent faire affaire avec des opérateurs individuels, ce qui ne correspond pas aux normes des organisateurs professionnels de congrès.

De plus avec la levé du nombre maximal de permis de taxi régulier pouvant être spécialisé en limousine berline cela accroît le dépérissement de la qualité de service par conséquent la rentabilité générale.

- Nous avons mis sur pied un plan de développement qui se sert de L'ÉLECTRIFICATION des limousines berlines pour arrivé à contrecarrer ces éléments destructeur d'un service de transport corporatif haut de gamme comme toute grande ville nord-américaine doit avoir. L'Aéroport de Montréal-Trudeau est le joueur principale car c'est le seul point de prise en charge sans réservation, en plus d'être l'agent motivateur d'une grande partie des utilisateurs de limousines berlines.

Le 29 janvier dernier nous avons fait des représentations au gouvernement provincial précédent pour bénéficier de leur stratégie d'électrification des transports, tant pour les incitatifs monétaires que pour créer une infrastructure de borne de recharge dédié ainsi qu'un encadrement professionnel du projet (ITAQ et CNTA). Malheureusement ils ont déclenché les élections avant d'avoir rendu une décision officiel à nos demandes.

ADM doit revoir les conditions applicables pour le prochain contrat qui débutera le 1er octobre prochain. La pause engendrer par l'élection et le changement de gouvernement nous donne un délai d'exécution plus restreint mais toujours réalisable. Pour ADM, qui nous parle maintenant de projet d'électrification des limousines non global, ni avec projet intégrateur, nous font craindre le pire. Tout est une question de volonté et de momentum comme expliquer dans notre projet d'électrification des limousine berline. Si ADM n'a pas la patience, de donné un sursis pour la période de suspension d'avancement du projet dû aux élections provinciales, nous pourrions dire Adieu à l'électrification des limousines, Adieu à la notoriété de Montréal comme leader Nord-américain du transport avancé, Adieu à l'incitatif aux transports publics verts pour le 375e de Montréal, Adieu au passage de l'industrie de la limousine berline au 21e siècle.

- Dans notre projet d'électrification des limousines nous avons intégré un écran interactif intérieur pour faire la promotion de l'électrification des limousines et de Montréal une ville verte et innovatrice. Si la réglementation nous permet de fusionner notre idée avec le projet du BTM pour les taxis nous en serions grandement intéressés.

Dans notre projet d'électrification des limousines nous avons fait une demande au BTM pour modifier la réglementation pour nous permettre de stationner au centre ville et à la ville de Montréal pour avoir des bornes de recharges au centre ville pour faciliter la gestion d'énergie des limousines électriques.

- Le poste d'attente devrait être situé dans un endroit stratégique et être équipé d'un mobilier urbain qui créera une démonstration de l'ouverture de Montréal au transport vert, tant au public Montréalais qu'au touriste international. Bien sûr à cela sera associé nos budget octroyé par le gouvernement du Québec, dans le cadre de notre demande, pour faire rayonné notre projet localement et internationalement.

La limousine de grand luxe souffre d'un type de transport "illégal" en ce sens que des opérateurs de permis d'autobus, à cause d'une zone grise dans la législation, ont pu immatriculer des véhicules de type limousine grand luxe sur leur permis. Cela cause une injustice commerciale énorme compte tenu des différentes caractéristiques d'exploitations entre les deux types de permis. Le BTM constatant cette injustice ne peut rien faire parce qu'il n'a pas juridiction sur les permis d'autobus, ce qui est très frustrant. De plus une autre catégorie de véhicule de type grand luxe afflue dans la période des bals de graduation et du grand prix du Canada, ce sont les limousines qui non pas de permis de limousine grand luxe (TS) et qui sont dédiés exclusivement aux Mariages, baptêmes et funérailles. Il serait important que les effectifs du BTM soit en nombre suffisant lors de ces périodes, tant pour l'équité commerciale que pour la sécurité des passagers.

Les limousines berlines sont particulièrement affecter par le transport illégal.

De un, il est très facile de créer un subterfuge avec un véhicule sans permis car nos limousines berline son non identifier pour la nature même de l'emploi.

De deux, nous établissons le coût des services rendu, avant que ceux-ci soit exécutés, avec les clients. Puisque cela rend les opérations des contrevenants très discrètes ils son difficilement identifiables et lorsque nous en identifions, cela représente des enquêtes pour le BTM bien plus lourdes, donc plus couteuses.

- Il serait primordial d'augmenter les budgets dédié aux transports illégaux. Les contrevenants ne craignent pas beaucoup les contraventions et les conséquences qui, selon nous, ne sont pas dissuasives, il faudrait donné plus de pouvoir coercitif au BTM afin d'enrayé ce fléau.

L'image populaire de la limousine, peut-être à cause des véhicules de party ou mariage, c'est celle du véhicule extravagant. C'est celle qui est la plus flamboyante mais la moins utilisé. Le service corporatif est de loin le plus utilisé, que ce soit avec des berlines ou des grand luxe. Les clients corporatifs de limousines n'achète pas un service d'auto de luxe, mais un **service de chauffeur haut de gamme**. Ils veulent l'équivalent d'un concierge dans un hôtel 5 étoiles. Les clients ne sont souvent pas les passagers, ce sont des compagnies qui font voyager les dirigeants, leur invités, ont besoin de service d'accueil aéroportuaire, ont besoin d'avoir un compte pour que les passagers n'ai rien à déboursier. Ils veulent que peu importe les situations qui peuvent survenir elles soient prise en charge par le chauffeur. Donc bien au-delà de conduire des personnes du point A au point B, le chauffeur doit être attentif au demande du client, il faut qu'il soit avenant, il faut que peu importe la situation il reste calme et n'ai jamais l'air de ne pas avoir la situation sous contrôle, il doit être serviable de nature pour que sortir ouvrir la porte au passager ou transporter ses valises ne semble jamais une corvée. Il doit avoir une grande expérience du réseaux routier pour que si une embuche surgis sur son parcours il puisse facilement réorienté son trajet pour arrivé à bon port le plus rapidement possible. Il doit toujours démontrer une conduite en contrôle, le sentiment de sécurité est un facteur important que le client recherche. Efficacité et sécurité! Il doit avoir une très bonne connaissance de sa ville, de l'histoire de celle-ci, des us et coutumes, des événements qui s'y déroule, des éléments touristiques, des club privés, de la politique, des activité sportives professionnelles, etc. Il doit être capable d'établir des prix selon les demandes d'un passagers qui paie lui même, donc il doit bien maitriser la grille tarifaire du permis sur lequel il travail. Il doit avoir des valeurs de fierté et dignité, pour que son véhicule et sa personne ne soit jamais gênante pour son passager. Il doit être capable de communiquer dans un excellent français et parler un anglais respectable, une bonne compréhension évite une grande partie des conflits.

Il est, par conséquent, pas adéquat qu'un détenteur d'un permis de travail de taxi (pocket number) vienne conduire une limousine sans aucune formation supplémentaire. Pire encore plusieurs des tout nouveaux détenteur de permis de travail commencent par la limousine berline à l'aéroport (avec une clientèle captive) puisque qu'aucun critère qualitatif n'y est exigé. Bien entendu un chauffeur sans expérience, qui de surcroit doit fonctionner avec un GPS représente tout l'opposé de ce qu'un chauffeur de limousine doit dégager comme représentant de premier ordre.

- Le permis de travail pour une limousine de grand luxe est déjà adapté au service puisque les opérations sont toujours sur réservations ce qui donne au chauffeur le loisir de préparer son transport à l'avance. Il devra être homologué entre le territoire du Québec et Montréal.
- Le permis de travail pour une limousine berline devrait être différent de celui d'un permis de travail de taxi régulier. Les exigences techniques devrait être bien plus complète et de culture général. Une formation de guide touristique serait quelques chose de profitable. Comme nous l'avons démontré l'approche avec la clientèle doit être particulièrement développé, une aptitude de débrouillardise, avoir le sens de l'initiative, la capacité de conforté un client inquiet, etc. L'aspect sécurité est très important, des cours de conduite avancé, de conduite sur glace, de conduite préventive serait essentiel afin d'assurer et de dégager ce sentiment de sécurité.

Pour passer au 21^{ème} siècle, spécialement qu'il n'y a plus de compagnie regroupant un grand nombre de véhicule, l'industrie bénéficierait énormément d'avoir un système de géorépartition électronique lié à un application pour téléphone intelligent pour tout les véhicules limousines berlines.

De un, cela nous permettraient de participer au projet d'étude de marché sur l'industrie du taxi de Montréal faite par Polytechnique de Montréal et dirigé par Catherine Morency. De deux, cela permettrait d'optimiser le rendement énergétique et la rentabilité.

Le tout devrait être sous la gestion du BTM-Développement.

De toute les demandes, BTM, Industrie du taxi, industrie de la limousine, il y a le facteur qui essentiel à la réalisation de ceux-ci c'est le financement. Le BTM sous son ancienne égide, s'occupait de faire appliquer la réglementation et la gestion des renouvellement de permis et des comptoirs de la SAAQ qui représentait un certain budget. Son mandat maintenant, à ces fonctions qu'il gère toujours, s'ajoute celle du développement. Cette mission qui, pour certain peut sembler modeste, est colossal car elle devra passer par une réingénierie de l'industrie. Si elle est bien architecturé, elle bénéficiera tant aux chauffeurs qu'aux propriétaires. Donc ceux-ci devraient contribuer au financement de cette démarche.

Dans l'ère de la commission Charbonneau et de toute la corruption et collusion qui éclabousse tout les niveaux de gouvernance public, la TRANSPARENCE sera une exigence primordiale. Les argents devront être dédiés exclusivement au développement. Un règlement devra protéger tout autre organisme de venir y prélever des sommes ou de les détournées vers d'autre fond. Les chauffeurs de taxi travaillent extrêmement dur pour chaque dollar gagné ce qui implique que chacun de leur dollar investi dans le développement devra être dépensé avec autant de diligence.

Avec 4 653 permis et 11 625 permis de chauffeur¹ il y a la masse critique nécessaire pour créer un fond de développement. Un budget annuel d' environs 1 million de dollars nous semblerais raisonnable de la part de l'industrie et avec une participation de la ville de Montréal pour tout ce qui est de l'aménagement des espaces nécessaire ainsi que du mobilier urbain à la modernisation de l'industrie et son électrification, pour faire entré l'industrie du taxi dans le 21^{ème} siècle.

Conclusion

L'ALQ croit que tout amélioration apporter au condition de travaille des chauffeurs de taxi et limousine aura un impact qui rayonnera sur tout les aspects que nous promouvons, la sécurité, le service à la clientèle, l'image d'un des ambassadeurs de Montréal et l'espérance d'un avenir décent pour ceux qui y œuvrent. L'espoir est l'ingrédient sine qua none à toute révolution. Passons au 21^{ème} siècle!

¹ Taxi et limousine: base de données de Bureau du taxi de Montréal au 31 décembre 2013

Je vous aient fait un petit lexique de l'industrie de la limousine. Notre milieu est méconnu du grand public et même de beaucoup de joueurs qui ont des intérêts connexe. Espérant que cela va vous facilité à la compréhension de l'industrie.

Taxi Spécialisé:

Terme légal de ce que l'ont appelle communément Limousine.

Les 2 premiers symboles sur toutes plaques d'immatriculation d'une Limousine sont; **TS**. Il y en a 3 types; permis Taxi Converti, permis d'Entreprise et permis Grand Luxe.

Limousine Grand Luxe:

Véhicule ayant un minimum de 340 cm d'empattement pour un véhicule modifié ou 330 cm pour un véhicule non modifié. Le véhicule doit être le plus luxueux de la marque. Il doit être équipé d'une paroi séparent le chauffeur et les passagers. De plus certains contrôles doivent rendre l'espace passager indépendant du chauffeur. Le maximum de passagers autorisé est de 8.

Permis Grand Luxe:

Permis émis par la C.T.Q. jusqu'en 2000 au coût de \$5,000.00/année versé au BTR. Après concurrence de 10 ans de paiement le titulaire pouvait en demander la propriété pleine et entière. Depuis 2000, l'acquisition d'un tel permis ne peu se faire que par l'achat d'un permis existant et libérer. Le prix varie selon l'offre et la demande, entre \$50,000.00 et \$75,000.00.

Limousine Berline:

Véhicule berline ayant un minimum de 280 cm d'empattement et doit être le plus luxueux de la marque. Il doit aussi avoir certain équipement obligatoire

Permis Berline d'entreprise:

Permis émis par le M.T.Q. dans les années 60/70. Sur 1 permis plusieurs véhicules pouvaient y être attitrés. De ce type de permis 4 furent en vigueur selon les époques. Nous y retrouvions;

Limousine Brenka qui opérait 1 véhicule

Limousine GTV qui opérait 10 véhicules vendu et renommé Limousine Montréal

Limousine Samson qui opérait 84 véhicules => fermer depuis 1986.

Limousine Murray Hill qui opérait 92 véhicules

Permis Berline taxi converti:

Permis de taxi émis par la C.T.Q. attaché à une agglomération.

Jusqu'en 1995 un moratoire empêchait les propriétaires de taxi des agglomérations 05, 11, 12 (île de Montréal). Par contre partout ailleurs au Québec les propriétaires de taxi pouvaient convertir leur permis de taxi régulier en taxi spécialisé.

Le territoire alloué au taxi spécialisé de Montréal est celui de la Province du Québec à l'exception de la communauté de Québec et Gatineau.

En 1995 à la demande d'**ADM**, de la chambre de commerce de Montréal et du Casino de Montréal le moratoire a été levé. Au printemps 1995 la C.T.Q. a fait des audiences publiques pour établir le ratio de permis à être converti selon l'agglomération. La décision fût; A-05 = 4, A-11=40, A-12=6 pour un total de 50. À partir de là les premiers demandeurs ont enclenché le processus de conversion.

Agglomération:

Un territoire administratif auquel est assujetti un permis de taxi. Le taxi attaché à une agglomération doit faire des courses dont l'origine ou la destination est à l'intérieur de cette agglomération.

La petite histoire de la limousine à Montréal

Il ne faut pas se le caché, l'aéroport de Montréal joue un rôle primordiale pour l'industrie de la limousine berline. D'ailleurs les dirigeants de l'aéroport l'ont bien compris. (Le savent et utilise cette dépendance a outrance sans se soucier de la qualité du service à la clientèle et encore moins de la condition de travail des opérateurs de limousine.)

- Dans les années 60 et 70 la compagnie Murray Hill Limousine faisait la pluie et le beau temps à Montréal et surtout à l'aéroport Dorval, car ils y étaient le seul opérateur, Sans avoir de réel permis et avec 92 véhicules. Pas de tarif minimum, pas de norme pour les véhicules, pas d'avantages sociaux pour ses employés chauffeurs, pas de compétiteur (taxi) à l'aéroport. Donc Roi et Maître.
- Les taxis aussi veulent leurs places à l'aéroport. Ils le manifestent énergiquement, renversent autos et autobus de Murray Hill et y mettent le feu, ainsi qu'à la guérite de l'aéroport. Il y a même eu **mort d'un policier** à la manifestation au bureau de Murray Hill sur la rue Barré. Les taxis commencent à donner du service à Dorval vers 1972.
- Le début des années 80 apporte compétition à Murray Hill. La compagnie Limousine Samson et GTV voient le jour, GTV avec 10 véhicules n'est pas très gênante mais, Samson avec 84 véhicules ébranle la suprématie de Murray Hill pour l'octroie du service de desserte de l'aéroport Dorval. Samson obtient en 1981 le contrat de service pour l'aéroport jusqu'en 86. En 1981 la mère de la famille Hershorn, propriétaire de Murray Hill, décède et une des clauses testamentaire dit que les deux compagnies, soit, celle des autobus et celle des limousines doivent être vendu dans les 60 jours. Un groupe d'hommes d'affaire en font l'acquisition mais le permis est tabletté jusqu'à la réouverture du contrat de l'aéroport en 1986.
- Limousine GTV veut soumissionner mais étant donné que leur permis ne leur permet pas le nombre de véhicule nécessaire pour donné le service à l'aéroport, ils veulent faire appel à des sous-contractants via des taxis convertis en limousine. La ligue de taxi A-11, avec comme président Gilles Léveillé, ayant ouï-dire de cette stratégie ont demandé un moratoire sur la conversion des permis de taxi en limousine pour les permis de l'île de Montréal. La raison, la mise sur pied d'un plan de rachat de permis de taxi A-11 et que la pratique de conversion permettait de contourner le processus. GTV était écarté.
- Murray Hill obtint le contrat. Mais les règles avait changées, il fallait le véhicule le plus luxueux de la marque (Lincoln ou Cadillac), les chauffeurs était maintenant syndiqués, il y avait un tarif minimum les taxis étaient présent à l'aéroport. Les rendements sont maigres, la faillite suit en 1991. La faillite est rachetée par Limousine Mont-Royal. Les chauffeurs de Murray Hill devenu Mont-Royal ne récupéreront jamais les sommes qui leurs sont dues.
- De 1992 à 1996 Il n'y a que Limousine GTV devenu entre temps Limousine Montréal.
- Début 1995; levé du moratoire à la demande principalement d'ADM.
- Au printemps 1995; audition sur le ratio du nombre de conversion autorisée sur l'île de Montréal par agglomération. Limousine Montréal et Limousine Mont-Royal (qui n'est toujours pas en pleine exploitation) font de forte opposition avec avocats à la possible conversion de taxi en limousine. La C.T.Q. décide que le nombre permis de conversion sera de 50 réparti de façon suivante; A-05=4, A-11=40, A-12=6.
- Quelques audacieux propriétaire de taxi(26), dont mon père et moi, font la demande de conversion. Tous ont eu des oppositions de la part de Limousine Montréal et Limousine Mont-Royal, appuyé de leurs avocats. Malgré qu'ADM, le requérant principale de ce type de service, n'ai annoncé jusque là aucun besoin concret, les 26 propriétaires obtiennent leur demande et les concrétisent. Loin de remplir le ratio établi. Limousine Mont-Royal s'empresse d'immatriculer 35 véhicules pour se positionner sur le marché. En avril 1996 ADM amorce son service le limousine à l'aéroport, la règle;
1 propriétaire = 1 permis d'aéroport, mais ADM fait une dérogation pour Limousine Mont-Royal et limousine Montréal, chacun d'eux auront 4 permis d'aéroport et un pour limousine Brenka pour un total de 35 limousines.
- Très peu de temps s'écoule avant de conceptualiser l'aspect d'un point unique de prise en charge et la pluralité des opérateurs. Car un des principes fondamentaux de la limousine est que chacun des opérateurs peut détenir sa propre grille tarifaire. Donc les permis d'entreprise chargeaient beaucoup plus cher que les autres. Les clients se sont mis a ce plaindre. Nous avons du bâtir une grille tarifaire qui faisait consensus ou presque.

ANNEXE – A

Le plan d'électrification du transport de
personne à Montréal
et
ailleurs au Québec

Mémoire
Projet de Maisonneuve-VÉ

Juin 2013

Eric Brunelle

293 Strasbourg • DDO • Qc • H9G 1R9

514 • 571 • 7611

e_brunelle@yahoo.com

Présenté à

Ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de
l'Occupation du territoire, M. Sylvain Gaudreault

et

Ministre des Ressources naturelles, Mme Martine Ouellet

et

Ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs,
M. Yves-François Blanchet

“Mesdames, Messieurs les Ministres,

J’aimerais que ce document vous aide à réaliser les objectifs du gouvernement dans le plan de développement d’une politique intégré en matière de transport dont les objectifs sont d’assurer la fluidité du transport de personnes et réduire la consommation de carburant fossile en les remplaçant par l’électricité et ainsi créer une politique de mobilité durable.”

Je me présente, Eric Brunelle

- Formation en administration/marketing de l’UQAM
- Chauffeur de taxi depuis 1980
- Chauffeur/propriétaire de taxi spécialisé (Limousine) depuis 1996
- Président/fondateur de Limousine Ville-Marie 2000-2006
- Trésorier de l’association des limousines du Québec (ALQ)
- Je siège à la table de concertation du taxi-Québec, présidé par Claude Martin
- Je siégeais à la table de concertation du taxi-Montréal, présidé par Benoit Jugand (jusqu’à sa dissolution pour faire place à la nouvelle société para municipale)

*“Mesdames, Messieurs les Ministres,
J’ai un projet bien plus grand qu’électrifier les taxis.
J’ai un projet qui électrifiera le transport de personne.
Je suis québécois et fier de l’être, très fier aussi de notre génie et expertise électrique.”*

J’ai côtoyé plusieurs vice-présidents d’hydro Québec comme chauffeur de taxi privé dans les années 1990 et même M. Pierre Couture, une sommité scientifique. Hydro Québec n’est pas une entreprise à vocation commerciale, elle est une société d’état à vocation du développement technologique. J’ai compris que la société à cause de cette situation ne pouvait faire progresser le projet du moteur roue.

20 ans plus tard nous avons des développements qui ont cheminé (ailleurs). La conjoncture du développement technologique et la sensibilisation de la population à l’importance environnementale font en sorte que nous devrions, à cause de notre expertise, être les premiers à avoir un parc automobile électrique.

L’éternel dilemme de l’œuf où la poule hante tout changement radical de mode de vie. Qu’est-ce qui doit venir en premier le réseau de recharge pour inciter les gens à acheter des autos électriques ou attendre qu’il y ait assez de véhicule électrique pour justifier l’élargissement du réseau?

J’ai l’idée initiatrice qui va faire lever l’électrification du parc automobile.

Le projet de Maisonneuve-VÉ

La grande problématique dans un changement radical est la force d’inertie. Une fois cette inertie surpassée elle se transforme en énergie cinétique ce qui accélère la conversion à la nouvelle tendance. J’ai une bougie d’allumage pour dynamiser ce mouvement.

Le projet devra être intéressant pour tous,

- Les usagers recherchent l’efficacité et la disponibilité.
- les chauffeurs et propriétaires de taxi recherchent une rentabilité et des conditions de travaux respectables.
- Les autorités recherchent une éthique professionnelle et respect des règles.
- Les politiciens cherchent à rehausser l’image de Montréal et du Québec.
- ADM est très sensible à son image et elle n’aime pas être à la traine au classement des aéroports canadiens.

Le projet de Maisonneu-VÉ

Nous devons établir une progression en cascade pour arriver à compléter le projet global. L'incitatif est plus important dans le transport commercial, autobus, taxi et limousine, car le volet économique peut justifier a surpassé l'inertie.

Le projet global est basé sur la création d'une plus value à utiliser l'autobus, un taxi ou limousine pour se déplacer. Pour ce faire le transport public doit devenir fluide. D'une fluidité telle que l'utilisation de l'auto privé deviennent obsolète. Les gens aujourd'hui achètent l'optimisation. Leur temps est important, misons là-dessus. Le centre névralgique, à cause de sa concentration démographique, du transport public est le centre ville de Montréal. Mon idée émerge à la fois du principe de la fluidité et l'innovation. L'intérêt pour l'électrification du transport public à Montréal est à l'ordre du jour mais est sans contre dit très en retard, surtout dans un lieu où cela devrait être la *fierté national*. Mais comme on dit, il n'est jamais trop tard pour agir, nous sommes à la limite avant de se faire damé le pion par une autre ville. Devenons les précurseurs de l'électrification et profitons de ce fait pour nous démarquer et s'en faire une renommé internationale comme les yellow cab de New York ou les taxis de Londres.

Le projet de Maisonneu-VÉ est la création dynamique d'un axe de circulation basé sur la fluidité et consacré aux véhicules de transport Public Électrique et à 0 émission de carbone ainsi que les piétons et cyclistes.

Je favorise le boulevard de Maisonneuve, car il est déjà aménagé d'une piste cyclable protégé et comporte trois voies de circulation. Donc nécessiterait un aménagement très peu couteux. Il traverse le centre ville d'est en ouest en son centre. On y retrouve principalement des édifices à bureau, à appartement et une université, cela rejoint une clientèle urbaine sensibilisé au déplacement par transport public et au développement sans émission carbonique.

Le boulevard de Maisonneuve deviendrait un axe à double sens avec une voie centrale dédié au dépassement, pour favoriser sa fluidité. Cette grande fluidité deviendra l'incitatif pour l'usagé.

Cette même fluidité deviendra un facteur de rentabilité pour le chauffeur de taxi de deux façons. Dans sa rapidité pour effectuer une course ce qui générera à la hausse le nombre de course possible à faire quotidiennement et par l'économie des coûts d'énergie.

Bien sur il faudra, dans un premier temps, aussi développé les voies réservées au transport public avec émission carbonique pour compléter le réseau de fluidité de celui-ci. Qui deviendront selon l'évolution du parc électrique des voies réservées aux transports électriques.

Il ne sert a rien de restreindre l'accès au automobile si ont n'installe pas un réseau public de déplacement très efficace parallèlement.

Nous constatons en ce moment qu'il y a des gens qui ont compris que Montréal essaie de dissuader le déplacement par automobile sans proposer d'alternative efficace et récupère cette clientèle en favorisant l'accessibilité aux automobilistes, les commerçants du 450. Ce qui favorise l'étalement urbain et l'augmentation d'émission de GES.

Arrêtons de nous mettre la tête dans le sable croyant que Montréal est incontournable. Au 21^{ème} siècle la globalisation des communications dépasse l'importance de la localisation. Arrêtons de donner des raisons aux institutions et au public d'aller ailleurs. Montréal est la capitale du Bagel, il ne faut pas qu'elle devienne à son image. Toute sa richesse entourant un vide. Cela peut faire cliché, mais je le constate de plus en plus avec la clientèle que je transport (des gens d'affaire et décideur), ce n'est pas qu'une théorie.

En plus de créer un dynamisme économique et environnemental cela donnera à Montréal un leadership en ce qui devrait être la fierté nationale, L'Électricité!

Un modèle à l'échelle mondiale, je l'espère.

Comment le réaliser

Il faut maintenant trouver la méthode pour transformer cette inertie en énergie cinétique.

Il y a cette problématique «qu'est-ce qui doit arriver avant»,

Le réseau d'alimentation qui favorisera l'utilisation du parc d'auto électrique ou la masse critique de véhicule électrique qui justifiera l'implantation d'un réseau?

La réponse passe, peut-être, par les limousines berlines!

Pourquoi débuté par les limousines berlines à Montréal?

Puisque l'on ne sait pas qui doit initier l'instauration de l'électrification des transports publics, il faut y aller progressivement, trouver la bougie d'allumage du changement. Ne pas le faire en vase clos mais bien établir un réseau de distribution intégré dans un concept de réalisation global d'une éventuelle électrification grand public.

Tout d'abord j'aimerais commencer par les limousines berlines à Montréal, plus spécifiquement ceux intéressés à travailler à l'aéroport Montréal-Trudeau en service sans réservation.

Parce que;

- Beaucoup moins nombreux et un peu plus business.
- Il y a possibilité d'incitatif irréfutable.
- **Il y a un momentum idéal**, car l'auto fétish (Lincoln Towncar) est discontinuée (2011) et qu'il n'y a pas de modèle d'auto à essence aussi parfaite à coût raisonnable pour la remplacer.
- Il y a un véhicule électrique intéressant qui correspond aux critères d'une limousine berline.
- Le moment est idéal pour innover vers L'Électrification!
- Il faudra la participation de tous, MTO, CTQ, ADM et bien évidemment le la société para-municipale.
- Il y a des conditions **sine qua non** pour débiter ce projet.

Les éléments de mise en place

Le véhicule

Tel que mentionné la Lincoln TownCar est discontinuer, la dernière édition fût celle de 2011. Donc, elles devront être remplacées au plus tard le 31 décembre 2014, ce qui correspond avec la fin du présent contrat de service à l'aéroport P-E Trudeau.

- Cela crée un momentum idéal à l'introduction d'un nouveau véhicule.

Il y a sur le marché des véhicules à essence de remplacement à coût raisonnable comme le Lincoln MKS, Cadillac XTS ou le Chrysler 300 mais qui n'offre pas le même espace pour le passager ou pour les bagages. Il y a aussi d'autre véhicule très haut de gamme comme Audi A8, BMW 7.50, Jaguar XJ, Mercedes S, Bentley ou Rolls Royce qui ne sont pas abordable pour ce type de travail.

Un nouveau fabricant de véhicule 100% électrique est arrivé récemment sur le marché nord américain, TESLA. www.teslamotors.com

- Qui offre un modèle berline la "S" qui répond à toutes les normes d'une limousine berline, qui se compare aisément au Lincoln MKS, Cadillac XTS et Chrysler 300 pour l'espace passager.
- Qui surpasse, de loin, tout autre type de véhicule berline pour l'espace à bagages.
- Qui est techniquement à l'avant-garde.
- Son autonomie est très intéressante avec la batterie de 85 KW. (EPA 5-Cycle, certified range, 425 km)
- Du point de vue entretien elle se résume à un minimum, puisque la plus part des composantes d'un véhicule à essence sont absentes. (Transmission, différentiel, système d'échappement, système d'allumage, courroie, démarreur, alternateur, filtre à air, pas besoin de changement d'huile, filtre à essence, etc..)
- Le prix d'acquisition est très élevé au alentour de \$100,000.00. Par contre l'économie de carburant peut justifier son amortissement sur 5 ans.

La compagnie TESLA semble vraiment pro active pour le développement de borne de recharge super rapide. Comme une limousine doit revenir obligatoirement à sa place d'affaire ou être en attente à l'aéroport chaque limousine pourra bénéficier de 2 pôles de recharge. Il serait possible d'envisager un troisième pôle de recharge au centre ville. TESLA à déjà dans ses plans d'installer une borne de recharge super rapide sur l'autoroute 20 entre Montréal et Québec au "Madrid" dans l'année en cours et 2 entre Montréal et Toronto. Je crois qu'il serait possible d'élaborer un partenariat de développement de borne de recharge rapide avec TESLA et Hydro Québec.

Puisque c'est un véhicule utilisant une toute nouvelle technologie et sans historique,

- il serait intéressant de bâtir une banque de pièces de rechange et de s'assurer de pouvoir bénéficier d'un service de réparation en tout temps.
- Au cas où une problématique devrait immobiliser un véhicule pendant une longue période à cause de la vulnérabilité d'obtenir soit, des pièces ou du service, il serait intéressant de pouvoir collectivement détenir un véhicule de rechange qui pourrait remplacer le véhicule immobilisé. Bien entendu tout cela devra être géré par la par-municipale et la CTQ devra assouplir le protocole de remplacement de véhicule puisque le véhicule ne pourra être transféré de nom et ultimement prévoir une dérogation si ce bris arrive après 2 ans pour que le véhicule lié au permis puisse être réinstaurer sur le permis.

L'incitatif irréfutable,

- Dans l'industrie de la limousine berline contrairement au taxi il n'y a qu'un poste d'attente, celui de l'aéroport Montréal-Trudeau, ce qui en fait un élément primordial à l'opération d'une limousine. **Si l'arrêt de la spécialisation de taxi en limousine est établi**, si ADM a un réel désir de s'impliquer dans l'innovation et le développement de la qualité de service ce sera l'incitatif que peu d'opérateur de limousine pourront refuser.
- Par contre si aucune perspective de continuité à long terme est envisageable pour eux nul ne pourra les inciter à sortir de leur model actuel de nivellement par le bas!

Le moment idéal,

- Le Québec est sensibilisé depuis plus de 20 ans au GES et à la pollution en général. Il est temps que cela aboutisse dans un mouvement concret. Nous pouvons le constater dans le développement commercial des autos à faible consommation d'essence, hybrides même électrique. Tout le mouvement de récupération qui au départ était l'apanage de quelques hurluberlu est maintenant la norme dans tout les foyers.
- Ma clientèle en est une de gens d'affaire et de décideurs local et d'ailleurs, lorsque je leurs parle de la possibilité de les transporter dans une limousine 100% électrique leurs yeux s'allume. Lorsque je leur dit qu'ils bénéficieront d'un peu moins d'espace pour leurs jambes, ils me répondent que cela ne les dérangera pas pour contribuer au mouvement. Quand je leur dit qu'il faudra la participation de plusieurs intervenants pour créer une dynamique de masse ils me répondent que si les autorités n'embarquent pas ils vont manquer le bateau politique.
- Nous sommes dans les années 2000 vivons à l'ère du temps!

Nombre accessible,

- L'accessibilité aux propriétaires de permis de limousines berlines est facile à cause de leur petit nombre, moins de 140.
- Il sera facile d'organiser un plan de communication.
- De plus s'ils ont fait ce choix cela démontre qu'ils ont une dynamique d'affaire renforcée. Ils verront une possible opportunité de stabiliser l'industrie et de la projeté dans l'avenir. Tout mouvement visant l'amélioration doit être inspiré d'une source d'espoir.
- Ils y a quelques clans, il suffit de faire comprendre le projet à quelques personnes influentes et les autres vont adhérer aisément.

La contagion

Une fois le mouvement cinétique amorcé par les limousines il sera l'élément moteur de la démonstration de faisabilité de fonctionner en mode 100% électrique tant pour les taxis que pour le grand public. Cette démonstration renforcera le sentiment de possibilité de passé au mode 100% électrique.

Le développement initial de borne de recharge nécessaire pour les limousines sera précurseur d'un développement à grande échelle. Qui, celui-ci, deviendra par le fait même la réussite de l'électrification.

Une fois que l'industrie du taxi sera prête à l'électrification, il sera temps d'implanté le projet de Maisonneuve-VÉ (en globalité), autobus, taxi et limousine. Une médiatisation local et internationale expliquant qu'en plus d'être vert, l'axe de Maisonneuve sera d'une fluidité tel que tout déplacement au centre ville se fera tellement efficacement qu'il deviendra un incontournable. Tout déplacement à partir du centre ville vers l'extérieur est difficile principalement pour en sortir, il faudra prévoir des voies réservées d'évacuation du centre ville à partir de de Maisonneuve. Progressivement les voies réservées devront devenir des voies réservées aux véhicules 100% électrique, créons des incitatifs le mouvement suivra.

Si en plus de créer une mobilité fluide pour les taxis nous y adjoignons un mode de tarification innovateur, tel que déjà suggéré, le taxi deviendra un moyen de transport incontournable.

Bien évidemment pour le moment ce ne sont pas tout les services de taxi qui pourraient être électrifié, je pense entre autre au transport pour handicapé qui nécessite des véhicules plus gros, mais dans un avenir rapproché tout est envisageable.

Si la contagion devient viral, s'il vous plaît, ne chercher pas de remède !