

LE TRANSPORT PAR LIMOUSINE AU QUÉBEC

DOCUMENT DE CONSULTATION

JUIN 1992



CANQ
TR
109

Québec 

270400

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7^e
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5Z1

LE TRANSPORT PAR LIMOUSINE AU QUÉBEC

DOCUMENT DE CONSULTATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

JUIN 1992

Dor. - Len. - Mon

CANAD

TR

109

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, Rue Dorchester sud, 7^e
Québec, (Québec)
G1K 5Z1

Cette publication est éditée par la
Direction des communications du
ministère des Transports du Québec.
Pour se la procurer, téléphoner à:
(418) 643-6860 ou écrire à:

Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. St-Cyrille Est,
18^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Dépôt légal, 2^e trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-26962-4

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	RAPPEL HISTORIQUE	3
3.0	DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LE TRANSPORT PAR TAXI	9
3.1	Les limousines berlines	9
3.2	Les limousines de grand luxe	11
3.3	La distinction des marchés	12
4.0	PROBLÉMATIQUE	15
4.1	L'ajustement de l'offre de limousines berlines à Montréal	15
4.2	Les contraintes liées à la levée du moratoire	16
4.3	Le nombre optimal de permis de limousines à Montréal	18
4.4	La définition du véhicule utilisé comme berline	21
4.5	Les conditions d'obtention des permis de limousines de grand luxe	22
4.6	Les exceptions pour les mariages, baptêmes et funérailles	24
4.7	Les véhicules antiques	25
5.0	ORIENTATIONS	27
6.0	CONCLUSION	33
ANNEXE 1:	Tableaux	
ANNEXE 2:	Extraits du rapport Bissonnet	

1.0 INTRODUCTION

Le contexte législatif et réglementaire, qui régit le transport par limousine au Québec, a fait l'objet de changements successifs depuis l'adoption en 1983 de la *Loi sur le transport par taxi* encadrant l'ensemble du transport rémunéré de personnes par automobile. Des changements importants y ont été apportés en 1985 et en 1987. Les derniers ajustements réglementaires concernant l'offre de transport par limousine de grand luxe datent de mai 1991.

Toute proportion gardée, ce contexte, y compris l'instauration de la nouvelle catégorie de permis de limousine de grand luxe, est assez récent. Tout en répondant à certaines attentes exprimées, ce nouveau cadre réglementaire a aussi soulevé des insatisfactions chez certains transporteurs. Les malaises de l'industrie du transport par limousine sont devenus évidents lors de la cessation le 14 avril 1991 des activités de Limousine MontRoyal qui assurait la desserte de l'aéroport de Dorval et surtout depuis la révocation par la Commission des transports du Québec (C.T.Q.) des deux principaux permis : Contact Limousines en septembre 1991 et Limousine MontRoyal en janvier 1992.

Le ministère des Transports entreprend donc une consultation auprès de ses partenaires afin de déterminer quelles doivent être les conditions qui permettraient l'émergence d'une industrie du transport par limousine saine et viable sans affecter la rentabilité de l'exploitation des autres transporteurs qui desservent le marché du transport des personnes par automobile.

2.0 RAPPEL HISTORIQUE

Le transport par limousine au Québec a longtemps été le fait de la compagnie Murray Hill qui détenait l'exclusivité de la desserte de l'aéroport de Dorval. D'autres petits entrepreneurs exploitaient également des limousines pour des occasions spéciales (mariages, baptêmes et funérailles) en disposant de permis restreints émis, à l'époque, par la Régie des transports.

L'exclusivité de la desserte de l'aéroport de Dorval pour les limousines de Murray Hill se faisait évidemment au détriment des taxis qui, pouvant reconduire des clients à l'aéroport, devaient revenir à vide. Ce monopole est devenu un point de ralliement de l'insatisfaction des chauffeurs de taxi qui vivaient une situation économique difficile au cours de la récession qui a suivi l'Exposition universelle de Montréal de 1967. Les chauffeurs de taxi les plus militants, réunis au sein du Mouvement de libération du taxi, organisèrent une manifestation contre la compagnie Murray Hill en 1969. Cette manifestation dégénéra en violence: un autobus incendié fut poussé dans le garage de l'entreprise, les gardes de sécurité ouvrirent le feu sur la foule et un policier en civil fut tué.

Cette manifestation eut deux conséquences immédiates. La première fut l'ouverture de l'aéroport aux taxis, la seconde fut le mandat, confié au député de Dorion, d'étudier la situation du taxi dans la région de Montréal. Son rapport, connu sous le nom de Rapport Bossé, a été remis au Premier ministre monsieur Robert

Bourassa le premier jour d'octobre 1970 et est à l'origine de la prise en charge, par le gouvernement du Québec, de l'ensemble de la réglementation du taxi. Ce rapport ne contenait aucune disposition spéciale sur la limousine mais recommandait une diminution importante du nombre de permis de taxi à Montréal.

La période de 1973 à 1983 est celle de la prise en charge du dossier du taxi par Québec et de l'adoption du règlement provincial qui créait notamment les agglomérations et les ligues de propriétaires de taxi. La desserte de l'aéroport par les taxis est caractérisée au début par de longues files d'attente, l'indiscipline, la qualité douteuse des véhicules, le refus des courtes courses, etc. Pour remédier à ces problèmes, on instaure un contingentement des permis au début des années 1980. À la même époque, Murray Hill voit apparaître un concurrent sérieux, les Limousines Samson, qui obtient la concession de l'aéroport de Dorval et augmente considérablement le nombre de véhicules immatriculés en vertu de ce permis alors que Murray Hill diminue d'autant le sien. Lorsque Murray Hill reprendra la concession de Dorval, les Limousines Samson changeront de propriétaire et de raison sociale pour devenir Contact Limousines.

Il faut rappeler ici que ces permis de limousine sont d'anciens permis d'entreprise délivrés par la Régie des transports; le nombre de véhicules exploités en vertu de ces permis n'était pas fixé et fluctuait selon l'offre et la demande. Ce privilège s'avérait inéquitable par rapport à la situation qui prévalait dans l'industrie du taxi où, à cette époque, un permis était émis pour chacun des

véhicules et annulé si le véhicule n'était pas immatriculé, d'autant plus qu'il était de notoriété publique qu'il y avait alors un surplus de permis de taxi à Montréal.

La *Loi sur le transport par taxi*, adoptée en 1983, est donc venue encadrer l'offre de service par limousine en limitant le nombre de véhicules qui pouvaient être exploités en vertu de ces permis, en même temps qu'on y insérait des mesures législatives en vue du plan de rachat de permis de taxi à Montréal. Cette loi abolissait également l'ancien permis restreint pour les limousines exploitées lors des mariages, baptêmes et funérailles en déréglementant ce secteur d'activité. Enfin, on y prévoyait un mécanisme de spécialisation des permis de taxi en limousine afin de permettre à l'industrie du taxi de s'attaquer à ce marché.

Comme certains entrepreneurs faisaient valoir des droits acquis sur des permis de limousine que la loi ne leur reconnaissait pas et comme la Ligue de taxis de Montréal inc. s'engageait dans la mise en oeuvre du plan de rachat, le mécanisme de spécialisation des permis de taxi en limousine a fait l'objet d'un moratoire.

En 1985, la loi fut modifiée pour tenir compte de certains transporteurs par limousine qui exploitaient leurs véhicules sans restriction en vertu de décisions ponctuelles de la Régie ou de la Commission. Des tolérances législatives furent accordées jusqu'à l'adoption des conditions fixées par décret pour la reconnaissance des droits acquis. Ces dispositions ont été adoptées en 1988 dans la foulée des recommandations du rapport Bissonnet.

Le ministère des Transports du Québec avait en effet mandaté le député de Jeanne-Mance, monsieur Michel Bissonnet, pour faire le point sur le transport par taxi et par limousine. Ce rapport déposé en 1987 expliquait ainsi la source des conflits entre taxis et limousines:

- «1. la définition du mot «limousine» permet aux transporteurs par limousine de pénétrer le marché traditionnel du taxi, sans être astreint à offrir un véritable service de luxe, puisqu'une limousine peut être à la rigueur une automobile moins luxueuse qu'un taxi;
2. la souplesse des taux et tarifs du service par limousine, qui sont déterminés par les transporteurs, fait en sorte que le coût horaire peut être inférieur à celui du taxi traditionnel, surtout lorsque les automobiles utilisées ne sont pas de «véritables» limousines.¹»

Dans la foulée du rapport Bissonnet, le Gouvernement levait en 1988 le moratoire sur la spécialisation des taxis en limousines partout au Québec, sauf sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.) où le plan de rachat se poursuivait. Enfin,

¹

BISSONNET, Michel, Rapport du Comité sur le taxi, présenté à Monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports du Québec, Avril 1987, 53 pages, page 10. Voir l'annexe 2: extraits du rapport Bissonnet.

pour répondre à l'évolution du marché, le gouvernement créait en 1987 une nouvelle catégorie de permis de limousine de grand luxe dont les conditions d'émission étaient fixées par décret en janvier 1988.

Voulant préalablement préciser le créneau du marché des limousines par rapport au marché du taxi, le gouvernement fixait les normes relatives à la qualité des automobiles pouvant être exploitées en vertu d'un permis de limousine ainsi que le tarif minimal de 40 \$ applicable à ce type de transport.

Enfin, en mai 1991, le gouvernement apportait une modification au *Règlement sur le transport par taxi* en permettant à un titulaire de permis de taxi dont le véhicule correspond aux critères de définition d'une limousine d'enlever son lanternon et d'offrir un service de limousine dans le cadre d'un contrat de service conclu avec un titulaire de permis de limousine.

Une telle polyvalence s'avère impossible sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.) en raison des dispositions réglementaires de cette autorité régionale, lesquelles prévalent sur celles du règlement promulgué par le gouvernement.

Le 14 avril 1991, Limousine MontRoyal qui avait succédé à Murray Hill cessait ses activités à cause de difficultés financières; son contrat de desserte exclusive à l'aéroport de Dorval était maintenu en attendant la reprise de ses activités. Par ailleurs, la C.T.Q. révoquait le 20 septembre 1991 le permis de Contact Limousines

qui, de fait, n'était plus exploité depuis près de deux ans. Cinq mois plus tard, la Commission révoquait également le permis détenu par Limousine MontRoyal, décision récemment renversée par un jugement de la Cour d'appel.

Au moment où elles cessèrent leurs activités ces deux entreprises totalisaient 94 % du parc de limousines autorisées à desservir la C.U.M. en vertu des permis émis par la Commission des transports du Québec en reconnaissance de droits acquis.

3.0 DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LE TRANSPORT PAR TAXI

La *Loi sur le transport par taxi* couvre l'ensemble du transport rémunéré de personnes par automobile, y compris le transport par limousine. Par l'adoption de cette loi en 1983, et de ses modifications subséquentes, le législateur a voulu entre autres:

- 1) encadrer dans un même texte de loi toutes les formes de transport rémunéré de personnes par automobile;
- 2) distinguer les marchés respectifs des taxis, des limousines berlines et des limousines de grand luxe ainsi que les obligations respectives de ces divers transporteurs;
- 3) contingenter l'offre de transport par limousine notamment en limitant le nombre d'entreprises et le nombre de véhicules qu'elles peuvent exploiter en vertu de leur permis;
- 4) permettre aux taxis de se spécialiser dans le transport par limousine.

Pour offrir un transport par limousine, à l'exception des mariages, baptêmes et funérailles pour lesquels événements aucun permis n'est requis, il faut détenir un permis délivré par la Commission des transports du Québec.

3.1 Les limousines berlines

La *Loi sur le transport par taxi* a initialement voulu reconnaître les permis de limousine anciennement délivrés par la Régie des transports. La Loi limitait le nombre de limousines autorisées en vertu de ces permis au nombre maximal de véhicules effectivement exploités à cette fin pendant les années 1981, 1982 et 1983 (articles 86 à 89). Au total, 177 limousines pouvaient être exploitées en

vertu des permis dont disposaient les entreprises Murray Hill (Limousine MontRoyal, 92 limousines), Samson (Contact Limousines, 84 limousines) et Gestion Cibelle, (Air limousine, 1 limousine).

Par des modifications apportées à la loi en 1985, le législateur apportait certaines pondérations quant à l'application des dispositions de la loi concernant des limousines exploitées par des personnes oeuvrant déjà dans ce domaine, tout en limitant le nombre de véhicules à celui qu'elles avaient immatriculés à cet effet entre 1980 et 1983. Ces dispositions exceptionnelles s'appliquaient notamment au transport effectué de façon principale et continue avant le 20 décembre 1983, et les transporteurs devaient présenter une déclaration assermentée à cet effet à la Commission des transports du Québec. Ces dispositions étaient en vigueur jusqu'à la date fixée par décret du gouvernement pour la levée du moratoire sur la spécialisation (1985, c. 35, art. 77); elles se sont terminées le 1^{er} avril 1988 avec l'adoption du décret 162-88. La Commission a alors été autorisée à délivrer des permis de limousine aux entreprises qui répondaient aux conditions fixées en reconnaissance de leurs droits acquis. Au total, 38 entreprises susceptibles d'obtenir une telle reconnaissance ont été informées par écrit des dispositions de la loi; cinq d'entre elles ont obtenu leur permis d'exploitation pour un total de 18 limousines (voir tableau 1; les tableaux sont regroupés à l'annexe 1).

La loi de 1983 mettait également en place un mécanisme de **spécialisation des permis de taxi en limousine** permettant aux

titulaires de spécialiser leur permis en limousine et, au besoin, de recouvrer leur permis original avec l'autorisation de la Commission. Cette spécialisation ne fut réellement possible qu'en mars 1988 après la décision du Conseil des ministres (décret 161-88) qui l'autorisait partout au Québec sauf sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, où le plan de rachat de la Ligue de taxis de Montréal suivait son cours. À ce jour, seulement quatre permis de taxi ont été spécialisés en limousines, deux à Québec, un à Varennes et un à Chambly (tableau 2).

On constate donc que tous les véhicules qui peuvent offrir un service de transport par limousine ordinaire sont exploités en vertu de permis émis par la Commission des transports du Québec, en reconnaissance de droits acquis, à l'exception des services de transport rendus lors de mariages, baptêmes et funérailles. Tous ces permis sont limités à la desserte d'un territoire précis.

3.2 Les limousines de grand luxe

Pour répondre à une certaine demande pour des véhicules de grand luxe, le législateur acceptait de créer une nouvelle catégorie de permis: les limousines de grand luxe (1987, ch. 26, art. 25). Les normes de construction et d'équipement de ces véhicules et la tarification minimale de ce type de transport étaient établies en janvier 1988 par le Conseil des ministres (décret 129-88). Il s'agit d'un tout nouveau permis, sans restriction territoriale, pour lequel aucun transporteur ne peut prétendre à un droit acquis et, qui comme il n'est pas contingenté, n'a aucune valeur marchande. Ce

nouveau permis est cependant émis et renouvelé à un coût annuel relativement élevé, soit 5 000 \$.

Au 24 avril 1992, on comptait 75 limousines de grand luxe exploitées en vertu de ce type de permis. Quelques 16 demandes étaient également analysées par la Commission en vue de l'émission d'autant de permis (tableaux 3 et 4); 45 % de tous ces véhicules sont exploités par des entreprises dont la place d'affaires est située sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

3.3 La distinction des marchés

Au delà des différentes conditions requises pour l'obtention de l'un ou l'autre de ces permis, il faut voir dans la démarche du gouvernement du Québec une volonté claire de distinguer les marchés visés par ces transporteurs.

Le taxi est un service d'appoint disponible en tout temps, sur requête téléphonique, aux postes d'attente, ou en le hélant sur la rue. Son tarif est prescrit par la Commission des transports du Québec et est calculé par taximètre dans les agglomérations urbaines. Il est astreint à un territoire et doit s'identifier par un lanternon. Le ministère des Transports envisage prescrire des dimensions minimales pour le véhicule exploité comme taxi.

La limousine est un service de transport de luxe; ces véhicules doivent être de la marque et du modèle le plus luxueux fabriqué par un manufacturier et ils doivent disposer d'un climatiseur et de

glaces à commandes électriques; leur empattement est d'un minimum de 280 cm. Ces véhicules ne peuvent faire de maraude et doivent être en attente au garage de l'entreprise ou à un poste d'attente privé sur le territoire d'un aéroport. Ils sont astreints à respecter les limites de leur territoire. Ces véhicules ne sont pas identifiés par un lanternon et ne disposent pas de taximètre. Le tarif est généralement fixé par zone ou par heure et peut varier selon les transporteurs. Le ministère des Transports compte apporter certains amendements à la définition du véhicule prescrit pour ce type de transport, mais entend maintenir un écart minimal entre la tarification des taxis celle des limousines.

La limousine de grand luxe est un véhicule allongé dont l'empattement est d'au moins 340 cm et qui dispose de plusieurs équipements de luxe. Le tarif est déterminé par les transporteurs, mais aucun transport ne peut se faire à un coût inférieur à 80 \$. L'offre de service se fait sensiblement de la même façon que pour les limousines sauf qu'il n'y a pas de limites territoriales.

Les tableaux 5 et 6 présentent les distinctions entre les différents permis et leurs marchés respectifs. On remarquera les zones de chevauchement où se situent les conflits entre les différentes catégories de transporteurs. Cet équilibre est fragile et toute ouverture réglementaire ou toute absence de contrôle permet l'entrée sur le marché de nouveaux entrepreneurs qui, abaissant leurs tarifs, s'attaquent aux créneaux de plus en plus larges du marché. De nombreuses autorités régulatrices dans les villes occidentales sont aux prises avec des problèmes importants pour

n'avoir pas défini, en termes de quantité et de qualité, l'offre de service des transporteurs par limousine («voitures de remise», «livery cars», «mini cabs» ou «black cars»).

4.0 PROBLÉMATIQUE

Parmi les éléments de problématique, on peut retenir les suivants:

- 1) l'ajustement de l'offre de limousines berlines à Montréal,
- 2) les contraintes liées à la levée du moratoire,
- 3) le nombre optimal de permis de limousines à Montréal,
- 4) la définition du véhicule utilisé comme berline,
- 5) les conditions d'obtention des permis de limousines de grand luxe,
- 6) les exceptions pour les mariages, baptêmes et funérailles,
- 7) les véhicules antiques.

4.1 L'ajustement de l'offre de limousines berlines à Montréal

Le transport par limousine a connu de nombreux rebondissements au cours des dernières années, notamment après la cessation des activités de Limousine MontRoyal qui détenait l'exclusivité de la desserte de l'aéroport de Dorval. Les deux principaux permis d'entreprises de limousines ont été révoqués par la Commission des transports du Québec au cours de la dernière année. Ces deux permis regroupaient 94 % de toutes les limousines berlines qui pouvaient être exploitées sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Dans le cas de Limousine MontRoyal, le titulaire a interpellé l'appel de la décision de la Commission et a eu gain de cause. L'exploitation de ce permis est donc susceptible de reprendre d'ici quelque temps.

Néanmoins, la révocation du permis détenu par Contact Limousine fait en sorte que l'offre de transport par limousine sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal pourra plus difficilement s'ajuster en fonction des variations de la demande et de l'évolution du marché.

La *Loi sur le transport par taxi* prévoit depuis son adoption en 1983 un mécanisme qui permet aux titulaires de permis de se spécialiser dans le transport par limousine selon l'autorisation de la Commission. L'application de ce mécanisme est temporairement suspendue sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Toutefois, la levée du moratoire qui permettrait la mise en oeuvre de ce mécanisme soulève quelques contraintes, notamment parce que la Commission des transports du Québec (C.T.Q.) ne dispose pas d'un pouvoir de régulation assez précis en cette matière.

Dans le but de s'assurer que la Commission dispose de pouvoirs de régulation nécessaires à l'ajustement de l'offre à l'évolution du marché et de la demande en transport par limousine, il s'avère préférable de n'envisager la levée du moratoire qu'après avoir modifié la *Loi sur le transport par taxi* en conformité avec les attentes des partenaires institutionnels et de l'industrie du transport par limousine et par taxi.

4.2 Les contraintes liées à la levée du moratoire

La levée du moratoire et la spécialisation des permis de taxi en limousine, dans le contexte particulier de l'absence d'une base

formelle d'offre de service alors que la demande est manifeste sur l'île de Montréal, posent les problèmes suivants:

- ♦ la Commission est tenue d'autoriser la spécialisation des permis sur la base du «premier arrivé, premier servi»; elle ne peut donc exercer de régulation, par exemple, à l'égard de la qualité de l'organisation qui soutiendra le transporteur, de son plan d'affaires ou de sa politique tarifaire;
- ♦ la Commission pourra difficilement limiter le nombre de permis de taxi spécialisé en limousine. Seul «l'intérêt public» lui permettrait de cesser d'autoriser des titulaires à se spécialiser. Une telle décision pourrait être contestée devant les tribunaux;
- ♦ la Commission ne dispose pas du pouvoir formel d'interdire le transfert d'un permis de taxi spécialisé. Effectivement, si le nombre de permis est contingenté et si d'autres titulaires veulent s'attaquer à ce marché, on peut s'attendre à des offres d'achats qui conféreront aux permis spécialisés une plus-value significative. Dans ce contexte, il ne sera pas surprenant de voir des titulaires demander la spécialisation uniquement à des fins spéculatives. La Commission pourrait, dans l'intérêt public, refuser son autorisation à un transfert mais ce pouvoir n'est pas formel et pourrait être contesté.

4.3 Le nombre optimal de permis de limousines à Montréal

Une des questions qui soulèvent beaucoup de controverse concernant la levée du moratoire est celle du nombre adéquat de limousines pour desservir le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Comme il n'y a pas de modèle pour établir le nombre optimal de taxis pour desservir une zone urbaine, il n'y en a pas non plus pour le nombre de limousines.

Afin d'alimenter la réflexion sur ce sujet, nous pouvons faire part ici de deux exercices: le premier basé sur des considérations historiques de l'évolution du dossier du transport par limousine à Montréal, le second sur l'offre de service de limousines dans les principales villes canadiennes.

4.3.1 Historique de l'offre de service de limousines à Montréal

Dans le cadre de la *Loi sur le transport par taxi* adoptée en 1983 et modifiée en 1985, le législateur a voulu fixer le nombre maximal de limousines que pouvaient exploiter les différents titulaires de permis de limousines et toute autre personne qui pouvait prétendre exploiter légalement un tel commerce.

Ces personnes devaient présenter à la Commission la preuve de l'exploitation d'un certain nombre de véhicules pendant une période de temps assez longue au cours de laquelle, notamment, les deux plus gros pourvoyeurs de service avaient bénéficié du contrat de

desserte exclusive à l'aéroport de Dorval. Il en est résulté alors un total de 187 limousines distribuées comme suit:

Limousine MontRoyal	92 véhicules
Contact Limousine	84 véhicules
GTV Limousine	10 véhicules
Gestion Cibelle	<u>1 véhicule</u>

187 limousines

Le total accordé, sur preuve d'exploitation, n'atteignait donc pas 200 véhicules. Or, les limousines des deux principaux pourvoyeurs n'ont jamais été exploitées simultanément : quand l'un bénéficiait du contrat de l'aéroport, il mettait en service le maximum de véhicules alors que l'autre attendait la prochaine chance de soumissionner en n'immatriculant que le minimum de limousines requis.

Dans ce contexte, on peut évaluer qu'il n'y a jamais eu plus de 120 limousines exploitées simultanément sur le territoire de la C.U.M.

4.3.2 Nombre de limousines dans les principales villes canadiennes

Les sept principaux centres urbains du Canada (300 000 habitants et plus, le Québec exclu) sont tous desservis par des limousines (voir tableau 7, offre de transport par limousine au Canada).

Le ratio est en moyenne d'une limousine par 7 650 habitants. Ce ratio cache cependant une très grande variation entre chacune des villes. Il s'établit par exemple à une limousine par 2 900 habitants à Vancouver, et à une par 18 600 habitants à Winnipeg.

En ajoutant le nombre de taxis, on constate alors que là où le ratio favorise les limousines, le nombre de taxis s'avère peu élevé¹, ce qui laisse entrevoir une complémentarité de fait entre les services offerts par les taxis et par les limousines.

Ainsi, lorsqu'on observe les ratios du nombre d'habitants par voiture (taxi ou limousine), les écarts entre les centres urbains s'amenuisent. Le ratio le plus bas est de 500 habitants à Calgary, le plus élevé est de 1 440 à Winnipeg, pour une moyenne de 657 habitants par voiture (taxi ou limousine).²

On constatera aussi qu'à Montréal, malgré le plan de rachat qui a réduit considérablement l'offre de service de taxi, le ratio révèle encore un nombre très élevé de taxis : 387 Montréalais (C.U.M.) par taxi. Si on ajoute les limousines en service (MontRoyal, GTV, Cibelle, limousine de grand luxe, soit 144 limousines) on obtient un ratio d'un permis par 375 habitants; le nombre d'habitants par permis à Montréal s'avère donc inférieur à la moyenne canadienne dans une proportion de 42 %.

¹ Cette observation ne s'applique pas à Winnipeg.

² Une démarche similaire a été entreprise pour les villes américaines; elle révèle une moyenne de 702 habitants par voiture taxi ou limousine (tableau 8).

Quel devrait être le nombre de limousines autorisées à desservir la C.U.M. si, par exemple, Montréal se conformait à la moyenne des villes canadiennes?

En se basant uniquement sur la moyenne observée, soit un permis par 7 652 habitants, la C.U.M. devrait disposer de 229 limousines.

Cependant, comme nous l'avons observé, ce ratio varie d'une ville à l'autre selon l'offre de service de taxi. Utilisons cette fois-ci la moyenne de l'offre de service de limousine des trois centres urbains dont l'offre de service de transport par taxi et limousine est la plus près de Montréal (Edmonton, Calgary et Ottawa). On obtient alors un ratio d'une limousine par 10 300 habitants, soit un total de 170 limousines à Montréal, soit 26 de plus que présentement.

4.4 La définition du véhicule utilisé comme berline

Le véhicule prescrit pour exploiter une limousine de type berline est décrit à l'article 18 du règlement. La berline doit être de la marque et du modèle le plus luxueux mis en marché par un fabricant. La berline doit aussi posséder certains équipements et répondre à d'autres normes.

Compte tenu de l'évolution du marché de l'automobile et des créneaux occupés par différents constructeurs, la notion de la marque et du modèle le plus luxueux du fabricant comporte des difficultés d'application et provoque certaines insatisfactions.

Il apparaît préférable d'éliminer pareil critère afin d'élargir la gamme des véhicules disponibles pour le transport par limousine et de faciliter la gestion des dossiers. Cet assouplissement permettra aussi à un plus grand nombre de titulaires de permis de taxi d'offrir leurs services à contrat aux titulaires de permis de limousines, conformément à l'article 44.1 du règlement.

D'autre part, certains véhicules haut de gamme ont diminué leur empattement, mesure dont on doit également tenir compte. Ces assouplissements seraient toutefois compensés par des exigences plus strictes quant aux normes et équipements de ces véhicules.

4.5 Les conditions d'obtention des permis de limousines de grand luxe

Ces exigences sont spécifiées aux articles 4, 4.1, 13 et 18.1 du *Règlement sur le transport par taxi*; on exige notamment un véhicule d'au moins 340 cm d'empattement, divers équipements de luxe et le dépôt des prévisions budgétaires permettant d'évaluer la rentabilité du service; le droit payable pour la délivrance et le renouvellement du permis est fixé à 5 000 \$.

Les conditions d'émission de ces nouveaux permis sont exigeantes parce qu'on veut s'assurer du sérieux de l'entrepreneur qui s'engage dans ce commerce. Elles sont toutefois contestées par certains notamment à l'égard du droit annuel de renouvellement du permis. Ce montant élevé est exigé pour les raisons suivantes:

- ♦ il s'agit d'une nouvelle catégorie de permis;
- ♦ aucun transporteur ne peut prétendre à un droit acquis;
- ♦ ce permis n'est pas contingenté, n'a aucune valeur marchande et aucun titulaire ne peut bénéficier d'une plus-value importante sur le transfert de ce permis;
- ♦ il s'agit d'une restriction à l'entrée sur le marché des limousines de grand luxe à des entrepreneurs sérieux;
- ♦ ce montant est fixé en fonction du coût de financement des permis de taxi à Québec ou à Montréal et à la possibilité de spécialiser un permis de taxi en limousine de grand luxe.

On se souviendra aussi que cette nouvelle catégorie de permis a été conçue par le gouvernement suivant la recommandation du rapport du député Bissonnet sur l'industrie du taxi.¹ Ce rapport avait été rédigé à la suite de nombreuses consultations auprès de l'industrie du taxi du Québec. Or, toute question relative à l'émission de nouveaux permis soulève de nombreuses réserves dans l'industrie du taxi, particulièrement au moment où l'agglomération de Montréal a réalisé un effort sans précédent de diminution du nombre de

¹

BISSONNET, Michel, Rapport du Comité sur le taxi, présenté à monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, Québec, Avril 1987, 53 pages; recommandation numéro 25. Voir l'annexe 2: extraits du rapport Bissonnet.

permis. Ces considérations justifient donc les exigences élevées des autorités à l'égard des entrepreneurs qui veulent s'engager dans ce commerce, et par souci d'équité envers les titulaires de permis de taxi existants. On doit enfin considérer que le droit annuel de 5 000 \$ s'avère conforme au coût du financement d'un permis de taxi à Québec ou à Montréal.

4.6 Les exceptions pour les mariages, baptêmes et funérailles

L'article 2 de la *Loi sur le transport par taxi* prévoit une exception pour les mariages, baptêmes et funérailles. Ainsi, une personne peut exploiter commercialement un véhicule au cours de ces événements sans détenir de permis. Cette disposition a été adoptée en 1983 pour éviter de reconnaître autant de permis restreints de limousine qu'il y avait de véhicules qu'on pouvait prétendre utiliser pour ce type de transport.

Or, cette disposition est une porte ouverte à l'entrée sur le marché de la limousine pour de nombreux petits entrepreneurs qui ne se limitent évidemment pas aux exceptions prévues dans la loi. Ils n'hésitent pas à confondre ces exceptions avec tout autre événement spécial (anniversaire de mariage, anniversaire de naissance, bal de finissants, promotion, etc.). Ces exceptions soulèvent également un problème de sécurité publique car un nombre important de ces véhicules, modifiés, allongés, sont exploités sans vérification mécanique annuelle. Enfin, ces exceptions ne facilitent en rien les mesures de contrôle.

4.7 Les véhicules antiques

De nombreux entrepreneurs offrent également leurs services de transport par véhicules antiques lors d'événements spéciaux: convention, graduation, parade, etc. Ces véhicules soulèvent des problèmes de sécurité: ils ne font pas l'objet de vérifications mécaniques systématiques avant d'être utilisés commercialement. D'autre part, même si leur impact sur le système est marginal, ils sont exploités illégalement lorsqu'ils transportent des personnes contre rémunération dans le cadre de tout autre événement que les mariages et les baptêmes.



5.0 ORIENTATIONS

Les interventions du gouvernement du Québec dans le transport rémunéré de personnes par automobile ont pour but, entre autres, de segmenter et de respecter les marchés respectifs des différents transporteurs (taxis, limousines berlines et limousines de grand luxe) tout en permettant aux transporteurs qui offrent la gamme de services la plus large de se spécialiser dans les créneaux les plus étroits.

Cette politique a été instaurée en 1983 par l'adoption de la *Loi sur le transport par taxi* et a été précisée par les amendements successifs apportés à la Loi et au *Règlement sur le transport par taxi*.

Les ajustements qui pourraient être apportés au système du transport rémunéré de personnes par automobile doivent tenir compte de l'évolution du marché et de la problématique du transport des personnes. Ces ajustements devront respecter les objectifs suivants:

- ♦ permettre le redéploiement d'un service adéquat de limousines berlines sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal,
- ♦ respecter la politique ministérielle de segmentation des marchés respectifs des transporteurs,

- ♦ s'assurer de la sécurité du public et de la protection du consommateur,
- ♦ rendre plus aisés les contrôles policiers.

Les orientations retenues par le ministère des Transports dans le système de transport par limousine au Québec, telles que consignées dans les modifications à la *Loi et au Règlement sur le transport par taxi* portent sur les ajustements suivants:

Préciser les normes et équipements des limousines berlines:

- 1) le *Règlement sur le transport par taxi* devrait être modifié afin de remplacer la notion de la «marque et du modèle le plus luxueux du fabricant» par des exigences plus précises quant aux équipements et normes que doivent respecter ces véhicules:
 - obligation d' un téléphone cellulaire;
 - carrosserie exempte d'écaille, de rouille ou d'éraflure.

L'empattement prescrit pourrait être diminué quelque peu afin d'admettre d'autres fabricants qui produisent des berlines de luxe (277 cm au lieu de 280 cm). Un écart minimal serait également maintenu entre la tarification des taxis et celle des limousines afin de bien distinguer leurs marchés respectifs.

Consolider les pouvoirs de la C.T.Q. pour mieux encadrer le mécanisme de spécialisation des permis de taxi en transport par limousine:

- 2) pouvoir de régulation quant aux autorisations de spécialisation (article 18);
- 3) pouvoir de limiter le nombre de permis de taxis spécialisés par territoire de taxi et par entité régionale (article 68,9);
- 4) pouvoir de révocation de la spécialisation pour cause (article 19.1);
- 5) non-transférabilité des permis spécialisés afin d'éviter la plus-value et les manoeuvres strictement spéculatives (article 36.1).

Lever le moratoire sur la spécialisation des permis de taxi de la C.U.M. en transport par limousine:

- 6) le moratoire qui prévaut encore sur le territoire de la C.U.M. serait levé par décret qu'après avoir amendé la *Loi sur le transport par taxi* afin de donner à la Commission les pouvoirs nécessaires à l'encadrement de ce mécanisme.

Contrer de nouvelles formes d'offre de services de transport par automobile qui pourraient contourner les prescriptions de la Loi:

- 7) en reconnaissant qu'une offre simultanée de location de véhicules et de prestation de services de chauffeurs constitue

un transport de personnes par automobile au sens de la Loi sur le transport par taxi (article 3).

Corriger la situation qui résulte de l'exception prévue dans la loi à l'égard des transports effectués lors de baptêmes, mariages et funérailles:

- 8) élimination de l'exception prévue à la loi à l'égard des transports effectués lors des mariages, baptêmes et funérailles (article 2, paragraphe 2).
- 9) obligation d'obtenir un permis restreint pour offrir un service de transport rémunéré de personnes pour les occasions de mariages, baptêmes et funérailles; ces permis seraient émis par la Commission sur preuve d'exploitation des véhicules.

Les conditions prescrites par règlement pourraient être les suivantes:

- un permis par véhicule,
- deux vérifications mécaniques par année,
- nombre de permis contingenté,
- permis renouvelable et révocable,
- coût du renouvellement : 100 \$/an,
- plaque d'immatriculation avec préfixe TM,
- permis applicable à tout type de véhicule (deux portes, décapotables, etc.),
- la sanction d'un transport illégal effectué par le titulaire de ce permis restreint serait de 1 000 \$ par infraction et la révocation de ce permis,
- aucune restriction territoriale,
- possibilité pour l'autorité régionale de percevoir les droits annuels en fonction de la place d'affaires de l'entreprise.

Encadrer l'offre occasionnelle de transport par véhicule antique:

- 10) en prévoyant une nouvelle catégorie de permis temporaires pour les services de transport offerts par véhicule antique (article 94.4).

Les conditions prescrites par règlement pourraient être les suivantes:

- la personne titulaire se conforme aux articles 3 et 4 du règlement,
- le permis est valide pour un maximum de trois mois,
- le permis est renouvelable sur demande et présentation du rapport d'exploitation,
- le véhicule a été vérifié depuis moins d'un mois lors de la demande ou de son renouvellement,
- la vignette C.T.Q. est visible de l'extérieur,
- le service ne peut être rendu, pour aucune considération, à un prix inférieur à 80 \$,
- le coût du permis : 100 \$ pour le 1^{er} mois et 50 \$ pour les mois suivants.

Quant aux limousines de grand luxe:

- 11) les conditions de délivrance et de renouvellement des permis de limousine de grand luxe devraient rester inchangées par mesure d'équité vis-à-vis les titulaires des permis de limousine berline ou de taxi qui peuvent se spécialiser dans ce marché;



6.0 CONCLUSION

Quelques pièces manquent pour compléter l'ensemble du système du transport des personnes par automobile, notamment:

- ♦ les pouvoirs formels de la C.T.Q. pour encadrer la spécialisation des taxis en limousine,
- ♦ un permis restreint pour les mariages, baptêmes et funérailles,
- ♦ la levée du moratoire sur la spécialisation des permis de taxi en limousine sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal,
- ♦ des contrôles sérieux et réguliers.

Ces orientations ne bouleversent en rien le système établi; elles ont pour but de le consolider. Les règles du jeu s'avéreront plus claires pour tous les partenaires. Certaines de ces orientations soumises à la consultation seront insérées dans un projet de loi qui sera présenté à l'Assemblée nationale. Il s'agira par la suite de diffuser dans le milieu et parmi les clients institutionnels, une information adéquate sur la teneur de la loi et du règlement qui régit le transport par taxi et par limousine.

TABLEAU 1**ETAT DE L'OFFRE DE SERVICE DE LIMOUSINE AU QUEBEC****PERMIS DE LIMOUSINE (BERLINES)**

Territoire	Compagnie	Nombre de permis	Nombre de véhicules autorisés
C.U.M.	Air limousine	1	1
C.U.M.	Limousine G.T.V. inc.	1	10
C.U.M.	Limousine MontRoyal inc.	1	92
C.R.O.	Ginsberg, Gingras & ass. (J-Raymond Legault-failli)	1	2
C.U.Q.	Serge Ratté (Limousine A-1 enr.)	1	2
C.U.Q.	Les tours destinations Québec inc.	1	2
C.U.Q.	Tours feuille d'érable Québec inc.	1	2
	TOTAL	7	111

source des données: C.T.Q., 24 avril 1992.

TABLEAU 2

ETAT DE L'OFFRE DE SERVICE DE LIMOUSINE AU QUEBEC

PERMIS DE TAXI SPECIALISE EN LIMOUSINE

Territoire	Compagnie	Nombre de permis	Nombre de véhicules autorisés
C.U.Q.	Serge Ratté (Limousine A-1 enr.)	1	1
C.U.Q.	Denis Blais	1	1
Varennnes	Varennnes taxis inc.	1	1
Chambly	Normand H. Moore	1	1
	TOTAL	4	4

source des données: C.T.Q., 24 avril 1992.

TABLEAU 3**ETAT DE L'OFFRE DE SERVICE DE LIMOUSINE AU QUEBEC****PERMIS DE LIMOUSINE DE GRAND LUXE**

Siège social du titulaire	Nombre de permis en vigueur	Nombre de permis à venir	Total
C.U.M.	34	7	41
Laval	10	3	13
Montréal	14	6	20
Laurentides-lanaudière	5	-	5
Estrie	4	-	4
C.U.Q.	4	-	4
Lac-Beauport	2	-	2
Saguenay	1	-	1
Trois-Rivières	1	-	1
Total	75	16	91

source des données: C.T.Q., 24 avril 1992.

TABLEAU 4

ETAT DE L'OFFRE DE SERVICE DE LIMOUSINE AU QUEBEC

NOMBRE DE PERMIS DE LIMOUSINE DE GRAND LUXE PAR TITULAIRE

Nombre de permis détenus par titulaire	Nombre de titulaires	Nombre de permis
1	54	54
2	12	24
3	1	3
4	1	4
5	-	-
6	1	6
TOTAL	69	91

source des données: C.T.Q., 24 avril 1992.

TABLEAU 5
DISTINCTIONS DES SERVICES: TAXIS, LIMOUSINES BERLINES ET LIMOUSINES DE GRAND LUXE

	TAXIS	LIMOUSINES BERLINES			LIMOUSINES DE GRAND LUXE		
QUI PEUT FAIRE CE TYPE DE TRANSPORT?	Tout titulaire d'un permis de taxi délivré par la Commission des Transports du Québec	Tout titulaire d'un permis de taxi que la CTQ a autorisé à se spécialiser	Tout titulaire d'un permis de limousine délivré par la Régie des Transports à l'époque et converti par la CTQ 1983	Tout titulaire d'un permis de limousine délivré par la C.T.Q. en 1988 à la fin des tolérances législatives	Tout titulaire d'un permis de taxi que la CTQ a autorisé à se spécialiser	Tout titulaire d'un permis de limousine délivré par la Régie ou la Commission des Transports	Tout titulaire d'un permis de limousine de grand luxe délivré par la CTQ
NOMBRE DE VEHICULES	- Un permis = une voiture - Nombre limité dans les agglomérations de taxi; - Maximum un permis par 1 000 habitants en région; - Total de 8024 permis de taxi au Québec	- un permis = une voiture - Selon le nombre de permis de taxis que la C.T.Q. a autorisé à se spécialiser en limousine - Nombre de demande à la C.T.Q. au 20-09-89 = 4	- Un permis = une entreprise (nombre limité) - Selon le nombre de voitures exploités entre 1981 et 1983 et tel que autorisé par la C.T.Q.		- Un permis = une voiture - Selon le nombre de permis de taxi que la C.T.Q. a autorisé à se spécialiser en limousine et équipés d'un véhicule de grand luxe	- Un permis = une entreprise - Selon le nombre de voitures autorisées en vertu du permis et équipées d'un véhicule de grand luxe	- un permis = une voiture - Selon le nombre de permis délivrés par la C.T.Q. rencontrant les conditions prescrites - Nombre non limité - Nombre de permis au 92-04-24: 75
			Murray Hill (CUM) = 92 Br. Au Géméau (CUM) = 1 Total 93	GTV (Mtl) (CUM) = 10 Limousines JR (CRO) = 2 Tours VX QC (CUQ) = 2 Feuille d'érable (CUQ) = 2 Blank (CUQ) = 2 Total = 18			
DROIT ANNUEL (PAYABLE A LA C.T.Q.)	100\$ en agglomération ou 70\$ en région ou 10\$ là où il y a décentralisation	100 \$ ou 10 \$ là où il y a décentralisation					5 000 \$
TERRITOIRE DESSERVI	Territoire de l'agglomération ou de la région d'origine		Territoire de l'autorité régionale		Territoire de l'autorité régionale si le taxi provient du territoire où se trouve le plus de permis délivrés sur le territoire de l'autorité régionale	Territoire de l'autorité régionale	Tout le Québec (sans restriction)
		Territoire de l'autorité régionale si le taxi provient du territoire où se trouve le plus de permis délivrés sur le territoire de l'autorité régionale					
- à l'extérieur du territoire autorisé si l'origine <u>ou</u> la destination du déplacement est situé dans le territoire autorisé pour le permis - à l'extérieur du territoire autorisé si l'origine <u>et</u> la destination du déplacement sont situées dans un territoire desservi par aucun permis de même nature.							
TARIF	Au compteur, selon les tarifs prescrits par la C.T.Q. ou à contrat	- à l'heure ou par zone - tarifs variables selon les transporteurs - minimum d'une heure et minimum de 40 \$			- minimum d'une heure - minimum de 80 \$		
OFFRE DE SERVICE	- en maraude - sur appel - sur poste d'attente privé ou public - à contrat	- véhicules en attente au garage de l'entreprise - véhicules en attente à un poste d'attente privé situé sur le territoire d'un aéroport - les courses débutent en quittant ces stations d'attente					
VOITURES	Berline, familiale, minifourgonnette, taxi adapté, équipées de: lanternon et taximètre (le taximètre est facultatif en région)	- Berline de la marque et du modèle le plus luxueux fabriqué par le manufacturier - six ceintures de sécurité - toit rigide - empattement de plus de 280 cm - climatiseur et glaces à commande électrique - intérieur fini cuir ou velours - pas de lanternon ni de taximètre			- empattement de plus de 340 cm - toit rigide - intérieur fini cuir ou velours - téléphone cellulaire - glaces à commande électrique - cloison mobile entre passagers et chauffeur - système d'intercommunication - systèmes de climatisation et de chauffage contrôlables par les passagers - pas de lanternon ni taximètre		
PLAQUE PRÉFIXES:	T suivi du no d'agglomération TR en région	TS					

TABLEAU 6

DISTINCTION DES MARCHES DU TRANSPORT DES PERSONNES PAR AUTOMOBILE

		CATÉGORIES DE TRANSPORTEURS SELON LEUR OFFRE DE SERVICE			
		larges		étroites	
CRÉNEAUX DU MARCHÉ	larges	taxis	limousines ordinaires	limousines de grand luxe	mariages, baptêmes, funérailles
	transport d'appoint	X	ZONE DE CONFLITS : TAXIS / LIMOUSINES		
	desserte des hôtels	X			
	transport aéroportuaire	X	X		ZONE D'ACTIVITÉ DES ILLÉGAUX
	transport de luxe		X	X	
	occasions spéciales		X	X	
	étroits	X	X	X	X

TABLEAU 7

OFFRE DE TRANSPORT PAR LIMOUSINE AU CANADA

Ville	Population ¹	Nombre de limousines	Population /limousine	Nombre de taxis	Population/ taxi	Population/ taxi ou limousine
VANCOUVER	431 147	150	2 874	448	965	720
CALGARY (RM)	671 326	41	16 373	1 316	510	494
EDMONTON	573 982	54	10 629	1 200	500	457
WINNIPEG (RM)	594 551 625 304	33	18 579	400	1 563	1 444
HAMILTON	306 728	49	6 259	325	960	820
TORONTO (RM)	2 600 000	338	7 692	3 393	766	696
OTTAWA	330 763	55	5 468	586	518	469
TOTAL/MOYENNE	5 509 250	720	7 652	7 668	718	657
MONTREAL (CUM)	1 752 477	144 ²	12 169	4 528	387	375 ²

¹ Statistiques Canada 1986

² Le nombre de limousines à Montréal tient compte du permis de Limousine MontRoyal, de G.T.V. et de Air Limousines ainsi que des permis de limousine de grand luxe dont le siège social de l'entreprise est situé sur le territoire de la CUM.

TABLEAU 8

OFFRE DE TRANSPORT PAR LIMOUSINE ET PAR TAXI AUX ETATS-UNIS

Ville	Population	Nombre de limousines	Population /limousine	Nombre de taxis	Population/ taxi	Population/ taxi et limousine
CHICAGO	3 000 000	670	4 478	6 000	500	450
HOUSTON	1 728 600	156	11 081	1 956	884	818
DALLAS	1 004 300	405	2 480	240	4 185	1 557
SAN FRANCISCO	740 000	15	49 333	811	912	896
INDIANAPOLIS	700 000	100	7 000	396	1 768	1 411
JACKSONVILLE	630 000	62	10 161	400	1 575	1 364
NEW ORLEANS	535 900	125	4 287	1 640	327	304
AUSTIN	485 250	5	97 050	414	1 172	1 158
COLUMBUS	461 437	104	4 437	448	1 030	836
CINCINNATI	385 000	120	3 208	348	1 106	823
TULSA	375 000	20	18 750	280	1 339	1 250
BUFFALO	320 000	250	1 280	375	853	512
BIRMINGHAM	300 000	35	8 571	117	2 564	1 974
WICHITA	300 000	10	30 000	110	2 727	2 500
ATLANTIC CITY	217 700	200	1 089	250	871	484
KNOXVILLE	185 000	15	12 333	105	1 762	1 542
WINSTON-SALEM	150 000	20	7 500	35	4 286	2 727
CHARLESTON	84 000	20	4 200	300	280	263
CONCORD	40 000	10	4 000	20	2 000	1 333
TOTAL/MOYENNE	11 642 847	2 342	4 971	14 245	817	702

source des données: Metro-Dade County, Florida (14 août 1991).

EXTRAITS DU RAPPORT BISSONNET

2.2.3 Les limousines

Comme il a déjà été mentionné, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports, (L.Q. 1985, chapitre 35) a eu pour conséquences:

- 1- d'interdire à un titulaire de permis de taxi de spécialiser son service en un service de transport de luxe par limousine comme prévu à l'origine dans la Loi sur le transport par taxi;
- 2- de permettre aux personnes qui, le 20 décembre 1983, effectuaient du transport par limousine, de poursuivre leurs opérations sans être titulaire de permis, à la condition:
 - . que ces personnes aient effectué de notoriété publique et de façon continue ce transport à titre d'activité principale entre le 1^{er} janvier 1980 et le 21 décembre 1983;
 - . que le nombre de limousines utilisées ne dépasse pas celui des limousines en service entre le 1^{er} janvier 1980 et le 21 décembre 1983;
 - . qu'un affidavit en conséquence soit produit à la Commission des transports du Québec avant le 8 octobre 1985.

Il existait trois titulaires de permis de limousine délivrés par la Régie des transports du Québec avant que cet organisme soit remplacé, en 1972, par la Commission des transports du Québec qui, elle, ne pouvait délivrer ces permis. Ces personnes, qui se retrouvent toutes à Montréal, sont les compagnies Service de limousine Samson, Service de limousine Murray Hill et M. Marcel Deschamps. En vertu de la Loi sur le transport par taxi, ces trois compagnies ont reçu chacune un permis leur permettant d'exploiter respectivement 84, 92 et 1 automobiles. La Commission des transports a récemment accepté de transférer le permis de M. Deschamps à V.I.P. Limousine Enr. dans sa décision #MPT87-00025 du 12 janvier 1987.

Le moratoire de 1985 a eu pour effet, par tolérance législative, d'ajouter à ces transporteurs:

- . 14 limousines en service dans la région de Montréal;
- . 13 limousines en service dans la région de Québec; et
- . 2 limousines en service dans la région de Hull.

Toutefois, les titulaires de permis de taxi ne peuvent toujours pas pénétrer le marché qui leur a été promis en 1983 et la définition de la limousine, que l'on retrouve au Règlement sur le transport par taxi, entraîne des frictions entre le taxi traditionnel et la limousine.

Ces frictions sont dues à deux facteurs:

- 1- la définition du mot "limousine" permet aux transporteurs par limousine de pénétrer le marché traditionnel du taxi, sans être astreints à offrir un véritable service de luxe, puisqu'une limousine peut être à la rigueur une automobile moins luxueuse qu'un taxi;
- 2- la souplesse des taux et tarifs du service par limousine, qui sont déterminés par les transporteurs, fait en sorte que le coût horaire peut être inférieur à celui du taxi traditionnel, surtout lorsque les automobiles utilisées ne sont pas de "véritables" limousines.

Par ailleurs, le Comité a constaté qu'il existait non seulement un marché véritable pour le taxi traditionnel et pour le transport par limousine, mais qu'une part appréciable du marché du transport de personnes était négligée. En effet, aucun permis n'est disponible ni aucune norme n'est adaptée pour le transport "grand luxe"; ce qui confine certaines personnes à travailler dans l'illégalité ou encore incite des transporteurs étrangers à combler ce vide au détriment des transporteurs québécois.

3.2.3 Les limousines

Le Comité a constaté que ce qu'il est convenu d'appeler dans le milieu du taxi "le problème des limousines" est en réalité très limité compte tenu du nombre réduit de ces automobiles comparé à celui des taxis. Le véritable problème se situe plutôt sur le plan du transport illégal qui touche d'ailleurs autant le marché du taxi que de la limousine. La solution aux luttes fratricides entre taxi et limousine passe donc par deux étapes; la première étant une définition de marché et la seconde la disparition des transporteurs "pirates" qui sera traitée au point 3.2.7 du présent rapport.

En ce qui a trait à une meilleure définition des marchés cibles de chacune des deux industries, le Comité recommande:

- 8- que les transporteurs par limousine soient tenus d'utiliser la berline de la marque et du modèle le plus luxueux qui était mise en marché par son fabricant à l'époque où elle est acquise par le titulaire du permis;
- 9- que, quel que soit le mode retenu pour fixer les taux et tarifs du service de limousine, en aucun temps et pour aucune circonstance le prix du service soit inférieur à 40 \$;
- 10- que des mesures transitoires soient prévues afin d'éviter d'une part, que les titulaires de permis de limousine subissent un préjudice en devant remplacer immédiatement leurs automobiles et d'autre part, qu'ils disposent d'une période leur permettant de modifier leurs taux et tarifs à la Commission des transports du Québec;
- 11- que les permis d'entreprise des titulaires de permis de limousine, prévus au chapitre VI de la Loi sur le transport par taxi, soient reconnus comme un service public pour le transport de luxe au même titre que le permis de taxi pour le service traditionnel et que conséquemment, les titulaires de ces permis soient tenus d'immatriculer le nombre d'automobiles prévues à leur permis à défaut de quoi, ce nombre sera réajusté à la baisse, proprio motu, par la Commission des transports du Québec.

Ces propositions permettent de distinguer le marché des transporteurs de luxe du marché du taxi traditionnel tout en reconnaissant l'importance de chacun. Le client qui requiert un service de luxe s'attend effectivement à un prix de service supérieur à celui du taxi mais aussi à une automobile de meilleure qualité. De cette façon, les distinctions entre la limousine et le taxi apparaîtraient nettement dans des offres de service distinctes. Le marché du transport par taxi traditionnel ne serait donc plus perturbé par des transporteurs par limousine puisque les frictions entre ces deux types de transporteurs s'estomperaient. En ce qui a trait aux relations entre les transporteurs par limousines, le Comité considère qu'elles s'en trouveront améliorées puisque tous les transporteurs seront sur un pied d'égalité en ce qui a trait à la qualité de leurs automobiles et que la tarification minimale leur assurera un revenu suffisant pour offrir le service de haute qualité qu'est en droit d'exiger le client. Enfin, l'obligation d'immatriculer le nombre de limousines autorisées assure une meilleure constance de l'offre de service.

3.2.7 Le transport illégal

La disparition des transporteurs "pirates" passe évidemment par un resserrement des contrôles policiers. Toutefois, le Comité considère qu'il serait simpliste de s'arrêter à ce stade de l'analyse et de croire qu'une seule interdiction suffira.

Les transporteurs illégaux ont choisi la clandestinité quelquefois par obligation et d'autres fois pour des motifs moins avouables. Évidemment, le second groupe ne mérite aucune considération particulière alors qu'il est intéressant de s'attarder au premier.

Il a été mentionné que la Loi sur le taxi de 1983 avait prévu que les titulaires de permis de taxi pourraient spécialiser leur permis afin d'offrir un service de luxe. Toutefois, le moratoire de 1985 leur a enlevé cette possibilité alors que certains titulaires de permis de taxi avaient déjà entrepris le processus et engagé des fonds sans avoir eu le temps de déposer leur demande à la Commission des transports du Québec. Certains de ces titulaires sont aujourd'hui des transporteurs par limousine "pirates" puisqu'ils utilisent un véhicule véritablement de luxe mais auquel est attaché un permis de taxi inapproprié. Ces transporteurs qui détiennent le "mauvais" permis représentent la première catégorie.

La seconde catégorie se compose de transporteurs par limousine qui ont offert un service de notoriété publique mais qui n'ont pu pour diverses raisons profiter de la tolérance législative prévue à la Loi de 1985 qui a permis à sept personnes de continuer à offrir leurs services légalement. Quelquefois, le dépôt de l'affidavit exigé par la Loi ne respectait pas le délai prévu, d'autres fois les périodes de référence ne coïncidaient pas.

La troisième catégorie regroupe une poignée de transporteurs qui offre de notoriété publique un service "grand luxe" aux moyens de limousines allongées. Pour ces compagnies, ni la spécialisation du permis de taxi en un service de limousine, ni même le permis de limousine prévu à la Loi sur le transport par taxi n'apportent de solution. Les frais d'exploitation d'une telle entreprise exigent un permis d'étendue pro-

vinciale alors que la Loi sur le transport par taxi ne prévoit, dans la meilleure des hypothèses, qu'un permis limité au territoire d'une autorité régionale.

Enfin, il ne faut pas oublier les transporteurs qui jouissent d'une tolérance législative leur permettant de poursuivre leurs opérations. On ne peut évidemment pas qualifier ces transporteurs de "pirates" mais il faut cependant reconnaître qu'ils ne sont actuellement soumis à aucune règle puisqu'ils ne sont pas titulaires de permis.

Aussi, afin d'établir un système de transport qui réponde aux divers marchés et qui est équitable et cohérent, le Comité recommande :

- 22- que le moratoire sur la spécialisation d'un permis de taxi en un service de limousine, imposé par l'article 76 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (L.Q. 1985, chap. 35), soit levé par décret pour toutes les agglomérations et régions du Québec;
- 23- que dans le cas des agglomérations de Montréal, de l'Est de Montréal et de l'Ouest de Montréal, le moratoire ne soit levé qu'après que la Communauté urbaine de Montréal, qui a demandé l'exercice des pouvoirs décentralisés prévus à la loi, demande au Gouvernement de lever le moratoire et garantisse par des mesures de contrôle adéquates qu'il n'y aura plus de frictions entre le service de luxe et le marché du taxi traditionnel;
- 24- que la Commission des transports du Québec soit autorisée à entendre partout au Québec les transporteurs ayant déposé un affidavit en vertu de l'article 77 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (L.Q. 1985, chap. 35) afin de leur délivrer, s'il y a lieu, un permis de limousine selon les conditions de la loi dès que les ligues de taxi disposeront de pouvoirs non équivoques pour intervenir auprès de la Commission des transports du Québec;
- 25- que soit prévue à la Loi sur le transport par taxi, une nouvelle catégorie de permis de limousine de grand luxe qui serait délivré à toute personne qui en fait la demande, dont ce sera la seule activité et qui satisfait aux conditions établies par règlement du Gouvernement, le territoire de ce permis étant provincial;

- 26- qu'il soit prévu, afin de reconnaître la polyvalence des permis de taxi, qu'un permis de taxi émanant de l'agglomération principale du territoire d'une autorité régionale puisse être spécialisé en un service de limousine de grand luxe sans qu'il y ait à défrayer de droits additionnels à ceux du permis de taxi, mais en étant limité au territoire de son autorité régionale sauf si l'origine et la destination finale d'une course se situe dans ce territoire;
- 27- que 90 jours après la levée du moratoire et la disponibilité d'un permis de limousine de grand luxe, une opération policière d'envergure soit mise en place afin d'éliminer le transport illégal;
- 28- que des représentants du ministère des Transports rencontrent les divers corps policiers municipaux et la Sûreté du Québec ainsi que les autorités municipales, afin de les sensibiliser aux nouvelles dispositions législatives et réglementaires en matière de contrôle du transport par taxi;
- 29- que, dans le cadre de l'opération prévue à la recommandation #27, non seulement les billets d'infraction soient délivrés mais que la Commission des transports du Québec, selon l'article 30 de la Loi sur le transport par taxi, demande à la Régie de l'assurance automobile de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée en violation de la loi ou du règlement, que celui qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis.

En terminant sur la question du transport illégal, le Comité tient à souligner que plusieurs contrats de transport de personnes par automobile illégaux sont proposés par des organismes du secteur para-public et quelquefois du secteur public; que ce soit dans le but de diminuer des frais d'exploitation, de gratifier du personnel ou par simple ignorance.

Conséquemment, le Comité recommande:

- 30- qu'une campagne d'information soit effectuée afin de sensibiliser le public sur les dangers du transport illégal et que des directives précises sur la question parviennent à tous les ministères et organismes para-publics relevant de la juridiction du gouvernement du Québec;
- 31- que toute personne qui propose ou incite à un transport illégal soit accusée de complicité dans le cadre de la Loi sur le transport par taxi et poursuivie au même titre que le contrevenant.

ON VA DE **L'AVANT**



Transports
Québec

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 021 459