

Ville d'Ottawa

Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine

Études de cas

Le 1 octobre 2015



Table des matières

Résumé.....	1
1 ... Analyse comparative	3
2 ... Récents changements	5
3 ... Industrie du taxi à Toronto (Ontario)	8
4 ... Industrie du taxi à Waterloo (Ontario)	14
5 ... Industrie du taxi à Vancouver (Colombie-Britannique).....	18
6 ... Industrie du taxi à New York	22
7 ... Industrie du taxi à Washington.....	28
8 ... Industrie du taxi à San Francisco.....	32
Références.....	36

Avis de non-responsabilité

Le présent document a été préparé par KPMG s.r.l. (« KPMG ») pour la Ville d'Ottawa (le « client »), selon les conditions de l'entente du 25 août 2015 (l'« entente »), dans le but de renseigner le personnel en prévision des discussions sur la réglementation des services de taxi et de limousine de la Ville d'Ottawa. KPMG ne garantit ni ne déclare que les renseignements contenus dans le présent document sont exacts, complets, suffisants ou adéquats pour être utilisés par quelque personne ou entité autre que le client ou à des fins autres que celles énoncées dans l'entente. Seul le client peut se fonder sur le contenu du présent document, et KPMG se dégage expressément de toute responsabilité relativement à l'utilisation du rapport.

Notre travail consistait uniquement à chercher, à observer, à comparer et à analyser des renseignements fournis par les participants au projet. Il a été enrichi par des recherches limitées de renseignements accessibles au public. Nous nous sommes fiés à l'exhaustivité et à l'exactitude des renseignements fournis et des recherches. Notre mandat ne comprenait aucune vérification. Par conséquent, nous n'émettons aucune opinion.

Résumé

Le présent document dresse le portrait de l'industrie du transport de passagers en dehors d'Ottawa. Il présente plus précisément comment d'autres villes ont réagi à l'émergence d'applications mobiles de transport comme Uber, Lyft, Sidecar et Split.

Dans chacune des villes étudiées où des applications mobiles de transport ont été lancées, les clients sont entre autres attirés par la facilité d'utilisation et les tarifs bas. Partout, l'industrie du taxi perçoit ces entreprises comme une menace qui s'empare de sa part de marché en raison d'avantages injustes, notamment les tarifs moins élevés qu'elles peuvent se permettre, n'ayant pas à se conformer aux mêmes règlements (p. ex. la souscription à une assurance, le respect des normes en matière de véhicules et de formation et le paiement de permis). C'est une question délicate pour les chauffeurs et propriétaires de taxis traditionnels, car le bien-être financier de plusieurs d'entre eux dépend de cette industrie. Dans la majorité des villes, si le coût des plaques d'immatriculation demeure relativement élevé, on dénote tout de même une baisse de leur valeur en raison de l'émergence d'applications mobiles de transport.

Les villes réagissent à cette nouvelle réalité de différentes façons. Certaines, comme Vancouver, en Colombie-Britannique, ont forcé ces entreprises à se retirer de leur marché par la mise en place et l'application d'une réglementation. D'autres cessent d'appliquer leur réglementation en attendant d'étudier la question ou parce qu'elles trouvent leur règlement inefficace. La plupart des villes étudiées ont adopté ou sont en passe d'adopter de nouveaux règlements pour régir les applications de transport.

Différents termes sont employés pour décrire les applications de transport, dont « taxis auxiliaires » à Waterloo, « entreprises de réseau de transport » aux États-Unis et à Toronto et « fournisseur de services de transport privé » à Edmonton. Dans ces cas, les organismes de réglementation ont établi (ou proposent d'établir) une catégorie distincte de fournisseur de services dans la réglementation des services de taxi. Cette nouvelle catégorie de fournisseur de services est soumise à moins de contraintes réglementaires, mais bénéficie de moins de privilèges. Ces entreprises doivent respecter certaines normes minimales concernant la sécurité des passagers, comme la vérification du casier judiciaire et du dossier de conduite des chauffeurs, le respect d'exigences minimales en matière d'assurance et l'inspection des véhicules. Il est généralement interdit à ces entreprises de prendre des passagers sur la rue et d'utiliser les stations de taxis. En général, des permis sont exigés, mais il n'y a pas de limite quant au nombre de permis qui peuvent être délivrés.

Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine – Études de cas

New York avait déjà une catégorie de permis pour les véhicules offrant des services par l'entremise d'un système de répartition ayant un nombre de plaques illimité. Les applications offrant ces services respectent pour la plupart le cadre réglementaire.

Les études de cas présentent des renseignements pertinents concernant chacun des trois principes directeurs établis par la Ville d'Ottawa : la sécurité publique, l'accessibilité et la protection des consommateurs. Les études de cas fournissent d'autres renseignements sur le modèle actuel, notamment l'intervention syndicale et les frais exigés à l'industrie des services de taxi et de limousine. Elles abordent aussi l'incidence des applications mobiles de transport sur l'industrie du taxi et les efforts d'application déployés par les autorités de réglementation. Chaque étude de cas se termine par une analyse de la situation actuelle de l'industrie des services de taxi et de limousine dans la ville.

Les renseignements ont été obtenus auprès d'organismes de délivrance de permis, d'autorités de réglementation et d'associations de l'industrie, sur les sites Web des applications mobiles de transport et dans diverses publications. La situation dans chacune des villes à l'étude évoluant rapidement, des mesures ont été prises pour veiller à ce que les renseignements soient à jour au moment de la rédaction.

1 Analyse comparative

Le tableau ci-dessous présente quelques chiffres sur les services de taxi dans plusieurs villes canadiennes et états-uniennes. L'une des questions souvent soulevées est s'il y a suffisamment de plaques de taxi en circulation. Les données indiquent qu'Ottawa a moins de plaques par 1 000 habitants que la plupart des villes étudiées, mais qu'elle en a plus qu'Edmonton et que Los Angeles. Toutefois, de nombreux facteurs autres que la population influencent la demande en services de taxi. Par exemple, à New York, la demande est relativement élevée par rapport à la population, entre autres en raison de la densité, du prix du stationnement à Manhattan et des bas taux de possession d'automobile. À Los Angeles, c'est tout le contraire, car l'aménagement urbain est axé sur l'automobile.

	Population	Permis de taxi délivrés				Permis par 1 000 hab.	Pourcentage de plaques accessibles
		Standard	Accessible*	Autre	Total des permis		
Ottawa	883 391	1 001	187	0	1 188	1,34	16 %
Toronto	2 615 060	3 451	500***	1 725	4 836	1,85	10 %
Waterloo	98 780	318	15	0	333	3,37	5 %
Montréal	1 886 481	4 316	206	0	4 522	2,40	5 %
Edmonton	877 926	1 185	95***	0	1 185	1,50	8 %
Los Angeles	3 928 864	2 53	220***	0	2 353	0,60	10 %
Vancouver	640 469	476	113	99	687	1,07	16 %
New York	8 491 079	13 437	233	12 000	25 670	3,02	1 %
Chicago	2 722 389	6 741	162	0	6 903	2,54	2 %
Boston	655 884	1 725	100	0	1 825	2,78	6 %
Washington D.C.	658 893	6 300	0	0	6 300	9,56	0 %
San Francisco**	852 469	2 210	100	0	2 310	2,71	4 %
Indianapolis**	903 393	800	0	0	800	,89	0 %
Minneapolis**	382 578	687	0	0	687	1,74	0 %
Seattle	608 660	688	45****	0	688	1,13	7 %

* Un taxi « accessible » est un véhicule à passagers ou un autobus, autre qu'un autobus scolaire, conçu ou modifié pour le transport des personnes handicapées.

** Données tirées de l'étude antérieure de Hara Associates.

*** Chiffres approximatifs (les permis de taxi accessible sont inclus dans les catégories « standard » et « autre »).

**** Remarque : 45 taxis accessibles titulaires d'un permis du comté de King peuvent desservir Seattle.

Source : Données tirées des sites Web des organismes de délivrance de permis.

Le tableau montre également le nombre relativement élevé de plaques accessibles à Ottawa comparativement aux autres villes, qui toutefois cherchent de plus en plus à accroître leur nombre de plaques accessibles. Il convient de souligner que dans

certaines villes, une partie voire la totalité des taxis accessibles sont sous contrat avec les sociétés de transport en commun et ne sont donc pas toujours disponibles pour répondre aux appels.

La catégorie « Autre » du tableau englobe les types de permis propres à certaines villes. New York compte un grand nombre de taxis « Boro », qui offre des services de taxi traditionnel à l'extérieur de Manhattan. Elle compte aussi 35 000 « voitures noires » qui ne sont pas incluses dans les données ci-dessus, car il ne s'agit pas de taxis ordinaires et elles répondent seulement aux appels par l'entremise d'un système de répartition. Elles ne peuvent pas être hélées sur la rue ni utiliser les stations de taxis. Il n'y a aucune limite quant au nombre de voitures noires. Quant à Toronto, elle a créé la catégorie « ambassadeur » afin que les chauffeurs puissent être propriétaires de leur taxi. À Los Angeles, les taxis de la catégorie « Autre » remplissent les conditions des voitures vertes. Les différences d'une ville à l'autre sont abordées plus en détail dans les études de cas.

À New York, la valeur des médaillons mis aux enchères est récemment passée de 1 050 000 \$ à 800 000 \$¹. Des médias ont rapporté que la valeur des plaques avait diminué dans d'autres municipalités en raison des pertes de clientèle au profit des applications mobiles, mais cette affirmation ne peut être vérifiée.

2 Récents changements

Plusieurs villes ont apporté ou songent à apporter des changements à leur règlement sur les taxis et les autres véhicules de location en raison de l'incidence des applications mobiles de transport sur cette industrie. Le tableau ci-dessous résume la situation actuelle. Lorsqu'un X est marqué à la ligne « étude de cas », un examen plus approfondi du contexte de la ville en question est présenté plus loin dans le document.

Ville	Toronto	Waterloo	Montréal	Edmonton	Vancouver	New York	Chicago	Boston	Washington D.C.	San Francisco
Étude de cas	X	X			X	X			X	X
Nouvelle catégorie de permis*	Propo- sée	Propo- sée	Non	Propo- sée	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Exigences en matière d'assurance	2 M\$	2 M\$	S.O.	Oui	S.O.	Oui	Oui	1 M\$	1 M\$	Oui
Vérification du casier judiciaire des chauffeurs	Oui	Oui	S.O.	Oui	S.O.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Formation obligatoire des chauffeurs	Oui	Oui	S.O.	Non	S.O.	Non	Oui	Non	Oui	Oui
Permis de conduire commercial requis	Non	Oui	S.O.	Oui	S.O.	Oui	S.O.	Oui	Non	Non
Restriction quant à l'âge du véhicule	Non	Non	S.O.	Non	S.O.	6 ans	6 ans	Non	10- 12 ans	Non
Restriction quant à la taille du véhicule	Non	Non	S.O.	Non	S.O.	S.O.	Oui	Non	Non	Non
Marques d'identification requises	Oui	Non	S.O.	Oui	S.O.	Non	Oui	Non	Non	Non
Caméras requises	Oui	Oui	S.O.	Non	S.O.	Non	Non	Non	Non	Non
Interpellation sur la rue permise	Non	Non	S.O.	Non	S.O.	Non	S.O.	S.O.	Non	S.O.
Inspection des véhicules	Oui	Oui	S.O.	Sur deman- de	S.O.	Oui	S.O.	S.O.	Oui	Non
Tarif fixe	Non	Non	S.O.	Non	S.O.	Non	Non	Non	Non	Non
Taxe sur le tarif	Non	Non	S.O.	Non	S.O.	Oui	Oui	Non	Oui	Non

Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine – Études de cas

Ville	Toronto	Waterloo	Montréal	Edmonton	Vancouver	New York	Chicago	Boston	Washington D.C.	San Francisco
Service accessible requis	Non	Non	S.O.	Non	S.O.	Taxe	Taxe	Non	Oui	Non

S.O. Sans objet (renseignements non disponibles)

* Nouvelles catégories de permis appelées *entreprises de réseau de transport* (Toronto, Boston et San Francisco), *taxis auxiliaires* (Waterloo), *fournisseur de services de transport privé* (Edmonton), *covoiturage* (Chicago), *répartition numérique* (Washington D.C. et New York).

Source : Sites Web des organismes de délivrance de permis

Comme les villes présentées dans le tableau ci-dessus n'ont pas été choisies au hasard, aucune conclusion ne devrait être tirée du fait que la majorité d'entre elles ont réglementé ou prévoient réglementer les services d'applications mobiles de transport. Au Québec et en Colombie-Britannique, le gouvernement joue un rôle dans la délivrance de permis aux véhicules de location et a usé de son pouvoir pour empêcher Uber et d'autres applications de transport d'exercer leurs activités dans les grandes villes. Cela dit, Vancouver est actuellement en pourparlers avec l'industrie du taxi et Uber, et il pourrait en résulter certains changements dans la réglementation.

Parmi les villes étudiées qui ont changé leur approche de réglementation (ou qui ont présenté des propositions pour changer leur cadre réglementaire), la plupart ont choisi d'établir une nouvelle catégorie de véhicules de location plutôt que de modifier leur règlement sur les taxis. La principale exception est New York, qui comptait déjà trois types de taxis : les taxis jaunes qui sont omniprésents à Manhattan, les taxis Boro qui offrent des services semblables à l'extérieur de Manhattan, et les voitures noires et les voitures de location communautaires qui répondent aux appels (ou messages). C'est dans cette dernière catégorie qu'ont été classés les véhicules d'Uber et des autres applications mobiles de transport, car elle n'a aucune limite quant au nombre de véhicules autorisés. Plusieurs changements ont été apportés pour gérer les applications mobiles de transport, notamment la délivrance de permis aux applications en soi.

Dans la majorité des villes, les voitures classées dans la nouvelle catégorie ne pourront prendre des passagers sur la rue ni utiliser les stations de taxis. Les chauffeurs devront se soumettre à une vérification de leur casier judiciaire dans toutes les villes, mais l'étendue de la formation obligatoire varie, certaines se fiant plus au système d'évaluation prévu par les applications pour influencer le comportement des conducteurs et l'orientation client.

Les règlements concernant les véhicules varient considérablement. Certains prévoient des tailles minimales, des restrictions quant à l'âge du véhicule, des marques visibles sur les véhicules et des inspections, alors que d'autres se fient aux exigences de la province (ou de l'état) en matière d'inspection des véhicules et à l'influence des évaluations des clients (c'est-à-dire les notes que donnent les clients au chauffeur).

Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine – Études de cas

En général, les villes étudiées n'imposent pas les mêmes exigences en matière d'accessibilité aux applications mobiles de transport qu'aux taxis. Certaines n'ont énoncé aucune exigence pour les applications mobiles de transport tandis que d'autres ont imposé une taxe ou des frais pour chaque course afin de financer d'autres modèles de services accessibles.

Certaines villes ont aussi proposé de modifier leur règlement relatif aux taxis afin de s'adapter au nouveau modèle de services. Toronto, par exemple, a proposé de réduire le tarif de base facturé aux clients au début d'une course.

De plus amples renseignements sur les règlements propres à chaque ville sont fournis dans les études de cas ci-après.

3 Industrie du taxi à Toronto (Ontario)

3.1 Modèle de fonctionnement actuel

3.1.1 Modèle actuel

À l'heure actuelle, Toronto a un système à plusieurs services comptant 3 451 plaques standards, 1 300 plaques de la catégorie « ambassadeur » et 425 permis de taxis. Ce système est en transformation, et comme il en est question plus loin, les plaques de la catégorie « ambassadeur » deviendront des plaques standards. Selon les estimations, 10 000 chauffeurs de taxi effectuent 65 000 courses chaque jour à Torontoⁱⁱ.

Les services de limousine sont différents des services de taxis en ce qu'ils doivent être réservés au moins 20 minutes à l'avance et coûtent au minimum 70 \$ l'heure.

Même si un règlement l'interdit, la location de plaques est pratique courante à Toronto. On rapporte qu'à une époque, les propriétaires de plaques non gérants encaissaient au moins 30 % des revenus de l'industrie. Il pouvait s'agir de dentistes, de pilotes de ligne et d'investisseurs étrangersⁱⁱⁱ. Pour contrer ce problème, la Ville a créé en 1998 des plaques de la catégorie « ambassadeur » destinées uniquement aux chauffeurs propriétaires, qui ont plus tard fait pression pour avoir des deuxièmes chauffeurs et transformer leur plaque en plaque standard. La Ville a adopté un nouveau programme pour éliminer les deux types de plaques en 2014. Selon le système de permis unique, tous les permis seront convertis en permis de taxi d'ici 2025. Les titulaires de permis de taxi doivent eux-mêmes conduire le taxi, mais peuvent aussi embaucher deux chauffeurs supplémentaires^{iv}.

3.1.2 Syndicats et associations

Les chauffeurs de taxi de Toronto ne sont pas syndiqués pour le moment, mais des groupes de revendication défendent les intérêts des chauffeurs et des titulaires de permis.

La Toronto Taxi Alliance, qui représente plus de 2 000 propriétaires de taxis et titulaires de permis, est un groupe de coordination des représentants de l'industrie formé spécialement pour lutter contre le phénomène Uber. La iTaxiWorkers Association est une organisation créée pour améliorer les droits et les conditions de travail des travailleurs de l'industrie du taxi en Ontario. Cette organisation à but non lucratif vise à unir les nombreuses voix de l'industrie du taxi pour qu'elles puissent se faire entendre auprès de l'administration municipale et du gouvernement provincial^v.

3.1.3 Frais imposés

Pour obtenir un permis de chauffeur de taxi, les chauffeurs doivent payer des frais de 648,17 \$, ce qui comprend les droits exigés pour le traitement de la demande, les frais de la formation de cinq jours et les frais du cours de secourisme. Les frais de demande

de permis exigés aux propriétaires de taxis sont de 490,21 \$ pour un permis accessible, de 4 860,83 \$ pour un permis standard et de 4 733,39 \$ pour un permis de taxi. Les frais annuels de renouvellement varient de 264,04 \$ à 1 247,39 \$^{vi}.

3.2 Modèle actuel – Trois principes directeurs

3.2.1 Sécurité publique

Le casier judiciaire des chauffeurs est vérifié avant la délivrance d'un permis, puis tous les quatre ans. Le dossier du chauffeur est évalué chaque année.

Les chauffeurs suivent un programme de formation de 17 jours qui aborde des sujets tels que la planification d'itinéraires, les règlements, le secourisme et la conduite préventive. Ils doivent suivre une formation supplémentaire tous les quatre ans pour connaître les changements aux règlements et autres nouveautés.

Les véhicules doivent avoir moins de sept ans et être inspectés deux fois par année. Ils doivent faire l'objet d'une couverture commerciale de deux millions de dollars^{vii}.

Les taxis autorisés sont munis de caméras pour protéger le chauffeur comme le passager en cas d'incident.

Les taxis doivent aussi être dotés d'un voyant de secours pouvant être activé discrètement pour alerter les autorités d'une urgence dans le véhicule.

3.2.2 Accessibilité

En 2014, la Ville a délivré 290 permis supplémentaires pour des taxis accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Les chauffeurs de taxi ont fait l'achat de véhicules accessibles et ont suivi une formation spéciale. Malgré la hausse de l'offre, le comité consultatif sur les personnes handicapées, l'accès et l'inclusion de Toronto a déploré en avril 2015 le faible niveau de service offert aux personnes nécessitant des services accessibles en fauteuil roulant. Le comité a fait remarquer que d'autres fournisseurs à taux fixe n'étaient pas aussi disponibles qu'avant, et que l'offre actuelle de taxis était insuffisante^{viii}. On compte actuellement un total de 500 taxis accessibles autorisés à Toronto^{ix}.

La question des exigences imposées aux taxis accessibles pour les nouveaux permis de taxi de Toronto fait l'objet de discussions, et rien n'est encore sûr quant à la direction que prendra la Ville.

3.2.3 Protection des consommateurs

Les tarifs des taxis sont réglementés par la Ville et sont établis en fonction de leur coût de fonctionnement^x.

3.3 Incidence des applications mobiles de transport

3.3.1 Implantation d'Uber à Toronto (Ontario)

Toronto a été la deuxième ville en dehors des États-Unis et la première au Canada où Uber a été lancé. L'entreprise s'est présentée en août 2012 comme la solution aux options de transport limitées dans la ville qui, à ses yeux, ont contraint les Torontois à se tourner vers l'automobile, causant ainsi des problèmes de congestion routière et des frais de stationnement élevés. Uber n'a pas fait la promesse d'être la solution à tous les problèmes de transport de Toronto, mais propose plutôt de faire partie des possibilités^{xi}.

En 2012, le service de limousines UberBlack a été lancé à Toronto. En 2013, UberTaxi a entrepris ses activités. En septembre 2014, UberX a commencé à dépêcher des véhicules personnels sans permis pour le transport des passagers. Aujourd'hui, Uber exerce ses activités sans permis à Toronto^{xii}.

3.3.2 Incidence sur l'industrie du taxi

La valeur des plaques de taxi aurait considérablement diminué depuis 2012, passant de 360 000 \$ à 188 235 \$ en 2014. (Cheney, 2015)

Pour permettre aux taxis traditionnels de concurrencer les fournisseurs de services comme Uber, le personnel de la Ville a recommandé de faire passer le tarif de base fixe des taxis de 4,25 \$ à 3,25 \$. Le maire de Toronto a fait la déclaration suivante : « Cette mesure permettrait non seulement à la population de se déplacer dans la ville à moindre coût, mais aussi aux taxis traditionnels de pouvoir concurrencer Uber »^{xiii}.

City Taxi, une entreprise de taxis traditionnels de Toronto, a récemment lancé une application permettant aux passagers de réserver un taxi aussitôt que possible ou à l'avance, de sélectionner un itinéraire et de choisir le type de taxi. Lorsqu'un taxi est réservé, l'utilisateur peut voir où il se trouve et reçoit une alerte à son arrivée^{xiv}.

3.3.3 Application de la réglementation

La Ville de Toronto a déposé un avis de requête pour obtenir une injonction judiciaire permanente de la cour contre Uber Canada Inc. et ses sociétés affiliées demandant qu'Uber cesse toutes ses activités à Toronto. La requête a été rejetée par le juge, qui a conclu que rien ne prouvait qu'Uber agit comme un intermédiaire en services de taxi. Le juge a déclaré que la définition de la Ville selon laquelle un intermédiaire en services de taxi est un service qui met en relation des passagers et des conducteurs est trop large. Il a aussi déclaré que la question ne doit pas être tranchée en cour, puisque ces choix de politiques et questions de réglementation sont des enjeux politiques^{xv}.

En juillet 2015, le personnel de la Ville de Toronto a annoncé que 72 constats d'infraction avaient été remis à 36 chauffeurs d'UberX. Selon Tracey Cook, directrice générale du Service des permis municipaux et des normes de Toronto, l'enquête visait les chauffeurs sans permis qui offraient des services de transport terrestre. Les

amendes variaient généralement entre 300 et 500 \$, mais pouvaient s'élever jusqu'à 5 000 \$^{xvi}. La Ville rapporte que plusieurs efforts d'application ont été déployés depuis le lancement d'Uber en 2012, ce qui a mené à 208 constats d'infraction contre 104 chauffeurs d'UberX^{xvii}.

3.4 Situation actuelle

En juillet 2015, le Conseil municipal de Toronto a demandé au Service des permis municipaux et des normes d'entreprendre un examen des activités d'Uber et des autres applications mobiles de transport. L'examen portait notamment sur l'intérêt public et l'incidence de telles entreprises sur l'industrie des services de taxi et de limousine. Le Service a terminé son processus de consultation publique et publié son rapport sur les constatations de l'examen sur le transport terrestre au début septembre 2015. Le rapport a été soumis à l'examen du comité sur les permis et les normes le 16 septembre, puis à l'examen du Conseil municipal le 30 septembre 2015. Le Conseil a approuvé la réduction des tarifs de taxi ainsi que le concept visant à autoriser les services d'UBER en fonction de règles qui seront finalisées en 2016. Toutefois, le Conseil a également demandé à Uber de cesser ses activités jusqu'à ce que ces règles aient été adoptées, alors qu'Uber a fait savoir qu'il allait poursuivre ses activités entre-temps.

3.5 Implantation des applications mobiles de transport – Incidence sur trois principes directeurs

Le rapport sur les constatations de l'examen sur le transport terrestre indique que dans les villes où les entreprises de covoiturage comme Uber ont été réglementées, elles sont appelées « entreprises de réseau de transport ». Celles-ci mettent en contact des chauffeurs ayant un véhicule personnel et des passagers, un service qui n'est actuellement pas réglementé à Toronto. Le personnel de la Ville a rencontré des représentants d'Uber et de Lyft et a consigné dans son rapport les éléments types d'un règlement sur les entreprises de réseau de transport. Un tel règlement et les exigences de la Ville en matière d'assurance sont abordés ci-dessous.

3.5.1 Sécurité publique

Le rapport de la Ville de Toronto indique qu'Uber n'a pas fourni de preuve d'assurance adéquate. Le rapport recommande la création d'un régime de réglementation pour permettre à UberX et à d'autres exploitants actuellement sans permis d'exercer leurs activités, lorsqu'Uber pourra prouver sa souscription à une assurance adéquate. La Ville exigerait que le montant de la couverture durant le transport des passagers soit le même que pour les taxis et limousines de Toronto. La couverture complète contre les pertes et dommages entraînant des blessures ou le décès d'une ou plusieurs personnes ou les pertes et dommages matériels à la suite d'un accident doit être d'au moins deux millions de dollars (à l'exclusion des intérêts et des frais)^{xviii}.

Le personnel recommande aussi que les chauffeurs se soumettent à une vérification de leur casier judiciaire et de leur dossier de conduite afin de respecter les exigences minimales. Ils devraient en outre détenir un permis de conduire valide sans restriction.

L'entreprise de réseau de transport devrait instaurer un programme de formation, notamment sur l'utilisation des appareils mobiles et sur l'assistance aux personnes handicapées. L'autorité de réglementation aurait accès au programme de formation.

Le rapport recommande aussi que les entreprises de réseau de transport soient tenues de conserver les documents relatifs aux rapports d'inspection des véhicules et de les rendre disponibles à l'autorité de réglementation sur demande.

Enfin, le rapport et la décision subséquente du Conseil proposent que la Ville établisse des exigences précises que devront respecter les véhicules et chauffeurs des entreprises de réseau de transport, mais qu'il incombe à ces entreprises (et non à la Ville) de s'assurer que les exigences sont satisfaites. La Ville surveillera les processus de l'entreprise. Toutefois, ces règles n'ont pas encore été établies.

3.5.2 Accessibilité

L'application de l'entreprise de réseau de transport devrait proposer l'option de réserver un véhicule accessible et dans les cas où un véhicule accessible n'est pas disponible, diriger l'utilisateur vers un autre fournisseur de services accessibles.

3.5.3 Protection des consommateurs

Le rapport laissait entendre que les tarifs ne seraient pas réglementés, mais la méthode de calcul des tarifs serait divulguée à l'autorité de réglementation. Les entreprises de réseau de transport auraient à divulguer la méthode de calcul aux passagers dans l'application ou sur leur site Web et les tarifs facturés. Les entreprises devraient proposer l'option d'obtenir une estimation du prix avant d'exécuter la transaction et fournir un reçu électronique au passager indiquant les points d'origine et de destination, le temps total, la distance et le compte détaillé du prix payé.

Les chauffeurs devraient avoir une marque d'identification de l'entreprise de réseau de transport visible de l'extérieur du véhicule. La marque d'identification serait déposée auprès du corps administratif. Les passagers pourraient également voir une photo du chauffeur, du véhicule et de la plaque d'immatriculation.

Il faudrait que les entreprises de réseau de transport veillent à ce que tous les chauffeurs respectent les lois en matière de non-discrimination à l'égard des passagers, que ce soit lié à leur point de départ ou d'arrivée, à leur race, à leur sexe, à leur âge, à un handicap ou à la présence d'un animal d'assistance.

Les entreprises de réseau de transport devraient offrir un système d'évaluation permettant aux passagers et aux chauffeurs de se noter entre eux. Les passagers auraient l'option de se retirer du système.

Les entreprises de réseau de transport devraient également présenter à l'autorité de réglementation des rapports périodiques contenant des données complètes sur les plaintes et les accidents liés à un chauffeur qui conduisait avec l'application ouverte au moment de la perte.

3.5.4 Autre

Les chauffeurs des entreprises de réseau de transport pourraient seulement prendre des courses réservées et ne pourraient pas embarquer des passagers qui les hèlent dans la rue.

Les entreprises de réseau de transport auraient à obtenir un permis d'exploitation d'entreprise et à payer les frais applicables.

Des certificats d'assurance valides devraient être disponibles sur le site Web de l'entreprise.

Le site Web de l'entreprise de réseau de transport doit clairement indiquer que l'entreprise met en contact les chauffeurs et les passagers, et que le chauffeur utilise son véhicule personnel^{xix}. (City of Toronto, 2015). Il convient de souligner à nouveau que cette réglementation proposée n'a pas été adoptée, mais qu'elle doit être rédigée et soumise à la décision du Conseil en 2016.

4 Industrie du taxi à Waterloo (Ontario)

4.1 Modèle de fonctionnement actuel

L'industrie du taxi à Waterloo est en pleine mutation. La région cherche à moderniser le règlement municipal en tenant compte des tendances de l'industrie et des nouveautés technologiques, en plus de simplifier le processus de réglementation et d'améliorer la sécurité publique et la protection des consommateurs. L'étude de cas qui suit fait mention du règlement municipal proposé qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

L'industrie du taxi à Waterloo compte six entreprises de taxi ayant des parcs automobiles de 2 à 87 véhicules. En tout, il y a 333 taxis à Waterloo^{xx} (Region of Waterloo, 2015). Conformément au règlement municipal proposé, les nouveaux permis seront délivrés par voie de tirage.

4.1.1 Syndicats et associations

À l'heure actuelle, les chauffeurs de taxi de Waterloo ne sont pas syndiqués. Il existe toutefois un groupe de revendication pour l'industrie : la Waterloo Region Taxi Alliance. Ce groupe à but non lucratif est chargé de protéger les intérêts de l'industrie, de recueillir, d'interpréter et de diffuser des renseignements sur l'industrie, d'offrir des occasions de perfectionnement professionnel et de formation et de rehausser l'image de l'industrie dans les médias et auprès du grand public. Les entreprises membres de la Waterloo Regional Taxi Alliance sont City Cabs, Golden Triangle Taxi, 888 Taxi, United Taxi et Waterloo Taxi^{xxi}.

4.1.2 Frais imposés

Les permis de propriétaires de taxi et de limousine coûtent 785 \$ par année. Le coût des permis de chauffeurs de taxi et de limousine varie et n'était pas indiqué sur le site Web de la Ville. Les intermédiaires en services de taxi doivent avoir un permis qui coûte 235 \$ par année^{xxii}.

4.2 Modèle actuel – Trois principes directeurs

4.2.1 Sécurité publique

Tous les chauffeurs potentiels sont soumis à une vérification de leur dossier de conduite, notamment pour voir si leur permis de conduire a déjà été suspendu ou révoqué ou s'ils ont été déclarés coupables d'une infraction à tout règlement sur les taxis.

Un Certificat de sécurité de l'Ontario est requis pour tous les taxis à compteur de plus d'un an. Les véhicules doivent être munis d'une caméra captant les sièges avant et

arrière du taxi et d'un GPS indiquant et enregistrant l'endroit où se trouve le taxi. Les véhicules doivent être équipés de pneus d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Une preuve d'assurance automobile commerciale doit être présentée pour tout taxi à compteur, et la couverture doit être d'un montant d'au moins deux millions de dollars par incident, à l'exclusion des intérêts et des frais, pour les blessures ou le décès d'une ou plusieurs personnes ou les pertes et dommages matériels^{xxiii}.

Les taxis autorisés sont inspectés au moins trois fois par année, et le compteur est inspecté chaque année pour vérifier son exactitude. Les taxis doivent être propres, en bon état et sécuritaires sur le plan mécanique. Lorsque le compteur d'un taxi a été testé et que son bon fonctionnement a été vérifié, il est scellé pour prévenir toute altération.

4.2.2 Accessibilité

Conformément au règlement sur les taxis proposé, d'ici le 1^{er} janvier 2017, soit un an après l'entrée en vigueur du règlement, tous les intermédiaires en services de taxi autorisés ayant 10 titulaires de permis de propriétaire de taxi ou plus à leur service devront avoir 7 % ou plus de taxis accessibles. Les intermédiaires ayant moins de 10 titulaires de permis de propriétaire de taxi devront avoir au moins un taxi accessible. Les intermédiaires seront également tenus d'envoyer les taxis accessibles en priorité aux personnes en fauteuil roulant^{xxiv}.

Tout chauffeur conduisant un véhicule accessible aux personnes handicapées doit suivre une formation supplémentaire auprès de Grand River Transit. De plus, la Waterloo Region Taxi Association oblige les chauffeurs à suivre un cours de sensibilisation aux agressions sexuelles. Certains intermédiaires en services de taxi exigent aussi un cours de secourisme.

4.2.3 Protection des consommateurs

Une grille des tarifs doit être affichée à un endroit clairement visible à tous les passagers, et les chauffeurs doivent fournir ces renseignements verbalement aux passagers sur demande^{xxv}.

4.3 Incidence des applications mobiles de transport

4.3.1 Implantation d'Uber à Waterloo

Le service de covoiturage d'UberX a été lancé à Waterloo le 23 juillet 2015. Selon Ian Black, directeur général d'Uber Canada, des dizaines de milliers de résidents de la région ont téléchargé l'application avant le lancement. On rapporte qu'au moins huit chauffeurs de taxi de la région de Waterloo ont été congédiés après que leur employeur a appris qu'ils travaillaient également pour Uber avec leur véhicule personnel^{xxvi}.

4.3.2 Incidence sur l'industrie du taxi

Plus de 100 chauffeurs de taxi se sont réunis à la mairie de Waterloo pour protester contre l'arrivée d'Uber dans la région. La Waterloo Region Taxi Alliance, qui avait organisé la manifestation, a affirmé qu'il était injuste qu'Uber puisse exercer ses activités dans la région sans permis et sans réglementation, alors que les chauffeurs de taxi doivent payer d'importants frais de permis et se soumettre à la vérification de leur casier judiciaire^{xxvii}.

Au début du mois de septembre, l'entreprise Waterloo Taxi a lancé une application pour mieux concurrencer Uber. L'application présente des caractéristiques similaires à celle d'Uber, notamment la possibilité de payer par carte de crédit ou par PayPal et de voir l'endroit où se trouve le taxi en temps réel^{xxviii}.

4.3.3 Poids politique

Après une série d'agressions sexuelles dans des taxis de la région entre 2012 et 2014, une enquête avait été ouverte et avait mené à six accusations. (Weil, 2015) Waterloo organise trois consultations publiques, dont la première a eu lieu le 26 août 2015. Les médias ont rapporté que la séance a été dominée par des chauffeurs de taxi inquiets^{xxix}.

4.3.4 Application de la réglementation

En date du 11 août 2015, la région de Waterloo avait reçu plus de 60 plaintes concernant des chauffeurs d'Uber. La région a indiqué qu'elle enquêterait sur chacune de ces plaintes et qu'elle prendrait ensuite des mesures appropriées^{xxx}. Les amendes vont de 165 \$ à 250 \$.

4.4 Implantation des applications mobiles de transport – Incidence sur trois principes directeurs

Une version révisée du règlement municipal a été proposée et devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2016 pour réglementer les véhicules d'applications mobiles de transport comme Uber, que le règlement désigne comme des « taxis auxiliaires ». Des renseignements sur le règlement proposé sont fournis ci-dessous.

4.4.1 Sécurité publique

Les exigences en matière de véhicule et la vérification des antécédents du chauffeur sont les mêmes pour les taxis auxiliaires que pour les taxis traditionnels, comme il est indiqué ci-dessus. Les chauffeurs devront obtenir un permis de chauffeur de taxi auxiliaire et un permis pour leur véhicule.

Les exigences en matière d'assurance pour les taxis auxiliaires seront les mêmes que pour les taxis traditionnels.

Les chauffeurs devront suivre une formation.

Les taxis auxiliaires devront être munis d'une caméra, d'un GPS et d'un système de répartition^{xxx1}.

4.4.2 Accessibilité

Aucune exigence en matière d'accessibilité ne sera imposée aux taxis auxiliaires. Les chauffeurs offrant des services de transport aux personnes handicapées n'auront pas le droit de facturer un tarif plus élevé ou des frais additionnels pour une course ou des frais pour le transport des aides à la mobilité ou des appareils fonctionnels^{xxxii}.

4.4.3 Protection des consommateurs

Les tarifs ne seront pas réglementés, et les chauffeurs pourront imposer des frais supplémentaires.

Plutôt que d'avoir à afficher leur numéro de véhicule comme les taxis traditionnels, les taxis auxiliaires devront le donner aux passagers sur demande. Le chauffeur devra afficher son permis à un endroit clairement visible à tous les passagers.

4.4.4 Autre

Les taxis auxiliaires ne seront pas autorisés à faire monter des passagers qui les hèlent dans la rue ou à utiliser les stations de taxis.

Il n'y aura aucune limite quant au nombre de permis délivrés.

4.5 Situation actuelle

Waterloo mène actuellement des consultations auprès du public et de l'industrie concernant le règlement proposé, que le personnel recommande de mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2016.

5 Industrie du taxi à Vancouver (Colombie-Britannique)

5.1 Modèle de fonctionnement actuel

5.1.1 Modèle actuel

L'industrie du taxi de Vancouver est réglementée par l'organisme provincial Passenger Transportation Board et par la Ville. Le Passenger Transportation Board est un tribunal indépendant créé en vertu de la *Passenger Transportation Act*. Sa principale responsabilité est de prendre des décisions sur les demandes de permis pour les véhicules à passagers, notamment les taxis et les limousines^{xxxiii}. L'industrie est aussi régie par le règlement municipal sur les véhicules de location de la Ville de Vancouver. Ce modèle de réglementation mixte (par la municipalité et par la province) est plutôt unique, quoique le Québec a un système semblable.

À l'heure actuelle, Vancouver dispose d'un système multiservices comptant 588 permis standards et 99 permis d'exploitation temporaires qui peuvent être utilisés les vendredis et samedis. On estime qu'il y a 3 077 chauffeurs de taxi dans la ville.

5.1.2 Syndicats et associations

Les chauffeurs de taxi et propriétaires de plaques d'immatriculation de Vancouver ne sont pas syndiqués. La Vancouver Taxi Association est une association commerciale représentant les entreprises de taxi de Vancouver.

5.1.3 Frais imposés

Les frais de permis de taxi sont de 548 \$ par année et de 167 \$ pour les taxis accessibles. Les frais de permis de limousine sont de 209 \$ par année^{xxxiv}.

5.2 Modèle actuel – Trois principes directeurs

5.2.1 Sécurité publique

Selon la *Passenger Transportation Act* de la Colombie-Britannique :

- tout véhicule exploité par une personne ou une entreprise payée pour transporter des passagers doit détenir un permis de la Passenger Transportation Branch;
- les taxis, limousines et autres petits véhicules à passagers doivent être approuvés par le Passenger Transportation Board;
- les tarifs facturés par les taxis, limousines et autres petits véhicules à passagers (notamment les services de covoiturage commerciaux), sont établis ou approuvés par le Passenger Transportation Board.

Tous les exploitants de services de transport commercial de passagers doivent :

- détenir un certificat de sécurité du Code canadien de sécurité;
- procéder à des inspections de véhicules commerciaux tous les six mois;
- obtenir l'approbation de la municipalité dans laquelle ils prévoient exercer leurs activités pour toute exigence supplémentaire;
- détenir un permis de conduire commercial;
- avoir une assurance automobile de l'Insurance Corporation of British Columbia respectant les exigences pour les véhicules commerciaux^{xxxv}.

Une section de la police de Vancouver, connue sous le nom d'équipe Taxi, se consacre à l'administration et à l'application de la réglementation des services de taxis et de limousines de Vancouver. L'équipe est responsable de l'évaluation des chauffeurs, de l'enregistrement et de la résolution des plaintes ainsi que de l'inspection des taxis et des limousines pour vérifier leur bon état mécanique et leur propreté^{xxxvi}.

5.2.2 Accessibilité

Il y a 133 taxis accessibles en fauteuil roulant à Vancouver, ce qui représente près de 22 % des taxis de la ville^{xxxvii}.

Les permis de taxis accessibles ne sont délivrés que si les véhicules sont munis d'un pont élévateur hydraulique, d'une rampe ou de tout autre équipement jugé satisfaisant par l'inspecteur pour faire monter et descendre les personnes en fauteuil roulant. Les courses en taxi accessible doivent être réservées à l'avance et toutes compter au moins un passager ayant un handicap physique.

Une autre catégorie de permis de taxi est celle des taxis à double fonction. Les chauffeurs de taxi à double fonction sont autorisés à embarquer des passagers non handicapés, mais la priorité doit être accordée aux passagers handicapés et aux passagers en fauteuil roulant. Les chauffeurs doivent aussi pouvoir aider les personnes en fauteuil roulant à monter et à descendre. L'habitacle de la voiture doit être suffisamment spacieux pour faciliter l'accès des personnes âgées et handicapées^{xxxviii}.

5.2.3 Protection des consommateurs

Les frais imposés par les taxis, limousines et autres petits véhicules à passagers sont établis par le Passenger Transportation Board pour que les prix soient raisonnables et prévisibles.

Selon la déclaration des droits des taxis de la Colombie-Britannique, les passagers ont le droit :

- qu'un chauffeur de taxi en service vienne les chercher et les dépose à leur destination;

- de payer le taux affiché en argent comptant, par carte de crédit acceptée ou par bon de taxi (TaxiSaver);
- qu'un chauffeur courtois leur prêle assistance, au besoin;
- de se déplacer avec un chien d'assistance ou une aide à la mobilité portable;
- de monter dans un taxi propre, sans fumée et en bon état;
- d'indiquer au chauffeur le trajet à emprunter ou de s'attendre à ce qu'il fasse le trajet le plus économique;
- de demander le silence;
- d'obtenir un reçu détaillé, sur demande^{xxxix}.

5.3 Incidence des applications mobiles de transport

5.3.1 Implantation d'Uber à Vancouver

Uber a exercé ses activités à Vancouver durant environ six mois en 2012 avant de décider de se retirer, après que les autorités de réglementation provinciales ont imposé un tarif minimal de 75 \$. À l'automne 2014, Uber a affiché des postes de directeur du marketing, directeur de l'exploitation et de la logistique et de directeur général, tous trois à Vancouver. À l'heure actuelle, Uber n'exerce pas ses activités à Vancouver.

5.3.2 Incidence sur l'industrie du taxi

Même si Uber n'exerce pas ses activités à Vancouver pour l'instant, les entreprises de taxi de la ville ont lancé une application offrant une fonctionnalité semblable à celle d'Uber. Quatre entreprises se sont réunies pour lancer l'application qui permet aux clients de demander un taxi, de repérer l'endroit où il se trouve, de payer avec leur carte de crédit et de donner une note au chauffeur.

5.3.1 Application de la réglementation

La Ville de Vancouver a pris fermement position sur l'application de son règlement sur les taxis. Lorsque le bruit a couru qu'Uber pourrait être relancé dans la ville en novembre 2014, le ministre Todd Stone a affirmé qu'il avait demandé à des agents d'application supplémentaires à se tenir prêts. « Je crois qu'en intensifiant nos efforts d'application et de sensibilisation, nous pouvons faire comprendre aux Britanno-Colombiens qu'il est obligatoire d'avoir un permis de la Passenger Transportation Branch », a-t-il déclaré. En vertu de la loi en vigueur, un chauffeur de taxi sans permis est passible d'une amende allant de 1 150 \$ à 5 000 \$^{xl}.

5.4 Situation actuelle

Ripe Rides, une entreprise de transport par répartition numérique, a obtenu 20 permis pour exploiter un service de voiture de luxe intermédiaire. Son modèle de service diffère de celui des taxis traditionnels et des applications mobiles de transport comme Uber. Les courses coûtent au minimum 20 \$ le premier kilomètre et 5 \$ par kilomètre pour les

trois suivants; des tarifs décroissants s'appliquent pour le reste de la course. Ripe prévoit offrir un service de berline de luxe plus dispendieux que les taxis traditionnels, mais moins que les limousines. L'autorité de réglementation provinciale, le Passenger Transportation Board, a accordé six mois à Ripe Rides pour activer la moitié de ses 20 permis. L'entreprise travaille avec la Ville de Vancouver pour respecter toutes les exigences en matière de sécurité et de permis d'entreprise, mais devra surmonter un obstacle important en raison du moratoire de la Ville sur la délivrance de nouveaux permis de taxi^{xli}.

La Ville de Vancouver a prolongé son moratoire sur la délivrance de nouveaux permis de taxi jusqu'au 31 octobre 2015. La Ville a lancé des discussions entre l'industrie du taxi et les applications mobiles de transport qui pourraient donner lieu à des changements réglementaires^{xlii}.

6 Industrie du taxi à New York

6.1 Modèle de fonctionnement actuel

L'industrie des services de taxi de New York est chapeauté par la New York City Taxi and Limousine Commission (TLC) depuis sa fondation, en 1971. La TLC délivre les permis et régit plus de 50 000 véhicules et 100 000 chauffeurs de différents types de véhicules, y compris les taxis Médaillon (taxis jaunes), les véhicules de location (voitures de location communautaires et voitures noires), les camionnettes de transport collectif, les véhicules de transport adapté et certaines limousines de luxe^{xiii}. New York compte trois types de services : les taxis jaunes, les taxis Boro et les autres véhicules de location.

6.1.1 Taxis jaunes

New York compte 13 437 chauffeurs titulaires d'un médaillon qui leur permet d'utiliser un taxi jaune. Ces véhicules peuvent prendre des passagers dans les rues de la ville ou aux stations de taxis des aéroports. Ils ont trois modèles de fonctionnement :

- 1 Les garages possédant et gérant un parc de véhicules qu'ils louent à des chauffeurs à la journée ou à la semaine. La TLC a fixé un plafond aux frais de location pour ce type de fonctionnement.
- 2 Les chauffeurs qui sont propriétaires de leur taxi, mais qui doivent louer un médaillon d'un organisme qui le gère pour eux.
- 3 Les chauffeurs propriétaires de leur taxi qui possèdent leur propre médaillon; ils doivent effectuer au moins 210 quarts de travail par année.

Les taxis jaunes offrent environ 475 000 trajets par jour à environ 600 000 passagers; 94 % des passagers montent à Manhattan ou à l'un des aéroports de la ville^{xiv}.

6.1.2 Taxis Boro

Les taxis Boro sont une nouvelle catégorie de véhicules mis en service en 2012 dans les arrondissements de New York. Au total, on a délivré 18 000 permis en deux lots, soit en 2012 et en 2014. Ces taxis servent à pallier les lacunes dans les secteurs situés à l'extérieur de Manhattan en offrant un service réglementé semblable à celui des taxis jaunes. Cependant, les taxis Boro ne peuvent pas prendre des passagers sur la rue dans certaines limites déterminées de Manhattan ainsi que dans les stations de taxis des aéroports^{xiv}.

6.1.3 Autres véhicules de location

Les autres services comprennent les quelque 35 000 voitures de location communautaires et voitures noires de la ville, et consistent à offrir aux clients des services de transport planifiés. Les voitures de location communautaires et les voitures

noires doivent appartenir à des postes de base situés dans les arrondissements. Les services des voitures noires sont principalement offerts à des entreprises par contrat : 90 % des transactions ne sont pas réglées en espèces. Les véhicules de location ne requièrent pas de permis^{xlvi}.

6.1.4 Syndicats et associations

La New York Taxi Workers Alliance (NYTWA) est un syndicat sans but lucratif à adhésion volontaire qui représente 18 000 chauffeurs de taxi de New York^{xlvii}.

6.1.5 Frais imposés

Les propriétaires de taxis jaunes et Boro doivent payer une taxe de 0,50 \$ par trajet à la Metropolitan Transit Authority. Les propriétaires de taxis Boro doivent payer 900 \$ aux trois ans pour renouveler leur permis, et les propriétaires de taxis jaunes, un permis annuel de 550 \$. Des frais supplémentaires de 0,30 \$ ont été ajoutés à tous les trajets avec compteur pour financer les véhicules accessibles et leurs chauffeurs^{xlviii}.

6.2 Modèle actuel – Trois principes directeurs

6.2.1 Sécurité publique

La TLC inspecte les taxis jaunes trois fois par année, les taxis Boro, deux fois par année, et les autres véhicules, aux deux ans^{xlix}.

Les chauffeurs doivent donner leurs empreintes digitales pour subir une vérification de leurs antécédents, et passer un test de dépistage des drogues.

Les chauffeurs doivent suivre une formation de 6 heures sur la conduite préventive, ainsi qu'une formation de 24 ou 80 heures dans une école de taxi autorisée (ils peuvent choisir la durée voulue, mais on leur signale que la formation de 80 heures augmente leurs chances de réussir, car elle comprend plus de contenu), et passer un examen de compétence en anglais et un examen écrit.

Les véhicules des propriétaires de taxi doivent être couverts par une assurance responsabilité (cautionnement ou police d'assurance) conforme aux exigences de la loi de l'État de New York sur les véhicules et la circulation (*Vehicle and Traffic Law*) et sur les assurances (*Insurance Law*)^l. Ces assurances doivent viser les véhicules de location.

6.2.2 Accessibilité

Actuellement, New York compte 233 taxis jaunes accessibles en fauteuil roulant. Ces véhicules doivent participer au programme *Accessible Dispatch*, qui permet aux passagers de réserver en tout temps un véhicule accessible par téléphone, par message texte, en ligne ou au moyen de l'application mobile^{li}.

La loi sur les taxis exige que 20 % des taxis Boro soient accessibles en fauteuil roulant^{lii}. De plus, la TLC oblige les chauffeurs à s'assurer que les passagers handicapés sont à bord du véhicule et prêts à partir avant de mettre le compteur en marche. Ils sont également tenus de les aider^{liii}.

6.2.3 Protection des consommateurs

Les taxis jaunes sont régis par la Taxi and Limousine Commission. Le compteur doit être visible afin que les passagers puissent voir le montant en tout temps, avant l'ajout des frais supplémentaires et des péages à la fin du trajet. La TLC a aussi adopté certaines règles concernant les modes de paiement (les chauffeurs doivent accepter les paiements en argent comptant, par carte de débit ou par carte de crédit, sans exiger de montant minimal)^{liv}.

Les passagers qui ont une mauvaise expérience en utilisant les services d'un chauffeur ou d'un véhicule certifié par la TLC peuvent déposer leurs plaintes par téléphone ou en ligne; elles seront alors examinées par des procureurs. Lorsque les plaintes visent une violation des règlements de la TLC, l'organisation communique avec le chauffeur pour lui donner la possibilité de plaider coupable. S'il refuse, la TLC doit tenir une audience où le chauffeur peut se défendre et le plaignant, livrer son témoignage.

L'intérieur du véhicule doit être doté de caméras vidéo.

Il doit aussi être équipé de voyants qu'on peut activer en cas d'urgence à l'intérieur du véhicule^{lv}.

6.3 Incidence des applications mobiles de transport

6.3.1 Implantation d'Uber à New York

Le 3 mai 2011, Uber a commencé à offrir ses services à New York. Au cours de la phase initiale, l'entreprise comptait 100 voitures. Sa promesse aux passagers était une attaque directe contre les services existants : « Nos véhicules sont aussi pratiques que les taxis jaunes, aussi confortables que les limousines de luxe, et offrent en prime la touche Uber. » L'entreprise promettait aussi de combler certaines lacunes du marché : « Nous nous attaquons aux IRRITANTS : les désagréments importants comme la pluie, les changements de quart des taxis, les événements et la distance de certains arrondissements, bien sûr. Mais mieux encore : nous nous attaquons aussi aux centaines de petits irritants dans toute la ville. »

Uber aurait aussi promis un service de qualité supérieure et de meilleurs itinéraires, ainsi qu'un système de paiement entièrement automatisé. « Ne sous-estimez jamais l'influence que peuvent avoir les mathématiques, la technologie moderne et une expérience client supérieure sur une industrie mature. Doctorat en poche, nous affrontons des problèmes de longue date du transport à New York en utilisant des algorithmes d'itinéraire; nos propres solutions novatrices de gestion de la chaîne d'approvisionnement; des analyses statistiques sophistiquées; des cartes des points

chauds de la demande mises à jour chaque minute; et le positionnement des fournisseurs et des travaux. De plus, nous prévoyons créer une excellente expérience de produit en faisant preuve d'une transparence qui donnera confiance aux clients. »^{lvi}

Actuellement, Uber possède un permis pour une entreprise de « véhicules de location », et la TLC a adopté de nouveaux règlements entre autres pour régir les applications utilisées pour effectuer la répartition.

6.3.2 Incidence sur l'industrie du taxi

Les médaillons des taxis jaunes valaient environ 1,05 million de dollars^{lvii}, mais récemment, leur valeur a chuté à 800 000 \$^{lviii}, puis à 740 000 \$^{lix}. Les propriétaires de taxi qui louent leur médaillon sont aussi touchés : certains chauffeurs choisissent de travailler pour Uber, plutôt que de payer la location du médaillon.

Les médaillons coûtent cher, et beaucoup de propriétaires de taxi doivent obtenir un prêt pour se les procurer. Comme la valeur des médaillons semble diminuer, les prêteurs comme Citigroup ne refinancent plus ces prêts. Ainsi, lorsque les propriétaires ne peuvent pas refinancer leurs prêts à court terme, les prêteurs peuvent saisir leurs médaillons à titre de garantie. Cette situation pourrait forcer de nombreux propriétaires à quitter l'industrie, et affecter davantage le prix de vente après forclusion des médaillons, ce qui aura de fâcheuses conséquences pour le reste des propriétaires. Ce serait par exemple le cas d'Evgeney « Gene » Freidman, qui serait apparemment le plus grand détenteur de médaillons de la ville. Citigroup tente de saisir 89 de ses médaillons sous prétexte que leur valeur a diminué. La chute de la valeur peut aussi s'expliquer en partie par le grand nombre de prêteurs offrant des prêts garantis par les médaillons, ce qui a créé une bulle spéculative qui devait être corrigée^{lx}. L'augmentation actuelle et prévue du nombre d'immatriculations de taxis jaunes et le nombre de permis de taxis Boro délivrés pourraient aussi avoir influencé la valeur des médaillons.

Guy Kodogiannis, fondateur de la McGuinness Management Corporation, un répartiteur de taxis comptant 341 médaillons, affirme que le chiffre d'affaires de l'entreprise a diminué de 40 % au cours des 18 derniers mois : en effet, pendant chaque quart de travail, de 80 à 120 taxis restent inutilisés. Un des employés doit déplacer les voitures des stationnements de rue pour éviter les contraventions, car tous les espaces du parc de stationnement de l'entreprise sont déjà occupés par des véhicules inutilisés^{lxi}.

La valeur des permis de taxi Boro les plus récents n'a pas changé.

Les taxis jaunes mettent actuellement à l'essai la version bêta d'Arro, une application semblable à Uber. Lorsqu'un client réserve un taxi à l'aide d'Arro, il reçoit le nom et l'identifiant du chauffeur, et le chauffeur reçoit le nom et l'emplacement du client. Le client doit saisir les renseignements sur sa carte de crédit d'avance; à la fin du trajet, il peut payer le montant au compteur à l'aide de son téléphone et a la possibilité de laisser un pourboire au chauffeur^{lxii}.

6.3.3 Application de la réglementation

Au printemps 2015, New York s'est attaquée au ramassage illégal de clients, en particulier dans les aéroports. Des 938 véhicules de location saisis, 496 étaient liés à Uber. Pour récupérer leur véhicule, les chauffeurs ont dû payer une contravention allant de 400 à 1 000 \$, ainsi que les frais de remorquage. Uber a répondu que les chauffeurs qui ont enfreint les politiques de la TLC en prenant des passagers sur la rue seraient congédiés, car cette pratique n'est pas autorisée par Uber^{lxiii}.

6.4 Implantation des applications mobiles de transport – Incidence sur trois principes directeurs

6.4.1 Sécurité publique

Les candidats qui veulent devenir chauffeurs Uber doivent se soumettre à un processus de sélection qui comprend une vérification de leurs antécédents criminels dans le comté, le pays et les différents états. De plus, Uber vérifie régulièrement le dossier de conduite de tous ses chauffeurs^{lxiv}.

Les chauffeurs Uber de New York doivent avoir une police d'assurance commerciale.

Ils doivent aussi obtenir un permis de la TLC et un permis de conduire de classe E (taxis et véhicules de location) ou pour les véhicules commerciaux (*Commercial Driver's License [CDL]*), suivre une formation sur la conduite préventive et passer un examen médical. Uber impose aussi des restrictions concernant le type de véhicule et son âge. Les véhicules qui ne sont pas immatriculés par la TLC doivent être des modèles de 2011 ou plus récents, et les véhicules immatriculés, de 2009 ou plus récents^{lxv}.

6.4.2 Accessibilité

En août 2014, Uber a lancé le service uberWAV, qui permet aux passagers de réserver un véhicule accessible en fauteuil roulant en sélectionnant l'option appropriée de l'application ordinaire. Actuellement, ce service est seulement offert dans les arrondissements de New York^{lxvi}.

6.4.3 Protection des consommateurs

Lorsque les passagers réservent un véhicule à l'aide de l'application d'Uber, ils obtiennent une estimation du prix de la course. Uber indique le tarif de base, les frais d'annulation et les tarifs à la minute et par mile sur son site Web^{lxvii}.

Les passagers peuvent donner une note à leur chauffeur et écrire des commentaires, qui sont rendus publics.

6.5 Situation actuelle

À la fin de juillet 2015, l'administration de Bill de Blasio, maire de New York, le Conseil municipal et les représentants d'Uber se sont entendus pour effectuer une étude conjointe sur le transport et pour trouver ensemble des façons de favoriser les possibilités de développement économique de la ville, la mobilité et le transport. Le maire a d'abord proposé de limiter l'ajout de véhicules d'Uber à 1 % au cours de la prochaine année, ce qui représente 200 chauffeurs, afin d'éviter d'aggraver la congestion routière. Cependant, la veille de l'adoption du règlement, la Ville a retiré cette proposition. En échange, Uber s'est engagé à rendre un plus grand nombre de véhicules accessibles en fauteuil roulant et à fournir à la Ville des données sur les secteurs desservis et la durée des trajets^{lxviii}.

7 Industrie du taxi à Washington

7.1 Modèle de fonctionnement actuel

7.1.1 Modèle actuel

Les services de taxi de Washington (District de Columbia) sont régis par la District of Columbia Taxicab Commission. Actuellement, 5 950 taxis sont en service actif^{lxxix}.

7.1.2 Syndicats

Les chauffeurs de taxi peuvent se joindre à la section locale 922, et sont aussi représentés par la Washington, D.C. Taxi Operators Association. Ce groupe de défense des droits, appuyé par le syndicat, exprime les préoccupations des chauffeurs^{lxxx}.

7.1.3 Frais imposés

La District of Columbia Taxicab Commission fixe les droits de permis obligatoires. Le permis d'entreprise pour les taxis et les limousines coûte 475 \$, le permis annuel pour les taxis (*Taxi Hacker*), 125 \$, et le permis annuel pour les limousines (*Limo Driver Face*), 150 \$^{lxxxi}. De plus, 1 % des recettes brutes doit être versé au bureau du directeur des finances^{lxxii}.

7.2 Modèle actuel – Trois principes directeurs

7.2.1 Sécurité publique

Selon le règlement municipal, la couverture d'assurance minimale pour les taxis de la ville est de 10 000 \$ pour les préjudices corporels et les décès, et de 5 000 \$ pour les dommages matériels^{lxxiii}. À noter que les chauffeurs peuvent choisir une couverture plus élevée.

L'âge admissible des véhicules varie en fonction du type de véhicule. Les véhicules accessibles en fauteuil roulant peuvent être utilisés de 8 à 12 ans, selon le type de carburant, et les véhicules ordinaires, de 4 à 8 ans.

Pour devenir chauffeurs de taxi, les candidats doivent remplir un formulaire de demande et réussir un examen de 60 minutes. Ensuite, ils doivent donner leurs empreintes digitales dans le cadre du processus de vérification de leurs antécédents^{lxxiv}.

7.2.2 Accessibilité

En vertu de la loi de 1990 sur les personnes handicapées (*Americans with Disabilities Act*), la Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA), l'autorité qui régit le réseau ferroviaire et d'autobus de la ville, doit offrir d'autres moyens de transport aux passagers handicapés qui ne peuvent pas utiliser les autobus ou le métro. MetroAccess

offre des services de transport adapté, mais ils coûtent près de 50 \$ par passager. De plus, le service a ses limites : les passagers doivent réserver leur véhicule au moins un jour d'avance. Pour cette raison, la WMATA encourage les passagers handicapés à plutôt utiliser des taxis. Cependant, des 5 950 taxis actifs de la ville, seulement 100 sont accessibles en fauteuil roulant. Une loi du district adoptée en 2012 exige que 6 % des véhicules des entreprises de taxi ayant 20 véhicules ou plus soient accessibles, et qu'elles convertissent au moins 20 % de leur parc automobile d'ici 2018. Cette loi a une portée limitée sur le nombre de véhicules accessibles, car 70 % des chauffeurs possèdent leur propre taxi et ne sont donc pas assujettis à cette exigence.

La District of Columbia Taxicab Commission a tenté d'encourager les chauffeurs à acheter des taxis accessibles en fauteuil roulant en leur offrant des incitatifs financiers; elle a offert aux 20 premiers nouveaux propriétaires des subventions couvrant près de 75 % du coût d'achat qui s'élève à 40 000 \$^{lxxv}. Actuellement, la Commission offre des subventions totalisant 750 000 \$ pour couvrir l'achat et la location de camionnettes accessibles en fauteuil roulant. Elle offre des subventions d'un maximum de 7 500 \$ pour l'achat d'une camionnette, des subventions annuelles de 2 500 \$ pour la location d'une camionnette, et des subventions couvrant la moitié des 25 000 \$ nécessaires pour acheter une nouvelle camionnette MV-1. Les chauffeurs sont aussi dispensés des coûts liés à la formation sur l'utilisation des camionnettes et aux ateliers de sensibilisation^{lxxvi}.

7.2.3 Protection des consommateurs

La District of Columbia Taxicab Commission régit les tarifs, qui sont indiqués sur son site Web.

Les taxis doivent être équipés d'un taximètre fonctionnel.

Les chauffeurs de taxi doivent accepter les cartes de crédit.

Les passagers peuvent déposer des plaintes contre des chauffeurs ou des propriétaires de taxi ou de limousine en ligne ou par écrit. Toutes les plaintes sont examinées, et une audience a lieu, au besoin^{lxxvii}.

7.3 Incidence des applications mobiles de transport

7.3.1 Implantation d'Uber à Washington

Uber a commencé à offrir ses services dans la ville en décembre 2011. Les autres services de répartition numérique de Washington comprennent Lyft, Sidecar et Split.

7.3.2 Incidence sur l'industrie du taxi

Les applications mobiles de transport à Washington, particulièrement Uber, exercent une pression supplémentaire sur une industrie déjà affectée par des conditions de travail stressantes et des salaires peu élevés. Des manifestations ont eu lieu dans la

ville pour inciter les autorités à uniformiser les règles du jeu. Les chauffeurs de taxi sont préoccupés par les avantages injustes dont bénéficient les chauffeurs de services de covoiturage, qui n'ont pas à se conformer à la réglementation et à assumer les coûts qui y sont liés^{lxxviii}.

7.3.3 Incidence politique

En 2012, Mary Cheh, membre du conseil du District de Columbia, a proposé une modification qui réduit la capacité des véhicules liés à des applications mobiles de transport de mener leurs activités dans la ville en exigeant que les services de berline de luxe imposent au moins cinq fois les frais minimaux de trois dollars demandés par les services de taxi ordinaires. La réaction des personnes qui soutiennent Uber ne s'est pas fait attendre : l'entreprise les a pressés de communiquer avec leurs conseillers. Une des conseillères, qui aurait reçu plus de 5 000 messages, a rapidement abrogé la modification. Peu après, on a modifié la législation sur les taxis afin de permettre à Uber de poursuivre ses activités sans se voir imposer de restrictions sur le plan des prix^{lxxix}.

Depuis, on a adopté la loi de 2014 modifiant les règlements sur les innovations des véhicules de location (*Vehicle-for-Hire Innovation Amendment Act*). Son objectif est de régir les services privés d'applications mobiles de transport comme Uber et Lyft^{lxxx}. Les différents aspects de la loi sont expliqués ci-dessous.

7.3.4 Application de la réglementation

Aucun exemple d'application n'a été trouvé au cours de cette étude de cas.

7.4 Implantation des applications mobiles de transport – Incidence sur trois principes directeurs

La loi de 2014 modifiant les règlements sur les innovations des véhicules de location a été adoptée en automne 2014 : voir les renseignements supplémentaires ci-dessous.

7.4.1 Sécurité publique

Les chauffeurs doivent avoir au moins 21 ans, se soumettre à une vérification de leurs antécédents criminels, de la base de données sur les délinquants sexuels et de leur dossier de conduite. Les véhicules liés à des services comme ceux d'Uber doivent être inspectés annuellement. Les entreprises de covoiturage doivent s'enregistrer auprès de la District of Columbia Taxicab Commission.

Les chauffeurs qui utilisent un service de répartition numérique doivent suivre une formation sur l'utilisation de véhicules de location publics approuvée par la Commission.

L'âge maximal des véhicules ne doit pas dépasser 10 années modèles lors de leur mise en service, et 12 années lorsqu'ils sont en service. Il faut effectuer une inspection de sécurité initiale dans les 90 jours suivant la mise en service des véhicules.

Les exigences concernant les assurances des entreprises de réseau de transport sont beaucoup plus strictes que celles des taxis ordinaires : les entreprises et les chauffeurs doivent avoir une assurance responsabilité d'un million de dollars^{lxxxii}.

7.4.2 Accessibilité

La loi du District de 2014 qui régit les entreprises de véhicules de location, comme Uber, prévoit pour les véhicules accessibles des exigences différentes que celles imposées aux taxis accessibles. Résultat : les chauffeurs Uber ne sont pas tenus d'offrir des services accessibles. L'année dernière, Uber s'est associé à Hasco Medical pour permettre aux chauffeurs d'obtenir un rabais à l'achat d'un véhicule accessible pour les personnes en fauteuil roulant, mais on ignore actuellement la portée que cette mesure aura^{lxxxiii}.

La loi sur les innovations des véhicules de location interdit aux chauffeurs d'imposer des frais spéciaux ou supplémentaires lorsqu'ils offrent leurs services à des personnes handicapées. Elle prévoit aussi que les répartiteurs numériques doivent offrir aux chauffeurs une formation sur l'utilisation sécuritaire de l'équipement de mobilité et la façon de traiter les personnes handicapées.

7.4.3 Protection des consommateurs

Il n'y a aucune réglementation sur les tarifs, mais la nouvelle loi interdit l'augmentation des prix en cas de situation d'urgence.

De plus, les chauffeurs doivent verser 1 % des recettes brutes des trajets effectués à partir de Washington au Public Vehicles-for-Hire Consumer Service Fund; les chauffeurs de taxi ordinaires doivent aussi verser cette contribution.

7.4.4 Autre

Il est interdit de prendre des passagers sur la rue.

8 Industrie du taxi à San Francisco

8.1 Modèle de fonctionnement actuel

8.1.1 Modèle actuel

Les services de taxi sont régis par la San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA), et les limousines, par la California Public Utilities Commission (CPUC). Il existe quatre types de médaillons de taxis, présentés dans le tableau ci-dessous.

Médaillons de la SFMTA

Type de médaillon	Nombre de médaillons accordés
Médaillon pour les berlines ordinaires	1 870
Médaillon pour navettes	100
Médaillon pour les permis d'entreprise	200
Médaillon pour chauffeurs à temps partiel	140
Total	2 310

Dans le marché privé, les médaillons sont non transférables. La SFMTA achète et vend des médaillons à un prix déterminé dans le cadre de son programme de transfert^{lxxxiii}.

8.1.2 Syndicats

En août 2014, les chauffeurs de taxi de San Francisco ont voté pour former un syndicat, la San Francisco Taxi Workers Alliance. Environ 150 chauffeurs en sont membres. Un syndicat semblable avait déjà existé, avant la Deuxième Guerre mondiale, mais les chauffeurs l'avaient abandonné à la fin des années 1970. Ils ont décidé de se constituer de nouveau en syndicat en réaction à des années difficiles depuis l'arrivée sur le marché de services comme ceux d'Uber et de Lyft^{lxxxiv}.

8.1.3 Frais imposés

Les demandes de permis pour les chauffeurs coûtent 268,50 \$, et les renouvellements annuels, 106,50 \$. Les titulaires de permis pour les véhicules doivent payer des frais de renouvellement annuels de 1 013,50 \$^{lxxxv}. Le prix fixé par la SFMTA pour l'achat d'une plaque d'immatriculation est de 250 000 \$^{lxxxvi}.

8.2 Modèle actuel – Trois principes directeurs

8.2.1 Sécurité publique

Les chauffeurs de taxi doivent avoir au moins 21 ans, donner leurs empreintes digitales et se soumettre à une vérification de leurs antécédents criminels et de leur dossier de conduite.

Ils doivent aussi suivre une formation de 28 heures sur la conduite, et réussir un examen pour obtenir leur permis (*A-card*)^{lxxxvii}.

8.2.2 Accessibilité

La SFMTA a délivré 100 médaillons pour navettes à des véhicules accessibles en fauteuil roulant. Conformément aux exigences de la SFMTA, les chauffeurs titulaires de ces médaillons doivent effectuer au moins 10 trajets par mois avec un passager en fauteuil roulant^{lxxxviii}.

8.2.3 Protection des consommateurs

La SFMTA régit les tarifs des taxis, et offre un service des objets trouvés pour aider les passagers à retrouver les effets personnels qu'ils ont oubliés dans les taxis^{lxxxix}.

8.3 Incidence des applications mobiles de transport

8.3.1 Implantation d'Uber à San Francisco

Uber a été créé pour remédier aux frustrations du fondateur concernant l'industrie du taxi de San Francisco. L'application a été lancée à San Francisco le 31 mai 2010, et des services de taxi ont été ajoutés à l'entreprise en 2012.

8.3.2 Incidence sur l'industrie du taxi

Le nombre moyen de trajets effectués chaque mois par les taxis a diminué de près de 65 %, passant de 1 424 en 2012 à 504 en juillet 2014. Les entreprises de taxi tentent d'améliorer leurs services pour faire concurrence à Uber; 80 % des véhicules utilisent maintenant l'application FlyWheel, qui permet aux utilisateurs de réserver et de payer un taxi à l'aide de leur téléphone^{xc}.

8.3.3 Application de la réglementation

Les autorités de l'aéroport de San Francisco affirment avoir donné des contraventions totalisant 200 000 \$ pour les infractions à la réglementation sur le ramassage de passagers^{xc}. Depuis, elles ont amorcé un projet pilote qui consiste à accorder aux chauffeurs Uber et Lyft des permis leur donnant accès aux routes de l'aéroport.

8.4 Implantation des applications mobiles de transport – Incidence sur trois principes directeurs

En réponse à l'arrivée d'entreprises comme Uber, la California Public Utilities Commission a entrepris l'évaluation du nouveau modèle opérationnel que sont les entreprises de réseau de transport et qu'elle définit comme des organisations offrant des services de transport payants et planifiés à l'aide d'applications ou de plateformes Web permettant aux passagers de communiquer avec des chauffeurs qui utilisent leur véhicule personnel. En septembre 2013, la CPUC, qui est l'autorité de réglementation des services de transport, a adopté des règlements sur les entreprises de réseau de transport^{xcii}.

8.4.1 Sécurité publique

Les entreprises de réseau de transport doivent obtenir un permis de la CPUC.

Les chauffeurs des entreprises de réseau de transport doivent avoir au moins 21 ans et subir une vérification de leurs antécédents.

Les entreprises sont tenues d'instaurer un programme de formation pour les chauffeurs et ne doivent en aucun cas tolérer la consommation d'alcool ou de drogues.

Elles doivent aussi souscrire une assurance commerciale d'au moins un million de dollars par incident pour les accidents impliquant des véhicules et des chauffeurs qui surviennent lorsqu'ils se rendent à un point déterminé, ou pendant une course planifiée. Actuellement, la CPUC continue de recueillir les commentaires des différents groupes d'intervenants^{xciii}.

On a remis en question la couverture des chauffeurs Uber le jour de l'An de 2013, quand un chauffeur Uber a heurté et causé la mort d'une fillette de six ans. En réaction à cet incident, Uber a déclaré : « Nous confirmons que cette tragédie n'implique aucun véhicule d'Uber en service^{xciv}. »

8.4.2 Accessibilité

Les véhicules des entreprises de réseau de transport ne doivent pas obligatoirement être accessibles en fauteuil roulant^{xcv}.

8.4.3 Protection des consommateurs

Les tarifs des entreprises de réseau de transport ne sont pas régis et peuvent augmenter rapidement. Ils sont indiqués sur les sites Web et les applications des entreprises.

8.5 Situation actuelle

8.5.1 Questions juridiques

En décembre 2014, le procureur du district de San Francisco a intenté une poursuite contre Uber. Cette affaire de protection des consommateurs qui portait d'abord sur la vérification des antécédents des chauffeurs a été élargie en août 2015 pour comprendre des accusations pour publicité trompeuse. Le procureur du district George Gascón estime qu'Uber ne devrait pas affirmer effectuer une vérification rigoureuse des antécédents des chauffeurs, à moins de les soumettre au même processus de vérification (au moyen d'empreintes digitales) que celui subi par les chauffeurs de taxi de la Californie. Le plaignant affirme qu'Uber avait omis de vérifier les dossiers criminels de 25 chauffeurs, dont des délinquants sexuels inscrits et une personne condamnée pour meurtre. Un porte-parole d'Uber affirme que l'entreprise a effectué une vérification des antécédents des chauffeurs de taxi de la Californie pour découvrir que certains d'entre eux avaient été arrêtés pour alcool au volant, viol, tentative de meurtre, mauvais traitement infligé à des enfants et violence^{xvii}.

Un jugement de juin 2015 a ordonné à Uber de rembourser à une femme de la Californie plus de 4 000 \$ de dépenses, ainsi que d'autres coûts qu'elle a dû assumer pendant la période de 18 mois où elle travaillait pour Uber, en 2014. L'office du travail a donné de nombreux exemples de situations où Uber agissait comme un employeur plutôt qu'une simple application qui met en contact les chauffeurs et les passagers. Actuellement, la décision ne touche qu'un chauffeur, mais elle pourrait avoir des incidences positives sur les recours collectifs des chauffeurs contre Uber^{xviii}.

8.5.2 Situation actuelle

Uber et les autres entreprises gérant des applications de covoiturage poursuivent leurs activités à San Francisco, tandis que la CPUC continue de consulter les intervenants dans le but de réviser la réglementation sur les services de taxi et de limousine pour y inclure les applications mobiles de transport comme Uber.

Références

- ⁱ Fears, J. M. « 'Taxi Kingpin' in massive debt thanks to Uber », *New York Post*, 2015.
- ⁱⁱ Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.
- ⁱⁱⁱ Cheney, P. « How Uber is ending its dirty dealings behind Toronto's cab business », *The Globe and Mail*, 2015.
- ^{iv} Bambach, M. « Explainer: How much does it cost to drive a taxi in Toronto? », *The Globe and Mail*, 2014.
- ^v iTaxiWorkers Association. *iTaxiWorkers Association – What we do*, iTaxiWorkers Association, 2015. Sur Internet : <URL:<http://itaxiworkers.ca/what-we-do/>>.
- ^{vi} Ville de Toronto. « Business, Trades and Professions Licence and Permit Fees », *City of Toronto*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=878415e205641410VgnVCM10000071d60f89RCRD&vgnextchannel=4f687f26e4d41410VgnVCM10000071d60f89RCRD>>.
- ^{vii} Ville de Toronto. « Toronto Taxicab Safety », *City of Toronto*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=658f5699cb2b8410VgnVCM10000071d60f89RCRD&vgnextchannel=69b5a83b82870410VgnVCM10000071d60f89RCRD>>.
- ^{viii} Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.
- ^{ix} Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.
- ^x Ville de Toronto. « Toronto Taxicab Safety », *City of Toronto*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=658f5699cb2b8410VgnVCM10000071d60f89RCRD&vgnextchannel=69b5a83b82870410VgnVCM10000071d60f89RCRD>>.
- ^{xi} Kalanick, T. « Oh Canada! Uber Toronto Is Now Launched! », *Newsroom, Uber*, 16 mars 2012. Sur Internet : <URL:<http://newsroom.uber.com/toronto/2012/03/oh-canada-uber-toronto-is-now-launched/>>.
- ^{xii} Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.
- ^{xiii} Wilson, C. « City staff recommend reducing flat taxi fee from \$4.25 to \$3.25 », *CP24.com*, 2015.

^{xiv} City Taxi Toronto. *City Taxi Toronto*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://citytaxitoronto.com/>>.

^{xv} La Presse canadienne. « Uber is not a taxi company, judge rules in rejecting City of Toronto complaint », *National Post*, 2015.

^{xvi} Pagliaro, J. « UberX drivers face 72 city bylaw charges in enforcement crackdown », *Toronto Star*, 2015.

^{xvii} Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.

^{xviii} Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.

^{xix} Ville de Toronto. « The ground transportation review », *City of Toronto*, 2015.

^{xx} Région de Waterloo. « Region of Waterloo Taxi Cabs », *Region of Waterloo*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.regionofwaterloo.ca/en/doingBusiness/resources/TaxiCabs.pdf>>.

^{xxi} Waterloo Region Taxi Alliance. « About the Waterloo Region Taxi Alliance », *Waterloo Region Taxi Alliance*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://wrtaxi.ca/about-waterloo-region-taxi-alliance.html>>.

^{xxii} Gouvernement de l'Ontario. « Ontario Business Permit and License Information », *BizPal*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://services.bizpal-perle.ca/eng/briefcase/?b=35&j=Waterloo+%28City%29%2C+Ontario&sgc=3530016&s=Taxi+and+limousine+service&naics=4853&a=8869&mode=steps&p=13789%7C13801%7C13800%7C13797%7C13799%7C13798>>.

^{xxiii} Municipalité régionale de Waterloo. *Règlement n° 15-*, version provisoire, juillet 2015, Waterloo, ON, Canada.

^{xxiv} Municipalité régionale de Waterloo. *Règlement n° 15-*, version provisoire, juillet 2015, Waterloo, ON, Canada.

^{xxv} Municipalité régionale de Waterloo. *Règlement n° 15-*, version provisoire, juillet 2015, Waterloo, ON, Canada.

^{xxvi} CBC News. « Waterloo Region taxi drivers fired after working for Uber », *CBC News*, 2015.

^{xxvii} CBC News. « Taxi drivers protest Uber's arrival in Waterloo Region », *CBC News*, 2015.

^{xxviii} CBC News. « Waterloo Taxi launches smartphone app to compete with Uber », *CBC News*, 2015.

^{xxix} Desmond, P. « Taxi companies continue to lobby against Uber », *The Record.com*, 2015.

^{xxx} Desmond, P. « New taxi bylaw revealed by Waterloo Region », *The Record.com*, 2015.

^{xxxi} Municipalité régionale de Waterloo. *Règlement n° 15-*, version provisoire, juillet 2015, Waterloo, ON, Canada.

^{xxxii} Municipalité régionale de Waterloo. *Règlement n° 15-*, version provisoire, juillet 2015, Waterloo, ON, Canada.

^{xxxiii} Passenger Transportation Board. « Introduction to the Passenger Transportation Board », *Passenger Transportation Board*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.th.gov.bc.ca/ptb/index.htm>>.

^{xxxiv} Conseil municipal de la Ville de Vancouver. « Vehicle for Hire », *Règlement n° 6066*, Ville de Vancouver, Colombie-Britannique, sans date. Sur Internet : <URL:<http://former.vancouver.ca/bylaws/6066c.PDF>>.

^{xxxv} TranBC. « 8 Whys for Regulating Commercial Ridesharing and Other Passenger Transportation », *TranBC*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://tranbc.ca/2014/11/05/8-whys-for-regulating-commercial-ridesharing-and-other-passenger-transportation/#sthash.PgGd3XJH.dpbs>>.

^{xxxvi} Vancouver Police Department. « Taxi Team », *The Vancouver Police Department*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://vancouver.ca/police/organization/operations/traffic/traffic-services/taxi-team.html>>.

^{xxxvii} Passenger Transportation Board. *Wheelchair Accessible Taxis in Selected BC Cities and Towns*, 10 juin 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.ptboard.bc.ca/documents/accessible-taxis-in-BC.pdf>>.

^{xxxviii} Conseil municipal de la Ville de Vancouver. « Vehicle for Hire », *Règlement n° 6066*, Ville de Vancouver, Colombie-Britannique, sans date. Sur Internet : <URL:<http://former.vancouver.ca/bylaws/6066c.PDF>>.

^{xxxix} Colombie-Britannique. « Taxi Bill of Rights », *BC Taxi Bill of Rights*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.taxirights.gov.bc.ca/>>.

^{xi} Shaw, R. « B.C. to use undercover inspectors to target unlicensed Uber drivers », *Vancouver Sun*, 2014.

^{xli} Jackson, E. « Luxury sedan company Ripe (no, not Uber) clears hurdle to operate in Vancouver », *Metro*, 29 avril 2014.

^{xlii} Baker, P. « Upping the ante in the Uber fight, Vancouver taxi companies launch new app », *Global News*, 16 septembre 2015. Sur Internet : <URL:<http://globalnews.ca/news/2224882/upping-the-ante-in-the-uber-fight-vancouver-taxi-companies-launch-new-app/>>.

^{xliii} New York City Taxi and Limousine Commission. « About TLC », *NYC Taxi & Limousine Commission*, Ville de New York, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.nyc.gov/html/about/about.shtml>>.

^{xliv} New York City Taxi and Limousine Commission. *2014 Taxicab Fact Book*, New York, New York, 2014.

^{xlv} New York City Taxi and Limousine Commission. *2014 Taxicab Fact Book*, New York, New York, 2014.

^{xlvi} New York City Taxi and Limousine Commission. *2014 Taxicab Fact Book*, New York, New York, 2014.

^{xlvii} New York Taxi Workers Alliance. « Mission & History », *New York Taxi Workers Alliance*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://nytwa.org/mission-and-history/>>.

^{xlviii} New York City Taxi and Limousine Commission. *2015 Hail Market Analysis*, New York, New York, 2015.

^{xlix} New York City Taxi and Limousine Commission. *2014 Taxicab Fact Book*, New York, New York, 2014.

^l New York City Taxi and Limousine Commission. « Chapter 58 », *Medallion Taxicab Service*, 2015.

^{li} Accessible Dispatch. « How It Works », *Accessible Dispatch*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.accessibledispatch.com/how-it-works/>>.

^{lii} New York City Taxi and Limousine Commission. *2015 Hail Market Analysis*, New York, New York, 2015.

^{liii} New York City Taxi and Limousine Commission. « NYC TLC Yellow Taxicab Rate of Fare », *NYC Taxi & Limousine Commission*, Ville de New York, 2015. Sur Internet : <URL:http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab_rate.shtml>.

^{liv} New York City Taxi and Limousine Commission. « NYC TLC Yellow Taxicab Rate of Fare », *NYC Taxi & Limousine Commission*, Ville de New York, 2015. Sur Internet : <URL:http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab_rate.shtml>.

^{lv} New York City Taxi and Limousine Commission. « Chapter 58 », *Medallion Taxicab Service*, 2015.

^{lvi} Uber. « Uber NYC has launched », *Newsroom, Uber*, 3 mai 2011. Sur Internet : <URL:<https://newsroom.uber.com/2011/05/uber-nyc-launches-service/>>.

^{lvii} Fears, J. M. « ‘Taxi Kingpin’ in massive debt thanks to Uber », *New York Post*, 2015.

^{lviii} Fears, J. M. « ‘Taxi Kingpin’ in massive debt thanks to Uber », *New York Post*, 2015.

^{lix} Isidore, C. « New York City’s yellow cab crisis », *CNN Money*, 2015.

^{lx} Isidore, C. « New York City’s yellow cab crisis », *CNN Money*, 2015.

^{lxi} Whitford, E. « Greenpoint’s Growing Taxi Graveyard », *Gothamist*, 2015.

^{lxii} Kosoff, M. « New York City’s taxis are being annihilated by Uber – so this startup created an app to help them fight back », *Business Insider*, 2015.

^{lxiii} Rivoli, D. « Hundreds of Uber cars seized in major crackdown on illegal street pickups at city airports », *New York Daily News*, 2015.

^{lxiv} Uber. « Des courses sûres, pour des villes plus sûres », Uber, 31 août 2015. Sur Internet : <URL:<https://www.uber.com/safety>>.

^{lxv} Uber. « Get a TLC license », *Drive Uber NYC*, Uber, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.driveubernyc.com/tlc>>.

^{lxvi} Uber. « Wheelchair Accessible Rides with uberWAV ». *Newsroom, Uber*, 2014. Sur Internet : <URL:<http://newsroom.uber.com/nyc/2014/08/wheelchair-accessible-rides-with-uberwav/>>.

^{lxvii} Uber. « Vehicle Requirements », *Drive Uber NYC*, Uber, 2015. Sur Internet : <URL:<http://www.driveubernyc.com/cars>>.

^{lxviii} CBS/AP. « New York, Uber call a truce ahead of council vote », *CBS Money Watch*, 2015.

^{lxi} Secrétaire du District de Columbia. *Règlement n° 31-900*, D.C. Municipal Regulations and D.C. Registrar, 18 novembre 2011. Sur Internet : <URL: <http://dcregs.dc.gov/Gateway/RuleHome.aspx?RuleNumber=31-900>>.

^{lxx} Secrétaire du District de Columbia. *Règlement n° 31-900*, D.C. Municipal Regulations and D.C. Registrar, 18 novembre 2011. Sur Internet : <URL: <http://dcregs.dc.gov/Gateway/RuleHome.aspx?RuleNumber=31-900>>.

^{lxxi} Secrétaire du District de Columbia. *Règlement n° 31-900*, D.C. Municipal Regulations and D.C. Registrar, 18 novembre 2011. Sur Internet : <URL: <http://dcregs.dc.gov/Gateway/RuleHome.aspx?RuleNumber=31-900>>.

^{lxxii} Conseil du District de Columbia. *D.C. Act 20-489*, 18 novembre 2014.

^{lxxiii} Secrétaire du District de Columbia. *Règlement n° 31-900*, *D.C. Municipal Regulations and D.C. Registrar*, 18 novembre 2011. Sur Internet : <URL: <http://dcregs.dc.gov/Gateway/RuleHome.aspx?RuleNumber=31-900>>.

^{lxxiv} District of Columbia Taxicab Commission. « Driver Licensing », *DC.gov*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://dctaxi.dc.gov/service/driver-licensing>>.

^{lxxv} Vock, D. C. « Disabled in DC: How Taxis and Uber Might be Worsening the Paratransit Problem », *Governing*, 2015.

^{lxxvi} District of Columbia Taxicab Commission. « Transport DC Expansion Grants », *DC.gov*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://dctaxi.dc.gov/page/transport-dc-expansion-grants>>.

^{lxxvii} District of Columbia Taxicab Commission. « Complaints », *DC.gov*, 2015. Sur Internet : <URL:<http://dctaxi.dc.gov/service/complaints>>.

^{lxxviii} Lazo, L. « Cab companies unite against Uber and other ride-share services », *The Washington Post*, 2014.

^{lxxix} Freed, B. « Cheh Shelves Uber Amendment After Backlash from CEO and Customers », *DCIST*, 2012.

^{lxxx} Conseil du District de Columbia. « Cars-for-hire, snow removal, affordable housing, and statehood among topics of busy Council meeting », *Council of the District of Columbia*, 2014. Sur Internet : <URL:<http://dccouncil.us/news/entry/summary-of-thirty-first-legislative-meeting-available>>.

^{lxxx} Aratani, L. « D.C. Council okays bill to legalize Lyft, Sidecar, uberX-type services in the District », *The Washington Post*, 2014.

^{lxxxii} Vock, D. C. « *Disabled in DC: How Taxis and Uber Might be Worsening the Paratransit Problem* », *Governing*, 2015.

^{lxxxiii} SFMTA. « Medallions », *SFMTA*, 2015. Sur Internet :
<URL:<https://www.sfmta.com/services/taxi-industry/medallions>>.

^{lxxxiv} Kwong, J. « SF cabdrivers vote to unionize as industry continues to take beating from ride services », *The Examiner*, 2014.

^{lxxxv} SFMTA. « Taxi Industry Fees », *SFMTA*, 2015. Sur Internet :
<URL:<https://www.sfmta.com/services/taxi-industry/taxi-industry-fees>>.

^{lxxxvi} SFMTA. « Frequently Asked Questions About Buying a Taxi Medallion », *SFMTA*, 2015. Sur Internet :
<URL:<https://www.sfmta.com/sites/default/files/pdfs/2015/FAQ%20Buying%20a%20Taxi%20Medallion.pdf>>.

^{lxxxvii} SFMTA. « How to Become a Taxi Driver », *SFMTA*, 2015. Sur Internet :
<URL:<https://www.sfmta.com/services/taxi-industry/become-taxi-driver#3>>.

^{lxxxviii} wheelchairtraveling.com. « SF Wheelchair Accessible Taxis and More », *wheelchairtraveling.com*, 2015. Sur Internet :
<URL:<http://www.wheelchairtraveling.com/sf-wheelchair-accessible-taxis/>>.

^{lxxxix} SFMTA. « Taxi Services », *SFMTA*, 2015. Sur Internet :
<URL:<https://www.sfmta.com/services/taxi-industry/taxi-services>>.

^{xc} Davidson, J. « Uber Has Pretty Much Destroyed Regular Taxis in San Francisco », *Time Money*, 2014.

^{xcⁱ} Lybarger, J. « Taxi Drivers Say SFO Lets Uber, Lyft, and Sidecar Break Airport Rules », *SF Weekly*, 2015.

^{xcⁱⁱ} CPUC. *Decision adopting rules and regulations to protect public safety while allowing new entrants to the transportation industry*, 19 septembre 2013. Sur Internet :
<URL:<http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>>.

^{xcⁱⁱⁱ} CPUC. *Decision adopting rules and regulations to protect public safety while allowing new entrants to the transportation industry*, 19 septembre 2013. Sur Internet :
<URL:<http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>>.

^{xc^{iv}} Melendez, L. « Deadly pedestrian accident driver claimed he drove for Uber », *ABC 7 News*, 2014.

^{xcv} Davidson, J. « Uber Has Pretty Much Destroyed Regular Taxis in San Francisco », *Time Money*, 2014.

^{xcvi} Elias, P. « San Francisco DA expands Uber Lawsuit », *Orlando Sentinel*, 2015.

^{xcvii} Singer, N. et M. Isaac. « California Says Uber Driver Is Employee Not a Contractor », *The New York Times*, 2015.