



MEMO / NOTE DE SERVICE

Information previously distributed / Information distribué auparavant

TO: Community and Protective Services Committee

DESTINATAIRE : Comité des services communautaires et de protection

FROM: Roger Chapman, Manager
By-law and Regulatory Services,
Emergency and Protective Services

*Contact : Christine Hartig,
By-law and Regulatory Services,
Services de protection et d'urgence
613-580-2424, ext. 25629
christine.hartig@ottawa.ca*

EXPÉDITEUR : Roger Chapman,
gestionnaire
Services des règlements municipaux,
Services de protection et d'urgence

*Personne ressource : Christine Hartig,
Services des règlements municipaux,
Services de protection et d'urgence
613-580-2424, poste 25629
christine.hartig@ottawa.ca*

DATE: May 11, 2017

11 mai 2017

NUMÉRO DE FICHER: ACS2017-EPS-GEN-0007

SUBJECT: Vehicle-for-Hire By-law – Six-month Update

OBJET : Règlement sur les véhicules de location – Présentation après six mois

SOMMAIRE

En avril 2016, dans le cadre des délibérations sur le rapport intitulé « [Réglementation des véhicules de location à la Ville d'Ottawa – Taxis, limousines et exploitants de transport privé](#) », le Comité des services communautaires et de protection a demandé au personnel de fournir une mise à jour sur la conformité à la nouvelle réglementation des exploitants de transport privé d'Ottawa, six mois après la date d'entrée en vigueur le 30 septembre du Règlement sur les véhicules de location. Le Comité a également

demandé, après le même échéancier, une mise à jour sur les progrès réalisés relativement aux engagements à l'égard de l'accessibilité approuvés par le Conseil.

En général, la conformité de l'exploitant de transport privé titulaire d'un permis, Uber Canada, a été très élevée. En ce qui concerne les frais supplémentaires volontaires pour les services accessibles, des ententes de principe ont été conclues avec Uber Canada et une entente définitive est actuellement en négociation. Le Conseil sera informé et des consultations avec les divers intervenants seront organisées par la suite.

Le personnel va continuer de surveiller la conformité avec le Règlement sur les véhicules de location et en fera rapport au Comité du Conseil et au Conseil et présentera un rapport à cet égard au Comité du Conseil et au Conseil après un an, tel que demandé par le Conseil en avril 2016.

OBJECTIF

Dans le cadre de l'examen réalisé en avril 2016 par les membres du Comité des services communautaires et de protection et les membres du Conseil portant sur le rapport « [Réglementation des véhicules de location à la Ville d'Ottawa – Taxis, limousines et exploitants de transport privé](#) » (ACS2016-COS-EPS-0012), il a été demandé au personnel de présenter un rapport six mois après la date d'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur les véhicules de location afin d'y inclure :

1. l'information sur la conformité ou la non-conformité des exploitants de transport privé aux exigences du nouveau règlement municipal, notamment des renseignements sur les mesures d'application et les résultats;
2. les progrès réalisés relativement aux engagements pris en matière d'accessibilité approuvés par le Conseil pour la catégorie des exploitants de transport privé; et
3. un examen par le personnel de la Direction des services juridiques des questions de respect de la vie privée entourant l'installation d'une technologie d'enregistrement audio dans les véhicules des exploitants de transport privé (comme Uber) et la présentation d'un compte-rendu de ses conclusions au Comité dans les six mois suivant l'adoption du nouveau règlement municipal.

Les renseignements relatifs aux points 1 et 2 sont fournis dans le présent protocole et englobent la période de six mois allant du 1 octobre 2016 au 31 mars 2017.

Le Bureau du greffier municipal et de l'avocat général présentera également une note de service (information distribuée auparavant - IDA) sous pli séparé relatif au point 3 susmentionné.

La présente note de service fournit également une mise à jour sur une autre question liée aux exploitants de transport privé soulevée par le Conseil dans ses délibérations d'avril 2016, plus précisément, sur l'applicabilité de la taxe de vente harmonisée.

Par ailleurs, après la mise à jour verbale demandée par le Conseil après trois mois sur la conformité de l'exploitant de transport privé, qui a été donnée au Comité des services communautaires et de protection le 16 février 2017, le Comité a demandé au personnel de se pencher sur les mesures à prendre pour obtenir l'accès aux données de l'exploitant de transport privé détenteur d'un permis (Uber Canada) et de la police sur les plaintes du public concernant la sécurité et sur les infractions à la loi. L'information à cet égard est également incluse aux présentes.

CONTEXTE

Le Conseil a approuvé le 13 avril 2016 la « [Réglementation des véhicules de location à la Ville d'Ottawa](#) »; le nouveau Règlement sur les véhicules de location adopté par suite de cette approbation est entré en vigueur le 30 septembre 2016.

Depuis la date d'entrée en vigueur du règlement, un (1) exploitant de transport privé – Uber Canada – a obtenu son permis aux termes du règlement, ayant satisfait à toutes les exigences de délivrance de permis, notamment :

- coordonnées de l'établissement d'affaires en Ontario;
- preuve d'une couverture d'assurance responsabilité civile des entreprises pour 5 M\$ et d'une assurance automobile responsabilité des non-proprétaires de 2 M\$.

Conformément aux directives du Conseil et au compte-rendu verbal du personnel après trois mois, Uber a fourni à la Direction générale des services des règlements municipaux les données sur les chauffeurs et les véhicules quelques semaines avant la date du 30 septembre (le Conseil avait demandé deux semaines).

DISCUSSION

Conformité et activités de l'exploitant de transport privé

Depuis l'obtention de son permis en vertu du règlement, Uber Canada a fourni presque quotidiennement des données sur les chauffeurs et les voitures. Les données fournies

incluent le numéro d'un permis de conduire valide, la vérification du casier judiciaire en vue d'un travail auprès de personnes vulnérables et le relevé du dossier de conduite pour chaque chauffeur de l'exploitant de transport privé. Elles incluent également un certificat de sécurité en règle du ministère des Transports de l'Ontario de même qu'un certificat d'immatriculation valide pour véhicule automobile délivré conformément au *Code de la route* pour chaque véhicule de l'exploitant de transport privé. Au 31 mars 2017, il y avait environ 3300 chauffeurs d'Uber actifs circulant dans Ottawa, où « actif » signifie que chaque chauffeur a effectué au moins un trajet au cours du mois. À l'étape des trois mois, il y avait environ 3000 chauffeurs actifs. La Direction des services des règlements municipaux fait régulièrement la vérification de ces données, sans constater de problème important, particulièrement en ce qui a trait au volume de chauffeurs. Les chauffeurs ont continué à répondre promptement aux demandes faites pour des éclaircissements sur les données ou pour l'obtention des données supplémentaires.

Uber Canada a également fourni sur une base mensuelle à la Direction des services des règlements municipaux des données sur les trajets, tel que stipulé dans le règlement, comme : la date et l'heure; le point de départ et d'arrivée (selon le code postal ou l'intersection la plus proche); le nombre total de trajets réalisés et annulés; les renseignements connexes sur le chauffeur et le véhicule, y compris le nom du chauffeur, le numéro de la plaque d'immatriculation et la durée du trajet. Les documents 1 et 2 établissent la répartition des trajets par quartier – tant le point de départ (point d'embarquement) que la destination (point de débarquement) – pour la période allant d'octobre 2016 à mars 2017. Plus de 1,4 million de trajets avaient comme point de départ les quartiers 12, 14 et 17. La distribution des trajets entre les quartiers est semblable, lorsqu'on compare le point de départ à la destination des trajets. Sur le total de trajets demandés, environ 3 % sont annulés par les chauffeurs en raison principalement du fait que le passager ne s'est pas présenté. La majorité des annulations sont faites par les passagers.

En termes de distribution dans l'ensemble de la Ville :

- 36,4 % du total des trajets ont leur point de départ dans le centre-ville, où habite 9,4 % de la population, et 32,4 % des débarquements s'y font;
- 52,7 % du total des trajets avaient leur point de départ à l'intérieur de la Ceinture de verdure, où habite 44,6 % de la population, et 52 % des débarquements se font;

- 10,6 % du total des trajets avaient leur point de départ à l'extérieur de la Ceinture de verdure, où habite 37,7 % de la population, et 11,1 % des débarquements se font;
- 0,4 % du total des trajets avaient leur point de départ en zone rurale, où habite 8,4 % de la population, et 0,5 % des débarquements se font.

Moins de 10 % de la population habite le centre-ville, mais un tiers des trajets y ont leur point de départ. Environ 90 % des trajets ont un point de départ à l'intérieur de la Ceinture de verdure. Seulement 4 % des trajets commencés à Ottawa ont un point de débarquement à l'extérieur d'Ottawa.

Uber Canada continue de fournir l'accès à la plateforme à la Direction des services des règlements municipaux, conformément aux exigences du règlement. La Direction des services des règlements municipaux continue de procéder à des enquêtes sur le terrain proactives concernant les chauffeurs et les véhicules de l'exploitant de transport privé, lesquelles ont confirmé un taux élevé de conformité aux diverses exigences du règlement y compris : ne pas prendre de passagers sur la rue, ne pas accepter de paiement en espèces, ne pas utiliser de stations de taxis, et présenter une preuve d'assurance.

Engagements à l'égard de l'accessibilité

Frais supplémentaires volontaires par course :

Dans le cadre des délibérations d'avril 2016 ayant trait à la nouvelle réglementation régissant les véhicules de location et les initiatives connexes, le Conseil municipal a délégué au directeur général, Services de protection et d'urgence, les pouvoirs de négocier, de conclure et d'instaurer des frais supplémentaires volontaires par trajet à déboursier par les exploitants de transport privé autorisés pour financer les services accessibles, à verser dans un fonds de réserve pour l'accessibilité.

Au moment de rédiger la présente note de service, une entente de principe concernant les frais supplémentaires par trajet a été conclue avec Uber Canada. Les frais supplémentaires seront appliqués à tous les trajets effectués à compter du 4 octobre 2016, moment auquel Uber Canada a été obtenu le permis. Une entente est actuellement en négociation et, une fois qu'elle sera en vigueur, le personnel formulera des conseils aux membres du Conseil municipal et consultera le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville, le Bureau de l'accessibilité, Para Transpo et d'autres intervenants internes et externes en vue d'élaborer une stratégie quant à la meilleure utilisation possible des fonds générés grâce aux frais supplémentaires pour

l'accessibilité, conformément aux directives du Conseil émanant du rapport sur les véhicules de location de 2016.

Permis de détenteurs de plaque de taxi accessible supplémentaires :

Le Règlement sur les véhicules de location adopté par le Conseil modifie le taux de permis de détenteur de plaque par résidents, et exige que tous les nouveaux permis de détenteurs de plaque soient délivrés à des véhicules accessibles. Du fait de ces dispositions, quatre nouveaux permis de détenteurs de plaque de taxi accessible non transférables sont disponibles pour être délivrés à des titulaires de permis de chauffeur de taxi admissibles, conformément aux exigences du règlement, y compris ceux qui sont inscrits sur la liste de placement prioritaire pour taxi accessible. À ce jour, un titulaire de permis de détenteur de plaque de taxi accessible accepte activement des passagers. Deux autres permis de détenteur de plaque de taxi accessible ont été offerts à des chauffeurs admissibles et acceptés par ces derniers, lesquels, conformément au règlement, disposent d'un an pour se procurer un véhicule approuvé et obtenir les compétences requises. Le quatrième permis de détenteur de plaque de taxi est en traitement. Lorsque les quatre permis de détenteur de plaque de taxi auront été délivrés et seront opérationnels, le parc de véhicules accessibles totalisera 191 véhicules.

Enjeux supplémentaires

Taxe de vente harmonisée :

Dans le cadre de son examen du rapport sur les véhicules de location de 2016, le Conseil a également demandé au personnel de demander à l'Agence du revenu du Canada de réviser les obligations des exploitants de transport privé et de leurs chauffeurs affiliés en ce qui concerne la perception et le versement de la TVH en Ontario. Une réponse de l'ARC a été reçue et remise au Conseil, accompagnée d'un sommaire et d'autres renseignements obtenus du greffier municipal et de l'avocat général à l'automne 2016. La réponse de l'ARC indiquait essentiellement que la TVH doit être perçue par les exploitants de transport privé et leurs chauffeurs affiliés en fonction de certains critères. Le personnel a également transmis la réponse à Uber Canada.

Par la suite, le 22 mars 2017, la mise à jour sur le budget fédéral 2017 comportait une référence aux entreprises de covoiturage, selon laquelle, à compter du 1^{er} juillet, Uber et les autres services similaires seront assujettis aux mêmes règles d'application de la taxe sur les produits et services et de la taxe de vente harmonisée que les taxis.

Données sur les plaintes du public :

Après la mise à jour présentée par le personnel après trois mois sur la conformité de l'exploitant de transport privé, le Comité a demandé au personnel de se pencher sur les mesures à prendre pour obtenir l'accès aux données de l'exploitant de transport privé détenteur d'un permis (Uber) et de la police sur les plaintes du public concernant la sécurité et sur les infractions à la loi.

À ce jour, Uber Canada n'a transmis à la Ville aucune donnée relative à des plaintes qui pourraient avoir été reçues des passagers ou autrement. L'entreprise souligne qu'elle a émis les [Lignes de conduite de la communauté d'Uber](#) pour les chauffeurs et les passagers. Ces lignes de conduite sont conçues de manière à assurer que les chauffeurs et les passagers Uber vivent une expérience « cinq étoiles » lorsqu'ils font appel à Uber. Les Lignes de conduite de la communauté d'Uber traitent d'un certain nombre de questions, y compris le respect, la sécurité, les motifs qui peuvent faire en sorte qu'un chauffeur ou un passager soit privé d'accès à la plateforme Uber, la conformité aux lois et d'autres points. Les questions de nature criminelle doivent être soumises au service de police local et sont actionnés, selon le cas.

Le personnel n'a eu connaissance d'aucune plainte du public au sujet de la sécurité ou de toute violation de la loi commise par Uber Canada, à titre de titulaire de licence de la Ville en vertu du Règlement sur les véhicules de location. Étant donné que la Ville ne réglemente pas les chauffeurs affiliés à un exploitant de transport privé, aucune information n'est disponible à cet égard.

CONCLUSION

Le personnel va continuer de surveiller la conformité avec le Règlement sur les véhicules de location et en fera rapport au Comité du Conseil et au Conseil et il présentera un rapport à cet égard au Comité du Conseil et au Conseil après un an, tel que demandé par le Conseil en avril 2016.

Roger Chapman
Gestionnaire, Services des règlements municipaux

C.C. Anthony Di Monte, directeur général, Services de protection et d'urgence

DOCUMENT À L'APPUI

Document 1 – Point de départ des trajets de l'exploitant de transport privé, par quartier
– d'octobre 2016 à mars 2017

Document 2 – Destinations des trajets de l'exploitant de transport privé, par quartier -
d'octobre 2016 à mars 2017