

• 8 février 2012

Claude Boulet  
241 Chemin des vingt  
St-Basile le grand, J3N 1K9

Téléphone : 514 990-7915  
Télécopie: 450 441-6636  
Courriel limo@sympatico.ca

---

# Tarification générale de limousine

## L'offre de service actuelle

Depuis le début de l'opération du présent contrat à l'aérogare, nous avons constaté que plusieurs opérateurs n'avaient comme expérience que celle qu'ils ont acquise en faisant du taxi à l'aéroport. Ils se mettent en ligne. Ils sortent de leurs autos sur le quai. Ils prennent leurs passagers et vont les reconduire. Ils ont une bonne connaissance de la ville et les y reconduisent rapidement, très rapidement.

Le rêve des 3 000 chauffeurs de taxi ayant complété une demande pour travailler à l'aéroport est d'être un des 290 gagnants du tirage. Pour la limousine ce ratio diminue pour 110 inscrits et 70 gagnants. Pour quelqu'un dont le rêve est de travailler à l'aéroport, c'est très attrayant.

Quelques 80% des courses sont vers le centre-ville. Des chauffeurs ont quelques frustrations pour les voyages étant dans les extrémités des zones et leurs faisant perdre quelques sous. Quoique certains chauffeurs pensent le contraire, les zones actuelles sont bien dessinées.

De plus en plus d'opérateurs louent leurs véhicules à des chauffeurs. La location d'une limousine à l'aéroport semble plus rentable que l'opération du véhicule. L'opérateur limite son service à la seule desserte de l'aéroport.

La fin de production des modèles Lincoln Towncar et Cadillac DTS va amener quelques opérateurs à acheter des véhicules de plus grande qualité. Quoique la plupart vont en profiter pour acheter de plus petits véhicules.

La situation à Montréal est différente d'ailleurs en Amérique du Nord due au fait que nous devons utiliser des permis de taxi pour opérer notre service. Ailleurs, ils n'ont pas à investir autant dans le permis pour opérer, ceci abaisse leurs coûts d'opération d'autant.

À la demande des taxis spécialisés, la CTQ dans sa décision de 2005 n'a pas augmenté la tarification du service limousine à l'aéroport. Certains opérateurs y ont vu une occasion d'augmentation de l'achalandage d'autre une diminution des coûts d'opération en utilisant dorénavant des véhicules usagés.

L'opération d'une limousine à l'aéroport ne nécessite aucune autre infrastructure que celle d'un taxi régulier. Seul le véhicule est différent et l'achat d'un habit de travail. Par contre

---

ceux qui veulent faire de la limousine sérieusement doivent investir beaucoup plus que le minimum requis par l'aéroport. Ils doivent changer leurs véhicules, leurs habits plus rapidement, doivent s'engager du personnel pour faire la réponse téléphonique et la répartition, installer des GPS. Ils doivent aussi se créer un réseau de contact et l'entretenir. Même si ils sont à l'aéroport, ils doivent assumer des coûts d'opération plus élevés.

### **La tarification pour les clients ayant une réservation avec un transporteur**

Le service de limousine ne se fait que sur réservation exception faite du service de ligne à l'aéroport Montréal-PET. Les principales compagnies de berline reconnues à Montréal doivent soutenir des frais supplémentaires pour garantir leurs services. Des frais de répartition, de loyer, de télécommunication, de GPS, d'entraînement de chauffeur entraînent des tarifs différents qui sont propres à chaque opérateur. Le principe de la tarification de l'aéroport sans réservation doit être cristallisé.

---

## **La place du service de limousine**

### **Les marchés**

Le principal problème entre le taxi, la limousine et le grand luxe c'est le chevauchement de marché. Il nous apparaît d'intérêt public de mieux définir qui doit être servi avec quoi. Les clients sont les premiers à payer pour un service d'une qualité inférieure à leurs attentes.

Le taxi répond à la grande majorité des besoins de déplacements du public. Grande disponibilité, horaire, visibilité, accessibilité, coûts raisonnable, pour le grand public, ça répond de bonne façon à la demande générale. Le taxi semble avoir des problèmes à s'ajuster à la demande de transport adapté. La grande demande d'émission de permis pour besoin particulier suscite beaucoup de réaction. Mais laissons les gens du taxi vous l'exprimer. Ils sauront le faire mieux que nous.

La limousine au Québec doit compléter le service de taxi régulier. Ce segment de l'industrie doit répondre adéquatement aux besoins plus exigeants de la clientèle qui veut plus qu'un taxi. Cette clientèle constituée de gens d'affaires, de diplomates, d'artistes et de voyageurs est plus exigeante et prête à payer le juste prix pour un service de qualité supérieure. Cette clientèle ne se plaint pas elle trouve des solutions très efficacement. C'est d'ailleurs en train de se produire avec certains clients.

La limousine de grand luxe occupe quant à elle un créneau très particulier. Selon les périodes l'achalandage est presque nul et en d'autre c'est la surabondance. La principale demande vient d'une clientèle jeune et qui aime pavaner à bord de ces véhicules flamboyants. La déréglementation des mariages, baptêmes ? et funérailles ne semblent pas avoir eu un impact sur la rentabilité des opérations. Peu discrets, ces véhicules sont peu utilisés par les gens d'affaires et les diplomates.

### **Les chevauchements**

Le taxi est le véhicule grand public toutes occasions confondues. La limousine est le véhicule de transport luxueux et discret. Le grand luxe est le véhicule de célébration ou d'occasions spéciales. Ça tout le monde s'entend. Toutefois lorsque l'on voit apparaître

des opérateurs de limousine avec des prix de taxi, ça fait des mécontents chez les taxis. De plus ça prive la clientèle de limousine d'un vrai service de limousine. Le développement des marchés doit se faire en recherchant de nouveaux clients pas en les déplaçant d'un segment vers un autre.

C'est d'ailleurs principalement la définition des véhicules et la tarification qui définira les marchés de chacun. Une fois ceci réglé, il ne restera que quelques irritants à corriger et tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes.

La berline doit se différencier du taxi. Les opérateurs sérieux obtiendraient une certaine assurance d'une offre de service de qualité et d'une opération rentable en autant qu'ils aient les capacités de développer de nouveaux marchés autres que ceux du taxi. L'industrie du taxi de son côté n'aurait plus la frustration de voir son marché s'éroder au profit de ceux qui opérant des limousines, n'ont peut-être pas la capacité des les opérer convenablement ailleurs qu'aux aéroports.

Il ne doit pas se créer une sous-catégorie de taxi de luxe-limousine comme à Toronto. Là-bas les limousines d'aéroport ne font que de l'aéroport. Le service régulier de limousine est fait par des compagnies opérant de la ville (livery licence). Un format de permis tout à fait différent du nôtre. À Montréal, les opérateurs doivent servir leurs clients et offrir leurs services à l'aéroport pour compléter. Les clients désirant un service quasi garanti sont prêts à payer pour un service de qualité.

### **Une question d'intérêt public**

À l'aéroport de Dorval-Trudeau, les clients désirant un service sans réservation peuvent prendre une limousine de la ligne d'attente. La réglementation doit être standard pour tous. Il est important de noter l'exclusivité de l'application de cette tarification : « que pour les clients pris sans réservation ». Pour les clients avec réservation, chacun pourra développer son créneau en respectant le tarif minimum déterminé par la CTQ.

---

## **La représentation**

Nous sommes des taxis spécialisés. Même si nous avons la prétention d'être différents, nous sommes avant tout des chauffeurs de taxi. Il ne faut pas oublier qu'il y a parmi nous beaucoup d'opérateurs ne vivant que pour l'aéroport. Ça rend quelques fois les positions biaisées. La valeur de notre permis s'appuie sur le fait que nous sommes des taxis. Il est tout à fait pertinent que le taxi se prononce sur nos tarifs comme il est tout à fait normal que le taxi fasse des représentations pour notre avantage, tel l'accès aux voies réservées et aux crédits d'impôts.

Avant tout, il y a un débat qui doit se tenir sur ce qui doit être offert comme service de limousine. Nous privilégions la vision de l'industrie de haut de gamme où peut importe le transporteur, le client obtiendra la qualité recherchée, si le prix doit être moindre, il utilisera un taxi. Si le service est moindre, il s'engagera un chauffeur. La loi québécoise permet d'avoir un segment de haut de gamme, offrons le à la population. Les meilleurs opérateurs doivent avoir la priorité et il n'y a que le marché qui peut séparer le bon grain de l'ivraie. Des tarifs appropriés feront le ménage.

---

## Conclusion

Il est important d'avoir des tarifs uniformes pour la desserte des clients de l'aéroport de Dorval **sans réservation**. Nous sommes dans un créneau où nous devons donner au client un service presque parfait, nos tarifs doivent refléter nos coûts d'opération élevés. Par notre faute, nous n'avons presque pas eu d'augmentation depuis 7 ans. Nous n'avons pas mis de tarif précis dans ce document car nous croyons que la Commission possède les outils nécessaires pour les déterminer exactement tels qu'ils devraient être en fixant aussi les zones limitrophes. Notre opération n'est plus en conflit d'affaire avec le taxi mais en complément d'industrie! Nous devons développer nos propres marchés

Nos tarifs n'ont pas été augmentés depuis près de 7 ans. Ces véhicules sont opérés sans compteur, pour tout le monde il est important que la lecture des tarifs se fasse rapidement tout comme la mémorisation de ceux-ci. Les zones actuelles, compte tenu que 80% des courses vont vers le centre-ville conviennent pleinement. Si la Commission dans sa sagesse peut faire un changement, pour simplifier la lecture de la carte, le boul. St-Charles devrait traverser l'île au complet sans interruption à la hauteur de la 40. De plus, il est important de garder des multiples de 5\$ comme tarif. A preuve, la récente baisse de 1% n'a jamais été appliquée sur le terrain. Trop de chiffres à se rappeler pour les chauffeurs.

Votre dévoué

Claude Boulet