



Mémoire conjoint
de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec,
du Syndicat des Métallos,
du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos,
de l'Association haïtienne des travailleurs du taxi
et du Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal

Sur le projet de loi n° 17
Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

7 mai 2019

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

565, boulevard Crémazie Est, bureau 12100

Montréal (Québec) H2M 2W3

Téléphone : 514 383-8000

Télécopieur : 514 383-0311

Sans frais : 1 877-897-0057

www.ftq.qc.ca

Dépôt légal – 2^e trimestre 2019

Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)

ISBN 978-2-89639-401-2

TABLE DES MATIÈRES

Présentation des organisations	3
Introduction.....	4
1. La gestion de l'offre : essentielle pour l'industrie.....	5
2. Un projet de loi problématique et incohérent	7
2.1 La tarification dynamique	7
2.2 L'allègement des coûts pour les chauffeurs et les chauffeuses	9
2.3 L'abolition de l'inspection mécanique	10
2.4 Les droits acquis pour l'industrie du taxi traditionnel.....	11
3. Notre proposition pour la modernisation de l'industrie du taxi	12
4. Une compensation pleine et entière pour la valeur des permis.....	13
5. Le statut des chauffeurs et des chauffeuses et la liberté d'association	14
6. Conclusion.....	18

PRÉSENTATION DES ORGANISATIONS

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) est la plus importante centrale syndicale québécoise. Elle représente 600 000 personnes dans tous les secteurs d'activité économique et dans toutes les régions du Québec.

Le Syndicat des Métallos, affilié à la FTQ, est l'un des plus importants syndicats du secteur privé au Québec avec plus de 60 000 travailleurs et travailleuses de tous les secteurs économiques. Il regroupe notamment des travailleurs et travailleuses autonomes qui, n'étant pas salariés au sens de la loi et ne pouvant ainsi se syndiquer, ont choisi librement de se réunir depuis plus de 15 ans dans le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM), affilié au Syndicat des Métallos. Le RTAM compte près de 5 000 membres, issus principalement de l'industrie du taxi de partout au Québec, mais aussi du camionnage et de l'immobilier. Il intervient régulièrement sur les enjeux économiques et sociaux ainsi que sur des projets de politiques publiques liés à l'amélioration des professions.

En février dernier, l'Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT) et le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM) ont décidé d'unir leurs forces et de se joindre au Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM). Ensemble, ces trois organisations représentent environ 5 000 chauffeurs et chauffeuses de taxi.

L'Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT) est un organisme sans but lucratif fondé en 1982 par des chauffeurs de taxi revendiquant leurs droits civiques dans l'exercice de leurs fonctions. À cette époque, il était fréquent d'être victime de gestes discriminatoires de la part de certains collègues, ainsi que d'une répartition inéquitable des appels de la part de certaines associations de service. Présentement, l'AHTT regroupe un grand nombre de titulaires de permis de propriétaire de taxi et de chauffeurs sur l'île de Montréal. Pour la communauté haïtienne, le taxi représente un investissement d'environ 350 millions de dollars. L'AHTT a pour objectif de faire la promotion des droits de ses membres et de tous les artisans de l'industrie du taxi. Elle a joué un rôle de premier plan en participant à plusieurs tables de concertation du Bureau du taxi de Montréal, sans oublier les autres espaces politiques où l'industrie du taxi a fait l'objet de vives discussions.

Le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM) représente les intérêts des propriétaires de taxi sur l'île de Montréal. Il a comme mission principale de veiller sur les intérêts des propriétaires de taxi et de promouvoir cette industrie. Depuis sa création en 2009, ce regroupement s'est vu inviter sur toutes les tables de négociation municipales et provinciales sur lesquelles il a prouvé son importante expérience dans ce domaine et sa volonté de collaborer pour un meilleur futur de cette industrie. En 2017, plus de 50 membres de la région de Québec se sont joints au RPTM.

INTRODUCTION

La FTQ, le Syndicat des Métallos, le RTAM, l'AHTT et le RPTM parlent aujourd'hui d'une seule voix afin de défendre l'industrie du taxi contre les dangers d'une dérèglementation complète, de favoriser le développement d'un service sécuritaire et de meilleure qualité pour les passagers et les passagères, et d'assurer des conditions de travail décentes pour les chauffeurs et les chauffeuses de taxi et de limousine.

Au cours des dernières années, nos organisations ont participé de façon constructive et de bonne foi à de multiples consultations pour moderniser l'industrie du taxi et améliorer son fonctionnement. Pensons notamment aux diverses commissions parlementaires sur le sujet ainsi qu'au comité de modernisation mis sur pied par le Bureau du taxi de Montréal. Les différents acteurs de l'industrie ont également montré une capacité à se prendre en main et à proposer des solutions concrètes et innovantes pour moderniser l'industrie. À de multiples reprises, ceux-ci ont tendu la main au gouvernement. Avec le projet de loi n° 17, le gouvernement balaie du revers de la main ces efforts en plus de favoriser des multinationales comme Uber qui ne paient pas leur juste part d'impôts et qui contribuent peu au développement économique du Québec. Uber a fait son entrée au Québec en contrevenant au cadre législatif et réglementaire en place. Aujourd'hui, cette entreprise gagne sur toute la ligne. Ce sont dorénavant les chauffeurs et chauffeuses de l'industrie du taxi qui devront s'adapter à Uber plutôt que l'inverse. Nous déplorons vivement cette situation.

Contrairement à ce qu'affirme le gouvernement, nous estimons que le projet de loi n° 17 ne permettra pas d'atteindre les objectifs suivants : moderniser l'industrie du taxi, la rendre plus innovante, permettre l'intégration des nouveaux joueurs, assurer la sécurité des passagers et des passagères, assurer la transparence du prix des courses, le tout dans une perspective d'équité. Par exemple, la tarification dynamique est loin d'être transparente et l'abolition de l'inspection mécanique obligatoire ne favorisera pas la sécurité des passagers et des passagères.

De plus, nos organisations s'opposent vivement à l'abolition de la gestion de l'offre, c'est-à-dire du système de permis. En quoi est-ce que cela est incompatible avec la modernisation de l'industrie? À cette question, nous n'avons obtenu aucune réponse satisfaisante de la part du gouvernement. Dans ce mémoire, nous soumettons une proposition responsable, équitable et peu coûteuse qui démontre que l'industrie peut se moderniser tout en respectant le principe de la gestion de l'offre. Le gouvernement doit seulement faire preuve de volonté politique et se tenir debout face à des multinationales qui basent leur modèle d'affaires sur l'exploitation et le non-respect des règles en place.

Dans l'éventualité où le gouvernement persiste dans son intention d'abolir la gestion de l'offre, nous exigeons une compensation pleine et entière des permis selon leur valeur avant l'arrivée d'Uber.

Finalement, ce mémoire abordera la question du statut des chauffeurs et des chauffeuses dans une industrie dérèglementée ainsi que de la liberté d'association. Nous demandons au gouvernement d'accéder à notre demande, maintes fois répétée, de créer une association professionnelle à cotisation obligatoire représentant l'ensemble des chauffeurs et des chauffeuses de taxi et de limousine et que le RTAM soit désigné comme étant cette association professionnelle.

1. LA GESTION DE L'OFFRE : ESSENTIELLE POUR L'INDUSTRIE

Avant d'entrer dans les détails du projet de loi n° 17, il apparaît essentiel de revenir sur la gestion de l'offre, c'est-à-dire du système des permis. Le parti pris idéologique du gouvernement pour la dérèglementation semble lui faire oublier les raisons pour lesquelles la gestion de l'offre est essentielle pour les passagers et les passagères, les chauffeurs et les chauffeuses ainsi que la société en général.

À l'instar de la gestion de l'offre pour les producteurs agricoles, la gestion du nombre de permis en circulation dans l'industrie du taxi, donc de l'offre, permet d'assurer des revenus décents aux chauffeurs et aux chauffeuses. C'est un système qui a fait ses preuves dans plusieurs secteurs d'activité économique. Or, la dérèglementation de l'industrie aura pour effet principal de hausser le nombre de personnes offrant ces services. Dans un contexte où la demande demeure relativement stable, cela viendra diminuer le nombre de courses par voiture. Le revenu des chauffeurs et des chauffeuses diminuera ou ceux-ci devront travailler davantage d'heures pour compenser la diminution de leurs revenus.

L'histoire de l'industrie du taxi montre avec acuité les impacts dévastateurs d'une surabondance de permis, et donc de l'offre, sur les travailleurs et les travailleuses. Par exemple, le rapport Bossé, publié en 1970, faisait état des problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal. Avec le trop grand nombre de permis en circulation, on constate à l'époque « que propriétaires et chauffeurs crèvent de faim même en fournissant une somme inouïe de travail¹ ». C'est l'intervention du gouvernement qui a permis de stabiliser l'industrie et de rétablir une certaine paix sociale. Récemment, le rapport Bolduc indiquait que l'application du projet pilote pour Uber avait entraîné « des effets non négligeables pour sur l'industrie du taxi² ». L'abolition de la gestion de l'offre

¹ Alfred Bossé, *Rapport sur les problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal*, soumis à l'honorable premier ministre du Québec monsieur Robert Bourassa, 1970, p.16.

² Ghislain BOLDUC, *Recommandations du président du Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi et député de Mégantic*, M. Ghislain Bolduc, rapport déposé au ministre des

apparaît donc comme une décision incohérente avec le souhait du premier ministre de créer davantage d'emplois bien rémunérés au Québec.

Il faut également mentionner que les chauffeurs et les chauffeuses ont participé de bonne foi au système de permis établi par le gouvernement. Rappelons que, dans les années 1980, les propriétaires de permis de la région métropolitaine de Montréal ont financé eux-mêmes un programme de rachat d'environ 1 000 permis afin d'améliorer la rentabilité de chaque voiture. Les résultats de ce plan de rachat démontrent que le retrait de ces permis a eu des conséquences positives sur la productivité, le revenu des chauffeurs et des chauffeuses, et ce, sans aucun impact négatif sur le service à la clientèle³.

Pour les passagers et les passagères, le maintien de la gestion de l'offre ne constitue pas un obstacle à des services de qualité, bien au contraire. En assurant des revenus décents aux chauffeurs et aux chauffeuses, on améliore la fiabilité, la sécurité et la viabilité des services de taxi. De cette manière, on favorise également la professionnalisation du métier et le développement de compétences qui enrichissent l'expérience des clients et des clientes : connaissance de la ville et de ses attraits touristiques, capacité de déterminer les itinéraires les plus efficaces, aptitudes pour le service à la clientèle, etc. Les personnes qui exercent la profession de chauffeur ou de chauffeuse tiennent au succès de l'industrie. De plus, la gestion de l'offre s'accompagne également d'une réglementation rigoureuse qui protège les passagers et les passagères, notamment en matière de tarification ou d'obligation d'offrir le service. En dérèglementant l'industrie, nos organisations doutent que les forces du marché, à elles seules, offrent des protections comparables aux consommateurs et aux consommatrices.

Pour la société, l'abolition de la gestion de l'offre comporte plusieurs inconvénients. L'augmentation probable du nombre de véhicules sur les routes n'améliorera en rien les problèmes de congestion routière des grandes villes comme Montréal et Québec. Dans la lutte contre les changements climatiques, l'ajout de véhicules viendra alourdir le bilan du secteur des transports qui est déjà le plus grand émetteur de gaz à effet de serre au Québec. De plus, l'abolition du système des permis vient retirer un actif de plus d'un milliard de dollars de l'économie québécoise, ce qui apparaît incohérent avec l'objectif du gouvernement de créer davantage de richesse. Une telle mesure ne peut qu'engendrer de la pauvreté et contribuer à augmenter les inégalités sociales.

Compte tenu de ses avantages indéniables, en quoi la gestion de l'offre constitue-t-elle un frein à la modernisation de l'industrie? À ce sujet, nous n'avons obtenu aucune réponse

Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M. Laurent Lessard, 22 septembre 2017, p.5.

³ Michel TRUDEL, *L'offre et la demande dans l'industrie du taxi au Québec. Évaluation du plan de rachat des permis de taxi dans l'agglomération de Montréal*, ministère des Transports, octobre 1988.

satisfaisante de la part du gouvernement. Le projet de loi n° 17 semble avoir été présenté pour des raisons purement idéologiques, c'est-à-dire avec un parti pris pour la déréglementation et une indifférence quant aux impacts sur les conditions de vie et de travail des chauffeurs et des chauffeuses. La ville de New York quant à elle a plutôt choisi de réglementer davantage l'industrie en instaurant un salaire minimum et en limitant le nombre de véhicules enregistrés sur les plateformes. De cette façon, la ville tente d'atténuer les problèmes de congestion routière et d'améliorer les conditions de travail dans ce secteur d'activité. À l'international, les mobilisations, les manifestations et les grèves organisées par les chauffeurs et les chauffeuses des plateformes comme Uber et Lyft remettent en question le bien-fondé de leur modèle d'affaires et démontrent l'importance d'un encadrement rigoureux de l'État.

Revendication

Nos organisations s'opposent vivement à l'abolition de la gestion de l'offre et demandent le maintien des permis de propriétaires de taxi et de limousine.

2. UN PROJET DE LOI PROBLÉMATIQUE ET INCOHÉRENT

« Ce projet de loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses, et ce, dans une perspective d'équité. Il vise également à favoriser l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité. »

Québec, *Projet de loi n° 17. Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, notes explicatives, 2019, p.2.

Nos organisations appuient les objectifs du projet de loi n° 17 pour la modernisation de l'industrie du taxi. Malheureusement, les moyens choisis par le gouvernement pour les atteindre vont à l'encontre de ces mêmes objectifs. Par souci de concision – ces incohérences sont après tout très nombreuses – la démonstration suivante se limitera aux cas les plus flagrants.

2.1 La tarification dynamique

L'article 90 du projet de loi n° 17 stipule que « le prix d'une course peut être calculé autrement que conformément aux tarifs établis par la Commission⁴ seulement si le traitement de la demande de course est fait par tout moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique et qui permet à la personne qui

⁴ Commission des transports du Québec.

demande la course d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur qualifié ne soit informé de la demande ». Essentiellement, le gouvernement vient autoriser la tarification dynamique telle que pratiquée par les plateformes comme Uber et Lyft. Cela signifie que le prix des courses augmente ou diminue en fonction de l'offre et de la demande. Dans des situations où la demande est forte et l'offre se fait rare, les prix augmenteront significativement. Nos organisations ne comprennent pas en quoi cela vient répondre aux objectifs du projet de loi.

La tarification dynamique se situe aux antipodes d'une tarification transparente, comme celle qui est présentement établie par la Commission des transports du Québec (CTQ). Peu de gens comprennent vraiment comment fonctionnent les algorithmes à la base de la tarification dynamique. Nos organisations estiment qu'elle n'est pas équitable et représente un recul face au système actuel qui protège bien les consommateurs et les consommatrices.

Le projet de loi ne semble accorder aucun outil pour que l'État surveille et contrôle les pratiques des entreprises en la matière. Tant et aussi longtemps que ces algorithmes demeureront un secret commercial, il n'y aura aucun moyen de savoir comment les prix sont fixés. Sans encadrement de l'État, le potentiel de dérapage demeure élevé. Assistera-t-on à des prix plus élevés en fonction de certaines caractéristiques comme l'âge, le sexe ou la condition sociale? Est-ce que les plateformes pourraient se servir des informations collectées auprès des passagers et des passagères, comme le niveau de la batterie de leur téléphone cellulaire par exemple⁵, afin de tirer profit de leur vulnérabilité? En quoi protège-t-on mieux la population en ne prévoyant aucun maximum aux prix pouvant être fixés par la tarification dynamique? Il faut donc craindre que les algorithmes à la base de la tarification dynamique puissent entraîner des discriminations et des abus importants.

Pour les chauffeurs et les chauffeuses, l'analyse réglementaire du projet de loi indique que l'utilisation de la tarification dynamique pourrait entraîner une hausse substantielle de leur revenu net. Mais rien n'est moins certain. Récemment, des médias rapportaient qu'Uber n'appliquait pas le même taux de tarification dynamique pour la clientèle que pour les chauffeurs et les chauffeuses d'Uber⁶. De plus en plus, les plateformes cherchent à augmenter leurs revenus en abaissant ceux des chauffeurs et des chauffeuses. Sans possibilité de négocier leurs conditions de travail, ces derniers sont à la merci des plateformes. Pour contrer cette exploitation, la ville de New York a dû intervenir en

⁵ Jordan GOLSON, « Uber knows you'll probably pay surge pricing if your battery is about to die », *The Verge*, 20 mai 2016, [En ligne] [www.theverge.com/2016/5/20/11721890/uber-surge-pricing-low-battery].

⁶ Micheal SAINATO, « Uber and Lyft drivers say apps are short-changing wages while raising fares », *The Guardian*, 18 avril 2019, [En ligne] [www.theguardian.com/technology/2019/apr/18/uber-lyft-drivers-surge-pricing-wages].

instaurant un salaire minimum pour les chauffeurs et les chauffeuses de plateformes⁷. Ce n'est donc pas la tarification dynamique qui contribue à faire augmenter les revenus, mais une réglementation solide rigoureuse combinée à l'action des syndicats.

Revendication

Nos organisations demandent au gouvernement de ne pas permettre la tarification dynamique afin de protéger les consommateurs et les consommatrices.

2.2 L'allègement des coûts pour les chauffeurs et les chauffeuses

Avec le projet de loi n° 17, le ministre des Transports souhaite alléger les coûts d'opération des chauffeurs et des chauffeuses. Après analyse du projet de loi, nos organisations émettent quelques doutes. En effet, la plupart des réductions de coûts envisagées relèvent d'une internalisation des exigences actuelles, c'est-à-dire de leur inclusion dans les charges du répondant⁸. Quelqu'un devra tout de même assumer ces coûts en bout de ligne. Il s'agit donc d'un potentiel d'économies et non d'une certitude absolue.

La contribution d'assurance

La contribution d'assurance avec la plaque T illustre également toute l'incertitude quant à l'allègement des coûts. Dans le système actuel, les propriétaires de permis de taxi doivent obtenir une plaque T et verser leur contribution d'assurance à la SAAQ au 31 mars de chaque année. En 2019, celle-ci s'élevait à 804 \$ pour les taxis, ce qui est beaucoup plus élevé que pour un véhicule de promenade (66 \$), un autobus de moins de 10 000 kilos (128 \$) ou pour un camion (82 \$ à 132 \$ selon la classification). Plutôt qu'un versement par les propriétaires de permis, le projet de loi prévoit que les répondants devront conclure une entente avec la SAAQ pour les modalités de paiement de la contribution d'assurance (article 35). Ce même répondant sera également responsable de verser la contribution d'assurance exigible du propriétaire de l'automobile (article 49). L'analyse réglementaire ne précise pas quel sera le niveau de la contribution d'assurance après l'adoption du projet de loi. On indique seulement que les « propriétaires de véhicule seront tenus de contribuer au régime public d'assurance automobile selon le montant déterminé par la SAAQ en fonction du niveau de risque associé aux activités réalisées par les chauffeurs. » (p.11). Assistera-t-on à une diminution de cette contribution ou sera-t-elle versée d'une autre manière?

⁷ Alexia FERNÁNDEZ CAMPBELL, « New York City passes nation's first minimum pay rate for Uber and Lyft drivers », *Vox*, 5 décembre 2018, [En ligne] [www.vox.com/2018/12/5/18127208/new-york-uber-lyft-minimum-wage].

⁸ Un des deux nouveaux statuts d'entreprise créé par le projet de loi n° 17.

Des amendes qui augmentent

L'augmentation du montant des amendes vient également entrer en opposition avec le désir d'alléger les coûts pour les chauffeurs et les chauffeuses. Voici quelques modifications apportées par le projet de loi n° 17 en comparaison avec la *Loi concernant les services de transport par taxi* :

- Pour les chauffeurs et les chauffeuses conduisant un véhicule dont la carrosserie ou l'habitacle est malpropre, les amendes vont de 75 \$ à 125 \$ dans la loi actuelle alors qu'elles vont de 500 \$ à 1 500 \$ dans le projet de loi n° 17.
- Pour les chauffeurs et les chauffeuses n'ayant pas en leur possession le rapport de vérification avant départ, les amendes vont de 90 \$ à 270 \$ dans la loi actuelle alors qu'elles vont de 250 \$ à 750 \$ dans le projet de loi n° 17.
- Pour infractions dont aucune sanction n'est prévue, les amendes vont de 125 \$ à 375 \$ dans la loi actuelle alors qu'elles vont de 250 \$ à 750 \$ dans le projet de loi n° 17.

Pour l'ensemble des infractions, le projet de loi n° 17 augmente considérablement les montants des amendes, ce qui n'aura pas comme conséquence d'alléger les coûts pour les chauffeurs et les chauffeuses.

Le retrait du permis de la classe 4C

Le retrait du permis de conduire de la classe 4C est également présenté comme étant une façon de réduire les frais d'exploitation des chauffeurs et des chauffeuses. Cette décision nous apparaît incohérente. Le permis de la classe 4C comprend non seulement un test écrit, mais un examen médical et un test visuel. Les coûts d'obtention du permis s'élèvent à 11,40 \$ pour l'année en cours. Il s'agit donc d'une façon peu coûteuse d'assurer la sécurité des usagers et des usagères. Dans ce contexte, pourquoi le retirer? Le gouvernement semble vouloir faire progresser l'économie de plateformes et faciliter le recrutement de chauffeurs et de chauffeuses en retirant le permis de la classe 4C. Nos organisations tiennent à lui rappeler que le transport de personnes constitue un métier et non pas un passe-temps.

2.3 L'abolition de l'inspection mécanique

Le projet de loi n° 17 abolit l'inspection mécanique annuelle obligatoire pour les taxis. Celle-ci serait maintenant exigée après un certain nombre de kilomètres ou selon l'âge d'un véhicule, à la suite d'un contrôle sur route ou s'il y a une plainte de la part d'un passager ou d'une passagère. Il s'agit là d'une incohérence majeure. En quoi est-ce que cela viendrait améliorer la sécurité des passagers et des passagères? L'abolition de cette

exigence, qui est dans les faits peu coûteuse (90 \$), met en péril la sécurité des passagers et des passagères et ne vise qu'à répondre aux exigences d'Uber.

Au Québec, environ 155 mandataires de la SAAQ effectuent plus de 300 000 vérifications mécaniques par année. Ceux-ci jouent un rôle important afin que les services de transport par taxi soient sécuritaires. En effet, l'inspection effectuée par les mandataires permet de déterminer si un véhicule est conforme ou non aux normes de sécurité (voir annexe). Si ce n'est pas le cas, des réparations seront exigées. En septembre 2016, le nombre d'inspections obligatoires est passé de deux à une par année. À Montréal, on constate que cela a eu pour conséquence de faire augmenter le nombre de déficiences sur les véhicules. Il y a donc lieu de s'inquiéter de l'abolition de l'inspection mécanique annuelle obligatoire et de l'accroissement du nombre de véhicules qui représentent un danger pour la sécurité routière. Nos organisations ne pensent pas que l'établissement de balises en fonction de l'âge du véhicule ou du nombre de kilomètres constitue une mesure suffisante. Pour les voitures neuves, nos organisations estiment qu'une inspection mécanique n'est pas nécessaire. Elle pourrait tout simplement devenir obligatoire lors du renouvellement de plaque T au 31 mars de chaque année.

Revendication

Nos organisations demandent au gouvernement de maintenir l'obligation d'effectuer une inspection mécanique au moins une fois par année.

2.4 Les droits acquis pour l'industrie du taxi traditionnel

Le gouvernement affirme que l'industrie du taxi traditionnel maintiendra certains privilèges face aux nouveaux joueurs, notamment l'offre de course demandée verbalement, par téléphone, à un poste d'attente ou hélée dans la rue. Aussi, les taxis traditionnels seront les seuls à pouvoir être équipés d'un lanternon et d'un taximètre. Or, l'abolition de la plaque d'immatriculation pour les taxis (la plaque T) compliquera la situation. Sans cette dernière, n'importe quel individu peut se procurer un lanternon afin d'embarquer des passagers et des passagères qui hèlent un taxi. Ajoutons également que la plaque T permet aux corps policiers de rapidement identifier les chauffeurs et les chauffeuses de taxi. Le retrait de la plaque T vient également retirer certains privilèges du *Code de la sécurité routière*, notamment les dispenses pour le port de la ceinture de sécurité et pour les sièges pour enfant.

Nos organisations demandent donc au gouvernement de ne pas abolir la plaque T et de maintenir certains droits acquis pour ceux et celles qui disposent de cette plaque d'immatriculation. Ainsi, les voitures avec une telle plaque devraient être les seules à

pouvoir emprunter les voies réservées, à offrir du transport adapté et à avoir accès aux contrats gouvernementaux.

De plus, le projet de loi ne semble pas prévoir de mesures pour les taximètres, notamment pour la vérification et le scellage. Pour la protection des consommateurs et des consommatrices, il serait pertinent que l'État maintienne certaines normes. Dans la mesure où la taille des pneus ne varie pas d'une saison à l'autre, la vérification et le scellage du taximètre pourraient s'effectuer une fois par année plutôt qu'à tous les six mois.

Le projet de loi n° 17 prévoit des mesures transitoires pour ceux et celles qui possèdent déjà les qualifications nécessaires. En vertu de la nouvelle loi, les titulaires d'un permis de chauffeur de taxi seront reconnus comme étant un chauffeur autorisé. Les automobiles rattachées à un permis de propriétaire de taxi seront reconnues comme une automobile autorisée. Nos organisations appuient ces mesures transitoires.

D'ailleurs, le projet de loi reste complètement silencieux au sujet des limousines. Comment le gouvernement explique-t-il cette situation? Il s'agit pourtant d'une industrie dont le chiffre d'affaires avoisine les 30 millions de dollars. Les porte-parole des chauffeurs et des chauffeuses de limousine pourront vous apporter des précisions quant à leur réalité particulière.

Revendication

Nos organisations demandent au gouvernement de maintenir la plaque d'immatriculation pour les taxis (plaque T).

3. NOTRE PROPOSITION POUR LA MODERNISATION DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Le gouvernement peut atteindre les objectifs qu'il s'est fixés avec le projet de loi n° 17 tout en maintenant le système de gestion de l'offre. Dans les prochaines lignes, nos organisations démontreront que cela est non seulement faisable, mais souhaitable.

Depuis plusieurs années, le Bureau du taxi de Montréal travaille à l'élaboration d'une plateforme permettant de connecter, en temps réel, l'ensemble des chauffeuses et des chauffeurs montréalais. Certains des représentants et des représentantes de nos organisations ont participé de près à ces travaux. Nous proposons de poursuivre ces efforts et d'élargir cette plateforme à l'ensemble du Québec. En faisant ainsi, il serait possible d'instaurer un système d'allocation dynamique des permis de taxi qui s'appliqueraient à tous les joueurs, traditionnels comme nouveaux. Plutôt que d'être attribuée à une seule voiture, l'allocation dynamique permettrait d'allouer un permis à différentes voitures en cours de journée. L'allocation des permis s'effectuerait donc en temps réel, ce qui rendrait le système très flexible en plus d'assurer au gouvernement le

contrôle de l'industrie. Tous les chauffeurs et les chauffeuses qui ne possèdent pas de permis auraient à payer une redevance à la location, laquelle serait redistribuée de manière équitable entre les propriétaires. Il apparaît également nécessaire que les chauffeuses et les chauffeurs professionnels, c'est-à-dire ceux qui exercent ce métier à temps plein, aient une priorité de connexion à la plateforme.

Pour répondre à une demande croissante, la CTQ pourrait délivrer de nouveaux permis. Elle devrait toutefois mener une étude de marché au préalable et s'assurer que cela ne met pas en péril la rentabilité des activités des chauffeurs et des chauffeuses. La valeur des permis devrait être fixée au niveau de 2014, comme évaluée par la CTQ, et indexée par la suite à l'inflation. Dans un système d'allocation dynamique, les permis demeureraient transférables entre les joueurs de l'industrie.

En ce qui a trait aux agglomérations, nos organisations proposent d'introduire plus de flexibilité. D'abord, les agglomérations devraient être agrandies pour correspondre au territoire des régions administratives du Québec. Ensuite, l'allocation dynamique devrait permettre la location de permis sans égard à l'agglomération. Le nombre total de véhicules sur les routes ne devrait toutefois jamais dépasser le nombre de permis en circulation. Ces mesures permettraient d'ajouter une offre supplémentaire pour les périodes de pointe ou lors d'événements.

Considérant les spécificités de la région de Montréal, nos organisations estiment que le Bureau du taxi de Montréal doit continuer d'exercer ses missions, soit d'encadrer l'industrie et de veiller à son développement.

Dans une perspective d'équité, nos organisations estiment que la tarification devrait être la même pour l'ensemble des joueurs et des joueuses. Il n'apparaît donc pas avisé de permettre la tarification dynamique. Néanmoins, nous appuyons la modulation des tarifs selon les secteurs d'agglomération de taxi et par blocs d'heures.

Avec cette plateforme connectant tous les chauffeurs et les chauffeuses du Québec, le gouvernement pourrait par la suite créer une application mobile unique pour l'ensemble du territoire. Celle-ci serait connectée au module d'enregistrement des ventes et permettrait à la clientèle d'évaluer le service offert par les chauffeurs et les chauffeuses.

4. UNE COMPENSATION PLEINE ET ENTIÈRE POUR LA VALEUR DES PERMIS

Dans l'éventualité où le gouvernement rejette cette proposition et maintienne son intention d'abolir la gestion de l'offre, il est de son devoir de rembourser les permis à leur valeur pleine et entière, c'est-à-dire celle avant l'arrivée d'Uber. Il s'agit de la seule façon pour que cette transition soit juste pour les propriétaires de permis de taxi qui ont participé au système de bonne foi. Autrement, le gouvernement fera porter l'ensemble des coûts

de sa réforme sur leurs épaules ainsi qu'à leurs créanciers. Il faut également tenir compte des impacts négatifs pour des communautés et des milliers de familles.

Les propriétaires ont investi temps, argent et énergie afin de rembourser leur permis qui constitue souvent leur seul patrimoine. Plusieurs propriétaires considèrent leur permis comme étant leur régime de retraite. Une compensation insuffisante les condamne à la pauvreté alors que ceux-ci n'ont généralement plus la capacité de se trouver un emploi. Parmi les propriétaires de permis, on retrouve une part importante de personnes immigrantes qui ont intégré l'industrie faute de reconnaissance de leurs compétences et afin de ne pas représenter une charge pour la société.

Conséquemment, la proposition gouvernementale qui vise à compenser la valeur des permis au coût d'acquisition reste profondément inéquitable. L'offre de 760 M\$ du ministre des Transports ne couvre qu'en partie la valeur pleine et entière des permis. Il s'agit là ni plus ni moins d'une expropriation sans compensation, voire d'une spoliation du patrimoine des propriétaires de permis. Viendrait-il à l'idée du gouvernement d'indemniser une personne dont le terrain et la maison auraient été expropriés selon les coûts d'acquisition? Nous ne voyons pas pourquoi les permis de taxi seraient traités différemment des autres catégories d'actifs. Il faut plutôt compenser les permis à leur valeur marchande pour l'année 2014, soit avant l'arrivée d'Uber. Il ne faut pas oublier que ce sont des décisions gouvernementales – particulièrement l'instauration et le prolongement du projet pilote permettant à Uber d'exercer ses activités – qui ont mené à la diminution brutale de la valeur des permis. Si le gouvernement s'entête à offrir une compensation inacceptable, le RTAM-Métallos poursuivra sa lutte sur le plan juridique.

Revendication

Nos organisations exigent une compensation pleine et entière de la valeur des permis, calculée selon l'année 2014, avant l'arrivée d'Uber.

5. LE STATUT DES CHAUFFEURS ET DES CHAUFFEUSES ET LA LIBERTÉ D'ASSOCIATION

Actuellement, les chauffeurs et les chauffeuses peuvent être divisés selon deux catégories, soit ceux qui possèdent un permis (les propriétaires-artisans) et ceux qui doivent le louer pour travailler (les locataires). En abolissant les permis, le projet de loi n° 17 met fin à cette distinction et il ne subsiste qu'une seule catégorie : le chauffeur. En plus de cela, on met fin aux intermédiaires en services de transport par taxi pour les remplacer par deux nouveaux statuts d'entreprise : le répondant et le répartiteur. Le premier est une personne morale qui est responsable d'un système de transport regroupant plusieurs chauffeurs et chauffeuses ainsi que plusieurs automobiles (article 4). Quant au répartiteur, le projet de loi stipule qu'il s'agit de « quiconque répartit des demandes de course entre des chauffeurs

par l'entremise soit d'une personne physique, soit d'un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une telle personne » (article 5).

Nos organisations estiment que cette réforme soulève d'importantes questions quant au statut des travailleurs et des travailleuses (salarie ou autonome). Le projet de loi prévoit que le répondant doit s'assurer que les chauffeurs et les chauffeuses se conforment aux dispositions de la loi. Il est même tenu à « prendre les mesures nécessaires à la surveillance de ces activités » (article 75). Jusqu'à quel point les répondants exerceront-ils leur contrôle sur les chauffeurs et les chauffeuses? L'analyse d'impact réglementaire du projet de loi indique que les chauffeurs et les chauffeuses inscrits auprès d'un répondant le sont « à titre de partenaires-chauffeurs ou d'employés-chauffeurs⁹ ». Le nouveau statut de répondant permettrait donc d'établir des modèles d'affaires basés sur le salariat ou sur le travail autonome. Avec l'abolition du système de permis et la disparition des propriétaires-artisans, il apparaît difficile de parler de partenariat entre un répondant d'un côté, et les chauffeurs et les chauffeuses de l'autre. Ce projet de loi risque donc de déséquilibrer le rapport de force à la faveur des gros joueurs de l'industrie.

Ces mêmes questionnements s'appliquent pour le nouveau statut de répartiteur. Même si, officiellement, les répartiteurs ne font que répartir des demandes de courses, l'exemple d'Uber démontre que ceux-ci peuvent exercer un contrôle important. Même si cette plateforme considère ses chauffeurs et ses chauffeuses comme étant des travailleuses et des travailleurs autonomes, elle agit dans les faits comme un employeur et non comme un simple répartiteur. Elle fixe les tarifs de manière unilatérale, utilise la tarification dynamique pour influencer les comportements de sa main-d'œuvre, utilise des indicateurs de rendement pour assurer une expérience uniforme, envoie des directives, et va même jusqu'à exclure des chauffeurs et des chauffeuses dont l'évaluation est trop basse¹⁰. Conséquemment, Uber fait beaucoup plus que répartir des demandes de courses.

La gestion l'offre, qui vise entre autres à assurer des revenus adéquats, constitue une forme de protection sociale pour les chauffeurs et les chauffeuses. Dans une industrie dérèglementée, ceux-ci seront davantage soumis aux aléas du libre marché. Considérés comme étant autonomes, les chauffeurs et les chauffeuses ne bénéficient pas des diverses protections offertes par la *Loi sur les normes du travail*, notamment le salaire minimum.

Que ce soit pour les répondants ou les répartiteurs, le projet de loi n° 17 ne prévoit aucun mécanisme pour assurer la représentation collective des chauffeurs et des chauffeuses et leur permettre de négocier leurs conditions de travail. Nos organisations estiment que le

⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Analyse d'impact réglementaire préliminaire. Projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, 9 avril 2019, p.7.

¹⁰ Alex ROSENBLAT et Luke STARK, « Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers », *International Journal of Communication*, vol. 10, 2016.

gouvernement a le devoir de mettre fin à une injustice qui dure depuis beaucoup trop longtemps. De nouveaux outils sont donc nécessaires afin de lutter contre l'exploitation et assurer des conditions de travail décentes aux chauffeurs et aux chauffeuses.

Au milieu des années 1980, le Syndicat des Métallos a entrepris des efforts importants pour syndiquer les chauffeurs et les chauffeuses de taxi afin qu'ils puissent défendre leurs intérêts et améliorer leurs conditions de travail. En 1988, plus d'une centaine de requêtes en accréditation ont été déposées pour les quelque 5 600 chauffeurs et chauffeuses de taxi de Montréal. Les tribunaux de l'époque, ne reconnaissant pas ces travailleurs et ces travailleuses comme étant des salariés au sens du *Code du travail*, ont rejeté ces requêtes en accréditation¹¹. Hier comme aujourd'hui, le *Code du travail* ne permet pas aux entrepreneurs dépendants, comme les chauffeurs et les chauffeuses de taxi, de se syndiquer. C'est dans ce contexte que le Syndicat des Métallos et le RTAM œuvrent à la représentation et à la défense des intérêts de ces travailleurs et ces travailleuses.

Cette situation doit être corrigée non seulement dans un souci de justice, mais parce que le Québec en a l'obligation. En effet, la liberté d'association a été grandement renforcée depuis les années 1980. Les jugements récents de la Cour suprême du Canada confirment que la liberté d'association, telle que protégée par la *Charte canadienne des droits et libertés*, comprend le droit de former un syndicat, de négocier collectivement et de faire la grève. En outre, le Canada a ratifié plusieurs conventions de l'Organisation internationale du Travail, notamment la convention n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, et plus récemment la convention n° 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective. Le Québec est également lié par ces conventions. Malgré cela, le projet de loi n° 17 ne propose aucun moyen d'assurer la liberté d'association des chauffeurs et des chauffeuses.

Peu importe le statut des chauffeurs et des chauffeuses, salarié ou autonome, ces derniers doivent être en mesure de se regrouper pour défendre leurs intérêts. Idéalement, il faudrait procéder à une modification du *Code du travail* afin d'élargir la notion de salarié, ce qui permettrait la syndicalisation des chauffeurs et des chauffeuses. Bien que cette solution serait souhaitable, les gouvernements ont ignoré les demandes répétées du mouvement syndical allant en ce sens.

C'est en raison de cette impasse que le Syndicat des Métallos et le RTAM, de concert avec la FTQ, revendiquent depuis presque 20 ans l'établissement d'une association professionnelle pour les chauffeurs et les chauffeuses. La *Loi concernant les services de transport par taxi*, adoptée en 2001, prévoyait la création d'une telle association, mais ce

¹¹ Un exemple : Union des chauffeurs de taxi, métallurgistes unis d'Amérique, local 9217 c. Municipale Taxi Inc. (Union des chauffeurs de taxi, métallurgistes unis d'Amérique, local 9217 c. Taxi Cartier Inc.), 1990 CanLII 10788 (QC TT), <<http://canlii.ca/t/hnjz5>>, consulté le 2019-04-25

projet n'a pas abouti. Le projet de loi n° 17 reste complètement silencieux sur cette question. Pour instaurer une paix sociale dans l'industrie, nos organisations sont convaincues de la nécessité d'une telle association où les chauffeurs et les chauffeuses seraient tenus d'y adhérer et de verser une cotisation, au même titre que les personnes syndiquées le font auprès de leur syndicat grâce à la formule Rand. Le RTAM, conjointement avec l'AHTT et le RPTM, représente environ 5 000 chauffeurs et chauffeuses de taxi. Considérant sa forte représentativité, nos organisations demandent au gouvernement de reconnaître le RTAM à titre d'association professionnelle des chauffeurs et des chauffeuses de taxi et de limousine.

De plus, l'abrogation de la *Loi concernant les services de transport par taxi* élimine la possibilité de recourir à un arbitre nommé par la CTQ afin de régler les différends « entre un titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi et un propriétaire ou un chauffeur de taxi auquel il fournit des services¹² ». Malheureusement, le projet de loi n° 17 ne reprend pas les dispositions de l'ancienne loi. Au même titre qu'il existe des tribunaux du travail où les syndicats peuvent défendre leurs membres contre les injustices commises par les employeurs, le RTAM doit être en mesure de défendre ses membres en cas de litige avec un répondant ou un répartiteur. Autrement, c'est la loi de la jungle qui s'applique, ce qui favorise les gros joueurs aux dépens des chauffeurs et des chauffeuses.

Revendications

- Nos organisations demandent au gouvernement d'assurer la liberté d'association des chauffeurs et des chauffeuses de taxi en établissant une association professionnelle à cotisation obligatoire regroupant tous les chauffeurs et les chauffeuses de taxi et limousine du Québec. Nous demandons que le RTAM-Métallos soit désigné comme étant cette association professionnelle.
- Nos organisations demandent au gouvernement d'inclure au projet de loi n° 17 la procédure d'arbitrage comme prévu à la *Loi concernant les services de transports par taxi*.

¹² QUÉBEC, *Loi concernant les services de transport par taxi*, article 84.1.

6. CONCLUSION

Nos organisations espèrent que ce mémoire aura su convaincre le gouvernement que son approche pour l'industrie du taxi n'est pas sage. En effet, le projet de loi n° 17 comporte de multiples incohérences et ses dispositions ne correspondent pas aux objectifs, c'est-à-dire un service sécuritaire, des tarifs transparents et une équité entre les joueurs. Le parti pris idéologique du gouvernement pour la dérèglementation lui fait oublier que la gestion de l'offre est un système essentiel non seulement pour les chauffeurs et les chauffeuses, mais aussi pour les usagers et les usagères ainsi que pour la société en général. La proposition soumise par nos organisations démontre qu'il est possible de favoriser les innovations technologiques et d'améliorer le service tout en maintenant la gestion de l'offre. Sur la question de la compensation offerte pour les permis, l'offre gouvernementale demeure inacceptable et tous les moyens seront pris pour contrer cette expropriation injuste et illégitime.

Si ce projet de loi est représentatif de l'approche gouvernementale en matière de numérisation de l'économie, les travailleurs et les travailleuses des autres secteurs d'activité économique ont de quoi s'inquiéter. Plutôt que de défendre des travailleurs et des travailleuses du Québec, il a plutôt pris le parti d'une multinationale américaine délinquante. Au cours des prochaines années, l'industrie du taxi ne risque pas d'être la seule à être affectée par des changements technologiques et l'émergence de nouveaux modèles d'affaires. Le gouvernement a le devoir de s'assurer que la transition numérique soit juste. Contrairement au projet de loi actuel, les coûts ne doivent pas être assumés uniquement par les travailleurs et les travailleuses ainsi que leurs communautés. Il s'agit là d'une question de justice sociale.

CLÉ/yh
Sepb-574
03-05-2019

7. ANNEXE

Société de l'assurance automobile

Québec Rapport de vérification mécanique

N°

N° DE PLAQUE	PNBV (KG)	MARQUE	MODELE	ANNÉE	TYPE DE VÉHICULE	<input type="checkbox"/> VÉHICULE DE PROMÈNE
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE (NIV)		ODOMETRE		<input type="checkbox"/> KM <input type="checkbox"/> ML	<input type="checkbox"/> VÉHICULE D'URGENCE	<input type="checkbox"/> VÉHICULE TAXI
					<input type="checkbox"/> ÉCOLE DE CONDUITE	

Loc	Code	ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION	C	Min	Max	Déf
24		BATTERIE				
21		CÂBLE ÉLECTRIQUE				
23		COUVERCLE DU COFFRE À BATTERIE				
7		FEU CHANGEMENT DE DIRECTION G D				
10		FEU D'IDENTIFICATION				
12		FEU DE DÉTRESSE G D				
11		FEU DE FREINAGE G C D				
9		FEU DE GARANT G D				
3		FEU DE JOUR G D				
15		FEU DE PLAQUE D'IMMATRICULATION				
6		FEU DE POSITION G D				
14		FEU DE RECUL G C D				
25		FICHE/RACCORD/PRISE DE COURANT				
19		INTERRUPTEUR				
5		LAMPE TÉMOIN				
22		LENTILLE H B G D				
16		LUMIÈRE D'ÉCLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD				
2		PHARE DE CROSSMENT G D				
1		PHARE DE ROUTE G D				
8		RÉFLECTEUR				
4		TRAPPE DE PHARE/COUVRE-PHARE G D				

Loc	Code	DIRECTION	C	Min	Max	Déf
32		AMORTISSEUR DE DIRECTION				
37		ARTICULATION/JOINT À CROISILLON				
45		BARRE D'ACCROUPEMENT				
44		BIELLE D'ACCROUPEMENT				
40		BÔTIER DE DIRECTION				
50		BRAS DE RENVOI				
56		BUTÉE DE DIRECTION				
38		COLONNE DE DIRECTION (ANCRAGE)				
55		CONDUIT/RACCORD				
53		COURROIE DE LA POMPE				
57		CRÉMAILLÈRE				
54		CYLINDRE AUXILIAIRE				
33		DIRECTION				
34		ÉLÉMENT DE FIXATION				
43		EMBOUT				
39		JOINT COULISSANT				
47		LEVIER DE COMMANDE				
48		LEVIER DE DIRECTION				
49		LEVIER DE FUSÉE				
51		MANCHON				
52		PINOT/SUPPORT DE FUSÉE				
42		POMPE DE SERVODIRECTION				
48		ROTULE H B				
41		SERVODIRECTION				
31		SOUFFLET				
35		VOLANT				
36		VOLANT AJUSTABLE				

Loc	Code	FREINS	C	Min	Max	Déf
140		AVERTISSEUR SONORE/VISUEL				
158		CÂBLE (FREIN DE STATIONNEMENT)				
118		CANALISATION				
136		COMMANDES DE FREINS				
137		COURROIE				
121		CYLINDRE DE ROUE/PISTON				
124		DISQUE				
149		ÉLÉMENT DE FIXATION				
122		ÉTRIER				
134		FREIN D'URGENCE/DE TRAVAIL				
133		FREIN DE SERVICE				
135		FREIN DE STATIONNEMENT				
125		GARNITURE				
132		LIQUIDE DE FREIN				
116		MÂTRE-CYLINDRE				
130		PÉDALE DE FREIN				
139		POMPE ÉLECTRIQUE (À DÉPRESSION)				
143		RACCORD				
123		TAMBOUR				
120		RÉSERVOIR				
115		SEGMENT/RINGE/BOULON (GARNITURE)				
117		SERVOFREIN				
145		SYSTÈME DE FREINAGE ABS				

Loc	Code	SUSPENSION	C	Min	Max	Déf
77		AMORTISSEUR				
86		ANDRAGE				
103		BAGUE D'ANCRAGE (COUSSINET)				
88		BALLON DE SUSPENSION				
78		BARRE DE TORSION				
79		BARRE STABILISATRICE				
82		BIELLE DE RÉACTION				
76		BIELLETTE DE RACCORDEMENT				
80		BRAS DE SUSPENSION H B				
90		BRIDE DE FIXATION				
96		BUTÉE DE DÉBATEMENT				
105		CANALISATION				
85		COUSSIN DE CAOUTCHOUC				
94		ÉLÉMENT DE FIXATION				
81		ESSEU				
102		ÉTRIER DE LAMES				
98		JAMBE DE FORCE (MACPHERSON)				
92		JUMELLES				
83		LAME DE RESSORT				
104		LAME EN COMPOSITE				
93		LAME MAÎTRESSE				
106		RACCORD				
76		RESSORT HÉLICOÏDAL				
97		SOUFFLE DE NIVEAU				
95		SUPPORT DE RESSORT À LAMES				
74		SUSPENSION				
84		SUSPENSION PNEUMATIQUE				

Loc	Code	CARROSSERIE	C	Min	Max	Déf
239		AILE				
334		APPUÎ-TÊTE				
250		ATTACHE DE PARE-CHOCS				
333		BANQUETTE/SIÈGE				
241		CABINE/HABITACLE				
237		CÂPOT				
236		CARROSSERIE				
324		CENTURE DE SÉCURITÉ				
247		CHARNIÈRE				
335		COUSSIN/SAC GONFLABLE				
243		DISPOSITIF D'IMMOBILISATION				
248		DISPOSITIF DE VERROUILLAGE/DE RETENUE				
251		GARDE-BOUE				
249		MARCHEPIED				
240		PARE-CHOCS				
245		PLANCHER (HABITACLE)				
242		PLATEFORME ÉLÉVATRICE				
235		PORTE/COUVERCLE				
238		PORTIÈRE				
244		RAMPE D'ACCÈS				

Loc	Code	DISPOSITIF D'ATTELAGE	C	Min	Max	Déf
178		BOULE D'ACCROUPEMENT				
180		CROCHET D'ATTELAGE				
170		DISPOSITIF D'ATTELAGE				
171		ÉLÉMENT DE FIXATION				
183		GOUPILLE DE BLOCAGE				
174		SELLETTE D'ATTELAGE/PLATEAU D'ACCROUPEMENT				
176		SUPPORT DU PLATEAU D'ACCROUPEMENT				
181		SYSTÈME DE VERROUILLAGE				

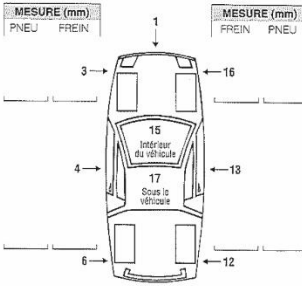
Loc	Code	ÉCHAPPEMENT	C	Min	Max	Déf
313		CATALYSEUR				
307		COLLECTEUR/RACCORD				
308		ÉLÉMENT DE FIXATION				
312		RÉSONNATEUR				
310		SILENCIEUX				
309		STRUCTURE PROTECTRICE				
306		SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT				
311		TUYAU D'ÉCHAPPEMENT				

Loc	Code	PNEUS - ROUES	C	Min	Max	Déf
273		BOULON/BOULON/ÉCROU				
279		CERCEAU DE FIXATION (ROUE MULTIPIÈCES)				
270		CHAPEAU DE MOYEU				
280		ENTRETOISE				
281		JANTE				
277		PIÈCES DE FIXATION				
275		PNEU				
282		RAYON DE ROUE (BRÛCHE)				
272		ROUE				
276		ROUE À RAYON				
274		ROUE DE SECOURS				
271		ROULEMENT DE ROUE				
278		VALVE				

Loc	Code	CAVITÉ/RESSUS DE CAISSE	C	Min	Max	Déf
200		ARBRE DE TRANSMISSION				
198		ATTACHE DE CARROSSERIE AV AR				
203		ÉLÉMENT DE FIXATION				
202		JOINT COULISSANT (ARBRE DE TRANSMISSION)				
208		JOINT UNIVERSEL (ARBRE DE TRANSMISSION)				
196		LONGERON				
193		MURBRUÈRE				
205		PALIER INTERMÉDIAIRE				
207		PROTÈGE-ARBRE DE TRANSMISSION				
206		SOLIVE/SOLIVEAU				
199		SUPPORT DE MOTEUR				
204		SUPPORT DE TRANSMISSION				
197		TRAVERSE				

Loc	Code	ACCESSOIRES	C	Min	Max	Déf
319		BALAI D'ESSUIE-GLACE G D				
329		COMMANDE D'EMBRAYAGE				
323		DÉIVRAGE/CHAUFFAGE				
331		ESSUIE-GLACE G D				
326		INDICATEUR DE VITESSE				
321		KLAXON				
332		LAVE-GLACE				
330		NEUTRALISATION DU DÉMARREUR				
325		ODOMÈTRE (TOTALISATEUR)				
327		PARE-SOLEIL INTÉRIEUR				

Loc	Code	ESPACE DE CHARGEMENT	C	Min	Max	Déf
219		ARCEAU DE TOIT				
228		BUTÉE				
224		ÉLÉMENT DE FIXATION				
221		PANNEAU				
246		PLANCHER (ESPACE DE CHARGEMENT)				
223		PLATEFORME				
220		POTEAU/POTELET				
222		RIDELLE				
225		SUPPORT				



Loc	Code	ALIMENTATION EN CARBURANT	C	Min	Max	Déf
293		BOUCHON DU RÉSERVOIR				
291		CANALISATION				
299		COMMANDE DE L'ACCELÉRATEUR				
290		DISPOSITIF D'ARRÊT (MOTEUR)				
284		ÉLÉMENT DE FIXATION				
296		JAUJÉ				
298		RACCORD				
292		RÉSERVOIR À CARBURANT				
295		SYSTÈME D'ALIMENTATION				
297		VIGNETTE (GNC/GPL)				

Loc	Code	VITRAGE ET RÉTROVISEURS	C	Min	Max	Déf
280		LUNETTE ARRIÈRE				
256		PARE-BRISE				
265		PARE-SOLEIL EXTÉRIEUR				
258		RÉTROVISEUR EXTÉRIEUR				
257		RÉTROVISEUR INTÉRIEUR				
253		VITRE LATÉRALE AV AR				

N.B. L'ensemble des composantes du véhicule routier a été vérifié à l'exception de ce qui a trait à la photométrie et le niveau sonore du système d'échappement.

DURÉE DE VÉRIFICATION	DEBUT (H-M)	FIN (H-M)
-----------------------	-------------	-----------

SIGNATURE DU MÉCANICIEN	N° DU MÉCANICIEN	DATE (A-M-J)
-------------------------	------------------	--------------

REMARQUES

Société de l'assurance automobile du Québec

7104 30 (2016-07)

VÉHICULE DE PROMÈNE