

**Évaluation des grands enjeux et des principales demandes :  
Règlement sur les véhicules de location (n° 2016-272, dans sa version modifiée)**

Voici un aperçu de l'évaluation qu'a faite le personnel des grands enjeux signalés et des principales demandes déposées relativement au *Règlement sur les véhicules de location* (le Règlement sur les VL). Ces enjeux ont été signalés par Unifor (section locale 1688), par Coventry Connections et par des membres du Conseil municipal.

**A. Enjeux qu'il convient d'étudier dans le Rapport sur les modifications mineures (programmé pour le premier trimestre de 2021)**

**1. Éliminer ou réduire le nombre d'inspections des taxis (pour les taxis dont les modèles datent d'il y a cinq ans ou moins; l'inspection des taxis est obligatoire durant l'automne si le modèle de véhicule a plus de cinq ans)**

**Réaction du personnel :** On procède à l'inspection des taxis pour répondre aux préoccupations exprimées à propos de la santé et de la sécurité du public et de la protection des consommateurs relativement à l'utilisation massive et essentiellement à temps plein des taxis dans le cadre du réseau de transport public. Or, le personnel est disposé à examiner la demande visant à réduire le nombre d'inspections pour le ramener à une par an, dans toutes les catégories de taxis, dans le cadre du processus régissant les modifications mineures à moyen terme.

L'objectif premier de l'inspection des taxis menée par le personnel de la Ville consiste à s'assurer que les caméras et les taximètres dans les taxis fonctionnent correctement. Dans le cas des taxis accessibles, on inspecte aussi le Système mondial de localisation et les senseurs de marche arrière obligatoires. Il faut aussi délivrer un certificat de conformité aux normes de sécurité démontrant que le véhicule a été inspecté par un mécanicien breveté. Le personnel des Services des règlements municipaux (SRM) mène aussi une inspection pour d'autres questions, par exemple la signalétique appropriée (dont la carte tarifaire et l'avis de protection de la vie privée pour la caméra installée dans le véhicule).

**2. Réduire les droits de transfert des plaques d'immatriculation des taxis**

On a demandé de réduire, pour les porter de 4 033 \$ à 500 \$, les droits de transfert des plaques d'immatriculation des taxis (redevances des usagers), en invoquant la diminution de la valeur actuelle des plaques d'immatriculation et, dans l'industrie du taxi, la nécessité d'encourager les nouveaux candidats à ces permis qui souhaitent se consacrer à ce métier. La Ville a aussi reçu une demande portant expressément sur la révision du montant des droits de transfert pour les taxis accessibles.

**Réaction du personnel :** Il faut noter que toutes les transactions effectuées par les détenteurs de plaque de taxi sur le marché privé n'ont aucune incidence sur l'établissement des droits de permis de la Ville ni sur les redevances comparables imposées aux usagers.

Tous les droits de permis, y compris les droits d'immatriculation des taxis, sont établis selon le principe du recouvrement des coûts, afin de permettre à la Ville de récupérer ses frais d'administration (dont la prise en charge et l'examen), ses frais d'exécution des règlements et

ses frais d'inspection. Outre ces coûts, le personnel doit consacrer beaucoup de temps au traitement des demandes de transfert, entre les parties en cause, des permis des détenteurs des plaques d'immatriculation. Le personnel peut se pencher sur cette demande dans le cadre du processus régissant les modifications mineures.

### **3. Modifier le règlement pour permettre d'obliger les clients à payer d'avance**

Unifor a demandé de prévoir un mécanisme grâce auquel les clients pourraient payer d'avance le prix de leur course avant de monter dans les taxis, afin de se protéger contre les incidents dans lesquels des passagers ne paient finalement pas leur course et pour veiller à ce que l'exploitant de transport privé (ETP) puisse se faire payer d'avance.

**Réaction du personnel :** Le personnel de la Ville peut se pencher, dans le cadre d'un rapport sur les modifications mineures, sur la possibilité de prévoir dans le règlement un mécanisme obligeant les clients à payer d'avance leur course grâce à une application ou en personne, ainsi que les cas dans lesquels on peut les obliger à payer d'avance leur course (par exemple, le soir). Ce mécanisme n'aurait pas d'incidence sur l'ensemble des tarifs approuvés par le Conseil et comptés pour les trajets, qui ne seront pas modifiés; il adopterait plutôt un processus administratif selon lequel les clients devraient payer d'avance leur course dans certains cas. Les Services des règlements municipaux reçoivent chaque année environ 500 demandes de services qui concernent les courses impayées (ce qui représente une modeste fraction du nombre total de courses assurées par les taxis). Le personnel mène des enquêtes sur les courses impayées et réussit à faire payer les passagers. Si l'industrie décide de faire plus massivement appel à une application, le personnel s'attend à une augmentation du nombre de cas dans lesquels les clients paieraient d'avance leur course.

### **4. Supprimer l'obligation d'apposer les numéros d'identification sur les plaques des taxis qui ne sont pas en service** (numéro apposé non loin de la poignée de la portière du passager à l'arrière)

**Réaction du personnel :** Le personnel est d'accord pour dire qu'il n'est pas nécessaire que les taxis portent un numéro d'identification quand ils ne sont pas en service et est donc favorable à l'examen d'une modification mineure pour préciser que les numéros d'identification ne sont obligatoires que lorsque les taxis peuvent prendre des passagers et que ces numéros peuvent être enlevés lorsque les taxis ne sont plus en service. Tous les numéros d'identification devraient toutefois être apposés de nouveau sur les taxis qui sont remis en service.

Généralement, il faut préciser que le personnel n'est pas d'accord pour enlever en permanence les numéros d'identification des taxis, puisque ces numéros constituent un moyen important et visible grâce auquel les passagers peuvent identifier les taxis. L'obligation d'apposer sur les taxis des numéros d'identification est entrée en vigueur en 2007; ce numéro doit avoir au moins 15 centimètres de haut et être apposé non loin de la poignée de la portière du passager. L'objectif consistait à s'assurer que les passagers puissent facilement identifier le taxi sur le flanc du véhicule, puisque la plaque d'immatriculation sur le parechoc du taxi et le numéro de l'enseigne lanternon sur le toit de la voiture ne sont pas toujours parfaitement visibles. Le numéro d'identification apposé sur le flanc du taxi est jugé particulièrement utile dans les lieux peu éclairés. En outre, le Bureau de l'accessibilité de la Ville a confirmé que le style et la taille de la police de caractères prescrite pour le numéro d'identification apposé sur le flanc de la voiture sont adaptés aux personnes handicapées et aux personnes âgées.

## **5. Modifications à apporter à la carte tarifaire des taxis**

Unifor a demandé d'imposer un supplément maximum de 10 \$ pour placer les bagages et les articles encombrants à l'intérieur du véhicule, sous réserve des considérations relatives à la sécurité. Ce syndicat a aussi demandé de porter de 50 \$ à 150 \$ les frais de nettoyage des taxis.

**Réaction du personnel :** Le personnel est d'accord pour examiner les tarifs se rapportant aux bagages et au nettoyage des véhicules, ce qui pourrait être fait dans le cadre d'un rapport sur les modifications mineures.

## **6. Demande portant sur le dépôt électronique pour l'immatriculation des taxis**

Unifor a demandé de mettre au point un système électronique permettant aux détenteurs de permis de taxi de déposer les documents obligatoires et de payer les droits d'immatriculation.

**Réaction du personnel :** Le personnel est d'accord et examinera, de concert avec la Direction des services de technologie de l'information et toutes les directions générales compétentes, la viabilité d'un système électronique régissant les demandes et le renouvellement des permis et le paiement des droits de permis. Cet examen pourra se dérouler dans le cadre du processus régissant les modifications mineures. Il est utile de signaler qu'un système électronique ne permettrait pas de traiter le paiement en espèces des droits de permis, que semblent préférer de nombreux détenteurs de permis de taxi. S'il est viable d'instituer un système électronique pour le dépôt des documents obligatoires, le personnel prévoit que seules des modifications mineures devront être apportées au règlement, puisqu'il s'agirait essentiellement d'un enjeu administratif lié à la demande ou au renouvellement du permis.

## **7. Obliger l'ETP à apposer un avis à propos de l'utilisation des caméras**

Unifor a demandé à la Ville d'exiger que les chauffeurs des ETP qui se servent d'une caméra (soit une caméra-témoin sur le tableau de bord) permettant d'enregistrer les sons et les images s'assurent d'apposer dans le véhicule un avis pour faire savoir aux passagers qu'ils sont enregistrés et filmés. *(Le personnel reconnaît qu'à l'heure actuelle, les caméras ne sont pas obligatoires dans les véhicules des ETP en vertu du règlement, mais que certains chauffeurs individuels des ETP peuvent s'en servir dans certains cas.)*

**Réaction du personnel :** Le personnel fait observer que les caméras installées à l'intérieur des taxis par les ETP ou d'autres personnes morales qui assurent des services de transport sont soumises à la loi fédérale sur la protection de la vie privée. Toutefois, le personnel examinera cette demande plus en détail et se penchera sur toutes les modifications à apporter éventuellement au Règlement sur les VL, le cas échéant, ce qu'il pourrait proposer dans le rapport sur les modifications mineures programmé pour le premier trimestre de 2021.

## **8. Hausser l'âge de la mise en service des taxis électriques et hybrides**

On demande de hausser l'âge de la mise en service, pour le porter au-delà de la limite actuelle de cinq ans (qui passerait ainsi à six ou sept ans), des véhicules électriques et hybrides servant de taxis.

**Réaction du personnel :** Le personnel est d'accord pour dire qu'il faudrait examiner, dans le cadre du processus régissant les modifications mineures programmé pour le premier trimestre

de 2021, la possibilité de hausser l'âge de la mise en service des véhicules électriques et hybrides servant de taxis, par rapport à la limite actuelle de cinq ans. L'étude de cette demande tiendra compte de l'âge qu'il convient d'adopter pour la mise en service de ces véhicules, ainsi que des avantages environnementaux des mesures adoptées pour encourager l'utilisation de ces véhicules, ainsi que l'efficacité et le rendement dans l'ensemble.

Comme nous l'indiquons ci-après, le personnel n'est pas d'accord pour hausser l'âge de la mise en service pour le porter à l'âge maximum global des véhicules servant de taxis (dix ans) ni pour hausser l'âge de l'accès de la mise en service des véhicules non hybrides ou non électriques servant de taxis.

## **B. Enjeux qu'il n'est pas recommandé de modifier**

### **9. Demande de modification des exigences relatives à l'assurance de responsabilité civile générale**

- Unifor demande de réduire la garantie de l'assurance de responsabilité civile générale (RCG) pour la ramener de cinq millions de dollars à deux millions de dollars par sinistre.
- Unifor se préoccupe du fait que la garantie de cinq millions de dollars exigée a eu pour effet de hausser considérablement la prime de l'assurance; les chauffeurs de taxi ont trop de difficulté à s'assurer.
- On s'inquiète de la hausse récente des primes d'assurance imposée par les courtiers (20 % pour les chauffeurs qui ont un dossier vierge et jusqu'à 60 % selon le nombre de demandes d'indemnités à l'encontre des chauffeurs).

**Réaction du personnel :** Le personnel ne recommande pas de réduire les garanties d'assurance de responsabilité civile générale (RCG). Les courtiers des services de transport par taxi et les détenteurs de plaques d'immatriculation de taxi doivent tous, en vertu du règlement, souscrire cette assurance de RCG puisqu'ils exploitent une entreprise dans le cadre d'un permis délivré par la Ville et que cette dernière est désignée comme assuré supplémentaire dans ces contrats d'assurance. L'assurance de RCG couvre les pertes et les demandes d'indemnités découlant de l'exploitation de l'entreprise (par exemple lorsqu'un client trébuche et tombe) et a donc un rôle important à jouer dans la protection des consommateurs. Les limites de garantie de l'assurance de RCG ont été portées à cinq millions de dollars, alors qu'elles s'élevaient à deux millions de dollars en 2016, pour tenir compte de l'accroissement tendanciel du montant des règlements et des décisions rendues par les tribunaux pour les dommages-intérêts. Lorsqu'il a proposé cette augmentation en 2016, le personnel de la Ville s'est adressé à un conseiller juridique externe, à un courtier d'assurance indépendant qui avait l'expérience de l'industrie du taxi, au courtier d'assurances de la Ville et à son conseiller en assurances, qui ont tous recommandé de porter de deux millions de dollars à cinq millions de dollars, pour l'assurance de RCG, les limites des garanties de l'assurance.

Pour ce qui est de l'assurance de responsabilité des véhicules automobiles, le règlement oblige les détenteurs de plaques d'immatriculation de taxi à souscrire une assurance de deux millions de dollars pour les véhicules qu'ils exploitent, qu'ils en soient propriétaires ou non. Les chauffeurs de taxi doivent être couverts dans le cadre de l'assurance de responsabilité automobile des détenteurs de plaques d'immatriculation de taxi conformément à l'article 84(2)(e) du règlement. S'il en est ainsi, c'est parce que chaque détenteur de plaques

d'immatriculation de taxi qui est propriétaire ou locataire de taxis doit s'assurer que l'assurance automobile portant sur les taxis couvre chaque chauffeur qui conduira effectivement le véhicule. Il en va de même des conducteurs de limousine.

Le Règlement sur les VL prévoit une certaine souplesse pour ce qui est des modalités d'assurance que peuvent adopter, ensemble ou individuellement, les courtiers de services de transport par taxi, les détenteurs de plaques d'immatriculation et les chauffeurs. Il est possible de s'assurer, dans certains cas, dans le cadre d'un contrat d'assurance commerciale de parc automobile ou général. Le greffier municipal et avocat général a, en vertu du règlement, le pouvoir d'approuver toute autre garantie d'assurance proposée par l'un quelconque de ces détenteurs de permis à la condition que les types de garanties et les limites respectent les exigences du règlement relativement à la protection des consommateurs. Tous les détenteurs de permis (ou leurs courtiers d'assurances) sont invités à communiquer avec le personnel de la Ville pour savoir si leurs différentes garanties ou modalités d'assurance sont satisfaisantes en vertu du règlement. La Ville n'intervient pas dans la fixation des primes d'assurance, qui sont déterminées par l'industrie de l'assurance d'après les risques expertisés et les facteurs pertinents pour cette industrie. Tous les détenteurs de permis peuvent traiter avec le courtier de leur choix.

En 2016, le personnel de la Ville a fait appel à un conseiller juridique externe et à trois courtiers ou conseillers en assurances différents afin d'éclairer sa recommandation de porter de deux millions de dollars à cinq millions de dollars, dans la même année, les limites de l'assurance de responsabilité civile générale (RCG). À l'époque, les courtiers ont fait savoir qu'il était difficile de calculer la hausse des coûts à supporter par les détenteurs de plaques de taxi afin de s'assurer pour une somme supérieure, puisque ces coûts dépendent de facteurs comme l'importance et la valeur de l'entreprise, les voitures utilisées et le dossier des chauffeurs, ainsi que le risque expertisé, entre autres facteurs. Ils ont toutefois confirmé que l'on pouvait se prévaloir, grâce à l'assurance et à la réassurance, de la couverture de la RCG, ce qui a été reconfirmé en 2019.

#### **10. Demande et commentaire d'Unifor : Ne pas imposer l'obligation [d'assurance] aux différents chauffeurs en vertu des dispositions auxquelles les ETP sont assujettis**

**Réaction du personnel :** Le Règlement sur les VL oblige les sociétés de transport privé elles-mêmes (comme Uber et Lyft) ainsi que leurs chauffeurs affiliés, à s'assurer. Les articles 144(1) et 144(2) exigent que l'ETP veille à ce que chaque chauffeur qui lui est affilié souscrive une assurance de responsabilité automobile de deux millions de dollars, assortie d'un avenant donnant l'autorisation de transporter des passagers payants. La même limite est imposée pour l'assurance de responsabilité automobile aux chauffeurs de taxi et aux détenteurs de plaques d'immatriculation de taxi. Le règlement prévoit que cette garantie d'assurance peut être souscrite : 1) soit par le chauffeur, qui doit ensuite en déposer la preuve auprès de la société de transport; 2) soit par la société elle-même, qui peut souscrire un contrat approuvé de responsabilité automobile commerciale ou de parc automobile qui couvre les chauffeurs et qui est assorti des avenants voulus. D'une manière ou d'une autre, le contrat d'assurance de responsabilité automobile doit préciser que la compagnie d'assurance autorise le transport des passagers payants (cf. l'article 144(2)).

La garantie d'assurance de responsabilité automobile que souscrivent les ETP s'applique au titulaire principal et couvre à la fois le chauffeur et le véhicule de l'ETP, les passagers et les tiers quand le véhicule est en service et pendant le trajet jusqu'à la fin de la course. Les limites et les types de garanties de ces contrats d'assurance respectent les exigences du règlement. Les ETP ont déposé auprès de la Ville les preuves de cette assurance, ainsi que les avenants correspondants. Le personnel surveille ces exigences à intervalles réguliers et les fait appliquer, en se faisant conseiller au besoin par les Services juridiques. Comme pour tous les détenteurs de permis, l'inspecteur en chef des permis prend les mesures d'application voulues en cas de non-conformité.

### **11. Modifier l'âge des véhicules (âge de la mise en service et âge maximum)**

Unifor a demandé de proroger la limite d'âge de cinq ans pour le modèle de véhicule dans le cas des nouveaux taxis mis en service, pour porter cette limite à sept ans, et de porter de 10 à 12 ans l'âge maximum du modèle du taxi, en invoquant les coûts élevés de remplacement des véhicules et les frais mensuels que versent les chauffeurs aux détenteurs de permis d'immatriculation et parce qu'il n'existe pas d'âge minimum pour la mise en service des véhicules des ETP.

**Réaction du personnel :** Le personnel ne recommande pas de modifier l'âge de la mise en service des véhicules destinés à servir de taxis (cinq ans), sous réserve de son commentaire ci-dessus à propos de l'examen de l'âge de la mise en service des véhicules électriques et hybrides appelés à servir de taxis. Le personnel n'est pas d'accord pour hausser l'âge maximum global du véhicule (dix ans). L'âge minimum du modèle de véhicule au niveau de la mise en service est de cinq ans depuis 2012. En 2016, la limite d'âge maximum a été haussée à dix ans, ce qui correspond à la même limite que celle des taxis, des véhicules des ETP et des limousines (sauf les modèles classiques). Pour les taxis, les données recueillies dans le cadre des inspections indiquent que les taxis peuvent parcourir entre 35 000 km et 50 000 km par an et cumuler éventuellement de 350 000 à 500 000 km dans la dixième année. Par conséquent, les exigences relatives à l'âge des véhicules constituent une norme raisonnable pour les véhicules de service et tiennent compte de l'utilisation à temps plein des taxis dans le cadre du réseau de transport public, en plus de répondre aux préoccupations exprimées pour la sécurité publique et la protection des consommateurs.

### **12. Modifier l'âge du modèle des véhicules dans le cas des taxis accessibles pour le porter de 10 à 12 ans**

**Réaction du personnel :** Les objectifs de la réglementation — sécurité publique, protection des consommateurs, maîtrise des nuisances et accessibilité — sont prépondérants. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, la limite d'âge maximum de dix ans, que le Conseil municipal a approuvée en 2016, se fonde sur ces objectifs, qui sont les mêmes pour les taxis ordinaires comme pour les taxis accessibles, ainsi que pour les véhicules des ETP. Pour cette raison, le personnel n'est pas favorable à la modification de la limite d'âge des véhicules accessibles.

### **13. Autoriser la hausse des tarifs ou un supplément pour les appels passés sur des applications par mauvais temps**

Unifor a demandé d'autoriser, dans les cas où l'on se sert d'une application pour appeler un taxi, une hausse des tarifs quand la demande augmente, par exemple par très mauvais temps et pendant certains jours fériés (comme le Nouvel An), afin de tenir compte du risque lié à la

conduite automobile dans ces cas, notamment en ce qui a trait aux assurances. Les courses des taxis hélés dans les rues et les autres cas dans lesquels des taxis font monter des passagers (sans application) seraient soumis aux tarifs ordinaires du compteur.

**Réaction du personnel :** En règle générale, le personnel n'est pas favorable à des hausses subites de tarif pour les taxis, et la décision de principe adoptée par le Conseil en 2016 visait à instituer un modèle permettant aux clients de faire un choix entre les ETP qui pratiquent des hausses subites de tarif d'une part et, d'autre part, le modèle de taxi offrant des tarifs stables. Le règlement actuel est donc prévisible pour les clients, puisqu'il n'autorise pas l'industrie du taxi à hausser subitement les tarifs, de sorte que l'on ne peut compter aux passagers que les tarifs réglementés (ou moindres, quand ils se servent d'une application) et que ces derniers ont l'assurance que le tarif ne sera pas nettement supérieur. Ainsi, l'industrie du taxi aurait un avantage sur les ETP. En outre, les taxis sont les seuls véhicules de location autorisés à prendre des passagers dans les postes de taxi et à pouvoir être hélés dans les rues, en plus d'autoriser des transactions en espèces.

#### **14. Obligation d'identifier les véhicules des ETP**

Unifor a demandé de modifier le règlement pour obliger les véhicules des ETP à porter un symbole ou une vignette d'identification dans la lunette arrière afin de permettre aux clients et au personnel chargé de l'exécution des règlements de les identifier, surtout dans les cas dans lesquels des activités interdites sont exercées (interdiction de prendre des passagers dans les rues ou d'utiliser les postes de taxi).

**Réaction du personnel :** En 2016, le personnel n'a pas recommandé d'obliger les véhicules des ETP à porter un symbole ou une vignette d'identification, puisqu'à l'époque, on s'inquiétait que l'identification des véhicules des ETP amène le public ou l'encourage à héler les taxis en contravention du règlement sans application. En outre, du point de vue de la protection des consommateurs et de la sécurité du public, le personnel est d'avis qu'il est plus efficace de se servir de l'application des ETP, qui donne aux clients une description détaillée du véhicule qui passera le prendre et du chauffeur de ce véhicule, puisqu'elle permet aux clients d'identifier exactement les véhicules demandés.

À l'heure actuelle, le règlement, qui n'oblige pas les véhicules des ETP à porter de symbole d'identification, ne l'interdit pas non plus.

#### **15. Modifications visant à obliger la Ville à prendre la responsabilité des plaintes contre les ETP**

Unifor a demandé de modifier le règlement pour que la Ville prenne la responsabilité du traitement des plaintes déposées contre les chauffeurs des ETP et à propos des services fournis par les sociétés des ETP, comme elle le fait actuellement pour tous les autres fournisseurs de services de transport (par exemple les taxis, les limousines et les transports en commun).

**Réaction du personnel :** Le personnel n'est pas favorable à cette demande de modification du règlement. Le modèle approuvé par le Conseil en 2016 pour les ETP offre aux consommateurs un autre système dans lequel l'ETP doit traiter les plaintes des consommateurs et y donner suite.

Il faut noter qu'en plus d'être en mesure d'évaluer, grâce à l'application, les courses en taxi et de déposer des plaintes ou des motifs de préoccupation auprès des ETP, les passagers des véhicules des ETP peuvent aussi adresser des avis au personnel des SRM, qui peut ensuite en saisir les ETP. Quand des problèmes se rapportant aux ETP surgissent et que les SRM en prennent connaissance dans les médias ou sur les réseaux sociaux, le personnel fait directement un suivi auprès des responsables désignés des ETP visés.

En outre, l'inspecteur en chef des permis peut prendre et a déjà pris des mesures d'application du règlement à l'encontre des ETP, qui sont en définitive responsables de leurs chauffeurs. Il s'agit de la nature du modèle opérationnel des ETP et de l'approche de principe adoptée par la Ville et exposée ci-dessus. En outre, certaines exigences du Règlement sur les VL s'appliquent directement aux chauffeurs des ETP, qui peuvent être accusés de non-conformité, par exemple lorsqu'il leur est interdit de prendre des passagers qui les hèlent dans les rues ou de se faire payer en espèces et qui ne souscrivent pas en permanence l'assurance voulue en offrant des services au nom des ETP.

### **16. Modifier les exigences du règlement se rapportant aux services minimums accessibles**

On a demandé d'alléger les normes actuelles de services accessibles reproduites à l'article 60 du Règlement sur les VL, qui oblige à mettre en service les taxis accessibles pour répondre à la demande à raison de 10 heures sur 24 et de cinq jours sur sept, en invoquant les problèmes causés par le nombre insuffisant de chauffeurs.

**Réaction du personnel :** Le personnel n'est pas favorable à cette demande visant à réduire les exigences relatives aux services accessibles sur demande. L'obligation d'assurer des services accessibles à raison de 10 heures sur 24 et de cinq jours sur sept s'applique aux véhicules accessibles mêmes, et non à leurs chauffeurs. Par conséquent, on peut déployer plusieurs chauffeurs durant cette période pour répondre à ce besoin. Le détenteur de la plaque d'immatriculation, qui doit aussi être un chauffeur de taxi détenteur d'un permis, doit donc s'assurer que cette exigence est respectée. Cette norme de service sur demande est importante pour assurer les services de transport par taxi accessibles et peut être appliquée par l'inspecteur en chef des permis.

Tous les enjeux se rapportant aux pauses-repas, aux vacances ou aux congés de maladie des chauffeurs de taxi et signalés par Unifor doivent faire l'objet de discussions entre les employés et leur employeur. La Ville n'a pas le mandat d'intervenir dans les relations professionnelles entre les employés de l'industrie du taxi et leur employeur.

### **17. Demande d'imposer aux chauffeurs l'obligation de suivre une formation**

Unifor a demandé à la Ville de se pencher sur l'obligation à imposer aux chauffeurs de véhicule de location de réussir un programme de formation indépendant, en plus de se soumettre à une évaluation définitive qui respecte de manière satisfaisante les critères établis par les Services des règlements municipaux. Cette demande comprend l'étude de programmes comportant un volet en voiture ou en classe, un volet de formation à la conduite défensive, ainsi qu'une formation sur l'accessibilité, la diversité et la sensibilité.

**Réaction du personnel :** Le personnel ne recommande pas d'imposer, à l'heure actuelle, d'autres activités de formation aux chauffeurs. Le règlement oblige actuellement tous les

chauffeurs de taxi à réussir la *Formation de taxi accessible*, approuvée par l'inspecteur en chef des permis, à titre de condition pour la délivrance du permis. La Ville continue d'obliger les chauffeurs de taxi à suivre la formation sur l'accessibilité afin de respecter ses objectifs liés à l'accessibilité. Les sociétés de transport privé n'offrent pas, à l'heure actuelle de véhicules ni de limousine accessibles en fauteuil roulant. Par conséquent, il n'est pas obligatoire de suivre une formation sur l'accessibilité dans ces catégories de véhicules.

Toutefois, le personnel surveillera et examinera les travaux menés à cet égard par la Ville de Toronto et d'autres administrations. Le personnel continue de soutenir qu'il est dans l'intérêt supérieur du fournisseur de services de transport de s'assurer que ses chauffeurs ont suivi une formation dans des secteurs comme la conduite défensive et le service à la clientèle et que le fournisseur de services peut donner cette formation selon ses propres normes, au lieu d'obliger à suivre une formation prévue dans le règlement. Enfin, l'évaluation, par le personnel, d'un module de formation en classe pour les compétences des chauffeurs, à la demande de l'industrie, n'est pas nécessaire à l'heure actuelle, puisqu'en Ontario, les chauffeurs doivent réussir une épreuve de formation à la conduite automobile donnée par le ministère des Transports.

### **18. Obliger les chauffeurs à avoir au moins trois années d'expérience de la conduite automobile et à se soumettre à une épreuve linguistique en anglais pour tous les chauffeurs de véhicules de location**

**Réaction du personnel :** Le personnel n'est pas favorable à l'idée de prévoir dans le règlement une nouvelle exigence obligeant tous les chauffeurs de véhicules de location à justifier d'au moins trois années d'expérience de la conduite automobile et à réussir une épreuve de compétence linguistique en anglais. À l'heure actuelle, dans toutes les catégories de chauffeurs, les exigences prévoient le dépôt du relevé du dossier de conduite automobile satisfaisant et la preuve du permis de conduire du chauffeur. L'inspecteur en chef des permis prend connaissance de ces documents et signale et traite tous les problèmes. On juge que ce processus est suffisant pour assurer la sécurité du public et la protection des consommateurs. Pour ce qui est d'obliger les chauffeurs à se soumettre à une épreuve de compétence linguistique en anglais, le personnel fait observer que chaque fournisseur de services — qu'il s'agisse du détenteur de la plaque d'immatriculation du taxi, de l'ETP ou de l'exploitant du service de limousine — est le mieux en mesure de s'assurer que ses chauffeurs peuvent communiquer efficacement avec les passagers. C'est pourquoi le personnel recommande que chaque fournisseur continue de surveiller la compétence linguistique de ses chauffeurs selon ses propres normes, au lieu de faire réglementer par la Ville cet aspect du travail.

## **C. Enjeux débordant le cadre du mandat du personnel ou le régime de réglementation**

### **19. Demande de financement des services de transport par taxi accessible : différents enjeux**

- Unifor a demandé à la Ville de subventionner les frais de conversion des taxis accessibles.
- Unifor a demandé que dans les cas où le client passe un appel réparti ou se sert d'une application pour réserver une course afin de pouvoir se servir d'un fauteuil roulant, on puisse ajouter des droits de 15 \$ au tarif et que ces droits soient acquittés par la Ville, et non par le client qui se déplace en fauteuil roulant. Unifor affirme que cette question pourrait faire l'objet du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location de la Ville, qui devrait aussi être augmenté, ce qui permettrait de résoudre le problème de la hausse des frais d'exploitation

des taxis accessibles et du délai supplémentaire à compter pour passer prendre et déposer en bonne et due forme et en toute sécurité les clients qui se déplacent en fauteuil roulant, souvent sur de très courtes distances.

**Réaction du personnel :** L'étude d'une éventuelle subvention versée par la Ville pour financer les coûts des taxis accessibles (par exemple les frais d'acquisition ou d'entretien des taxis accessibles) ou des trajets des clients qui se déplacent en fauteuil roulant (par exemple, un supplément à verser par la Ville pour les déplacements en taxi accessible) déborde le cadre du Règlement sur les VL : autrement dit, ces questions ne relèvent pas de la réglementation et devraient plutôt être traitées en vertu des considérations relatives à la politique et débordant le cadre du régime d'application du règlement municipal. Le personnel fait observer que l'affectation budgétaire du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location a été décidée par le Conseil le 27 mars 2019 dans le cadre de l'étude du rapport du *Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location — Plan d'allocation* (ACS2019-EPS-GEN-0002). On pourrait éventuellement étudier ces questions de financement pour les taxis accessibles dans le cadre de l'étude éventuelle, par le Conseil, du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location, et le personnel signalera cet enjeu dans le cadre de cette tribune libre. Il ne s'agit toutefois pas d'une question qui relève d'un règlement municipal ni de la réglementation provinciale.

## **20. Demandes d'études externes sur l'incidence de l'autopartage**

On a demandé à la Ville de commander des études sur l'incidence des ETP sur la congestion automobile et le stationnement sur rue, sur les transports en commun, sur les mesures de sécurité des véhicules de location (caméras dans les voitures, pneus à neige et rétroviseurs latéraux anti-emporiage), sur les services d'accessibilité et Para Transpo, sur l'industrie du taxi et sur le rendement du programme du Fonds pour l'accessibilité.

**Réaction du personnel :** En ce qui concerne l'incidence des ETP sur la congestion automobile, le stationnement et les transports en commun, le personnel fait observer que la Direction générale des transports de la Ville mène actuellement l'examen du Plan directeur des transports (PDT), qui tiendra compte de certains des éléments pertinents évoqués ci-dessus. Tous les changements réglementaires destinés à tenir compte de ces enjeux, par exemple la proposition visant à plafonner ou à limiter le nombre de véhicules des ETP dans le règlement, seraient prématurés avant la fin de l'examen du PDT et tant qu'on n'aura pas rendu des décisions de principe fondées sur des faits probants. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, le Conseil a attribué les fonds recueillis au début de l'année dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location, ce qui ne constitue pas un enjeu prévu dans les dispositions d'application du règlement municipal. Toutefois, le personnel signalera le problème du financement des coûts des taxis accessibles pour étude dans le contexte des travaux continus qu'il mène et le comité consultatif responsable fera des recommandations sur le Fonds pour l'accessibilité; les processus applicables pour la consultation et l'établissement des rapports produiront alors leurs effets.

Le personnel continue de s'opposer à l'obligation d'installer des caméras dans les véhicules des ETP, essentiellement en raison du fait que ces véhicules sont utilisés à des fins personnelles. Le personnel surveillera les problèmes de sécurité évoqués par rapport aux « rétroviseurs latéraux anti-emporiage »; toutefois, cette question n'est pas encore un motif de préoccupation à Ottawa.

## **21. Mise au point de nouveaux contrats d'assurance pour les taxis**

On a demandé à la Ville de travailler de concert avec le gouvernement provincial afin de proposer, pour les taxis, de nouveaux contrats d'assurance comparables à l'assurance de l'autopartage.

**Réaction du personnel :** Tant que le personnel surveille, examine et approuve les preuves d'assurance déposées par les détenteurs de permis et fait appliquer les exigences du règlement relatives aux assurances, la Ville n'a pas à intervenir dans l'élaboration ni dans l'approbation des contrats d'assurance prévus pour les chauffeurs, les détenteurs de plaques d'immatriculation ou les courtiers en services de taxi, ni pour d'autres personnes morales. L'approbation des contrats d'assurance est une question qui relève de l'Autorité réglementaire des services financiers de l'Ontario (qui s'appelait auparavant la Commission des services financiers de l'Ontario), qui est une entité provinciale. Cette question ne relève pas du mandat du personnel de la Ville et n'est pas une question de réglementation à prévoir dans le règlement.

## **22. Signalement des crimes à la police**

On a demandé à la Ville d'exiger que toutes les entreprises de véhicules de location signalent immédiatement à la police toutes les plaintes se rapportant aux voies de fait, y compris les voies de fait à caractère sexuel.

**Réaction du personnel :** Le personnel consultera le Service de police d'Ottawa pour savoir si le personnel de la Ville peut faciliter le processus de déclaration des crimes présumés des détenteurs de permis et comment il peut le faire pour l'ensemble des catégories de véhicules de location (taxis, véhicules des ETP et limousines).