

**Avis sur les projets de règlement suivants**

1° sur le transport rémunéré des personnes par automobile

2° sur la transmission de renseignements et le facteur de multiplication du prix d'une course

3° sur la formation des chauffeurs qualifiés

Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Présenté au ministre des Transports, M. François Bonnardel

Par la Table de concertation sur l’accessibilité universelle des transports collectifs de l’île de Montréal

Août 2020

# Table des matières

[Introduction 2](#_Toc46405116)

[Accessibilité des moyens technologiques utilisés pour demander une course 3](#_Toc46405117)

[Accessibilité des véhicules adaptés pour les transports collectifs et le transport privé 4](#_Toc46405118)

[Identification des chauffeurs 5](#_Toc46405119)

[Prix d’une course et facteur de multiplication 5](#_Toc46405120)

[Formation de base 6](#_Toc46405121)

[Formation avancée sur le transport des personnes handicapées 7](#_Toc46405122)

[Conclusion 8](#_Toc46405123)

# Introduction

Les organismes membres de la Table de concertation sur l’accessibilité universelle des transports collectifs de l’île de Montréal (ci-après « la Table ») désirent transmettre au ministre, ainsi qu’au ministère des Transports, leurs commentaires et leurs préoccupations sur les projets de règlement concernant la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, publiés le 15 juillet dernier. Nous déplorons le manque de consultation et les manières antidémocratiques utilisées par le gouvernement dans le processus d’adoption de ces projets de règlement. Les personnes désirant donner leur avis n’ont que 20 jours à partir de la date de publication pour réagir alors que nous sommes en plein milieu d’une pandémie, laquelle ne fait qu’augmenter la charge de travail des organismes, et des vacances d’été, dont les vacances de la construction, pendant lesquels beaucoup ne sont pas au travail et plusieurs organismes sont fermés.

Table de concertation sur l’accessibilité universelle des transports collectifs de l’île de Montréal

Coordonnée par le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l’île de Montréal (RUTA Montréal), la Table regroupe une vingtaine d’organismes montréalais de défense des droits des personnes en situation de handicap préoccupés par l’accessibilité universelle du transport collectif. Sa mission consiste, entre autres, à favoriser la concertation entre les organismes, à défendre des positions communes, et à faire des représentations et des recommandations auprès des instances concernées.

Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l’île de Montréal

Fondé en 1980, le RUTA Montréal représente et défend les droits individuels et collectifs des usagers en situation de handicap du transport collectif montréalais. Œuvrant dans le réseau de transport adapté et régulier, le RUTA Montréal favorise l’accessibilité universelle dans tous ses dossiers et s’assure que tous les moyens sont mis en œuvre pour que les personnes en situation de handicap puissent se déplacer en transport collectif.

# Accessibilité des véhicules adaptés pour les transports collectifs et le transport privé

Dans ces projets de règlement, rien n’est prévu pour favoriser le déploiement et l’accessibilité des automobiles adaptées aux personnes à mobilité réduite. C’est pourtant ce que nous demandions dans notre mémoire sur le projet de loi 17 et l’article 156 de la Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile nous laissait croire que nous avions été entendues et que le gouvernement souhaitait mettre en place des mesures pour véritablement améliorer l'accès aux transports collectifs et au transport privé des personnes en situation de handicap. Il est non seulement nécessaire que les personnes utilisatrices d’une aide à la mobilité motorisée puissent obtenir un taxi privé dans un délai raisonnable et comparable aux demandes pour un véhicule régulier, mais il est également impératif que le service de transport adapté puisse avoir accès à une flotte de véhicules accessibles suffisante. Aujourd’hui, les véhicules adaptés doivent être réservés 24 heures à l’avance. La grande majorité de la flotte de véhicules adaptés est utilisée pour le transport adapté et le transport médical et il y en a donc très peu de disponibles pour effectuer des déplacements de taxi privé. Par conséquent, les personnes qui ont besoin de se déplacer à bord d’un véhicule adapté ne sont pas en mesure de recevoir un service équivalent au reste de la population. Nous demandons que tous les systèmes de transport soient dans l’obligation de posséder les moyens nécessaires afin que les véhicules adaptés puissent être commandés seulement 30 minutes à l’avance, comme c’est le cas pour la majorité des demandes de déplacement à bord de véhicules réguliers.

# Rampe d’accès – Véhicules adaptés

Dans l’article 78 du projet de règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile, on mentionne que la rampe d’accès ou la plate-forme élévatrice doit être située à droite du véhicule. Nous nous questionnons sur la raison de ce nouvel élément dans le règlement puisque certains véhicules où la rampe d’accès est aménagée à l’arrière sont utilisés dans certaines régions du Québec. De plus, si l’article 78 demeure en vigueur, nous demandons à ce qu’une période de transition soit accordée aux propriétaires de ce type de véhicule, sans quoi la flotte de véhicules adaptés risque de diminuer d’un coup. Les véhicules adaptés non conformes à l’article 78 qui sont déjà sur les routes devraient pouvoir continuer à être utilisé pour du transport rémunéré de personnes ou pour du transport adapté jusqu’à la fin de leur vie utile. Les propriétaires qui font l’acquisition de nouveaux véhicules devraient alors se procurer un véhicule conforme à l’article 78.

# Perception de la redevance et administration des redevances perçues

Les déplacements de transport adapté et de taxi collectif opérés par des chauffeurs de l’industrie devraient être exclus des déplacements pour lesquels une redevance doit être perçue. Ces transports ne sont pas des courses, mais font plutôt partie des services de transport collectifs. Ceux-ci sont des services publics et appliquer la perception de la redevance entrainerait des coûts supplémentaires qui seraient assumés par les municipalités, le gouvernement ou la clientèle. À la lecture du règlement, nous ne trouvons rien qui précise explicitement une éventuelle exemption du transport adapté et du taxi collectif de la redevance. C’est pourquoi, nous désirons que le règlement prévoie une confirmation claire que cette exemption s’applique au TA et au taxi collectif.

# Accessibilité des moyens technologiques pour demander une course

La modernisation de l’industrie est nécessaire et inévitable, mais elle ne doit pas se faire au détriment des personnes en situation de handicap. L’évolution doit se faire en tenant compte des besoins de toute la population, y compris des personnes ayant des limitations fonctionnelles, notamment des utilisateurs de dispositifs de synthèse ou de reconnaissance vocale, de grossissement de caractère, etc. Dans le projet de règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile, l’article 37 stipule que le répondant doit informer le ministre si le moyen technologique pour demander une course est accessible aux personnes en situation de handicap. Or, nous souhaitons que le ministre se donne les moyens d’obliger le répondant ou le répartiteur à mettre en place des moyens technologiques universellement accessibles et utilisables par l’ensemble des personnes en situation de handicap si elles souhaitent utiliser ce type de technologie permettant de demander une course.

# Identification des chauffeurs

Les chauffeurs devraient avoir une vignette particulière afin de faciliter leur identification par les clients. Celle-ci devrait se retrouver sur le chauffeur et dans le véhicule afin que les clients puissent être rassurés en tout temps, notamment lorsqu’ils se déplacent à partir d’un lieu public où plusieurs chauffeurs se présentent pour embarquer des clients. Lorsque le service est offert à la clientèle ayant une déficience visuelle, nous demandons que les chauffeurs soient dans l’obligation de s’identifier verbalement à cette dernière.

# Prix d’une course et facteur de multiplication

Malgré que le facteur de multiplication du prix d'une course établie ne soit pas applicable aux déplacements de transport adapté, il est nécessaire de prendre en compte l’impact de cette nouvelle mesure sur ce service de transport collectif. L’entrée en vigueur d’une modulation des tarifs risque d’accentuer la problématique du manque de chauffeurs disponibles pour le transport adapté. En effet, plus le prix d’une course privée sera avantageux pour un chauffeur, plus il sera difficile de recruter des chauffeurs qui souhaitent faire du transport adapté si les sociétés de transport ne sont pas en mesure d’offrir des conditions de rémunération similaires à ce qu’ils gagneraient avec des courses privées au prix modulé (tarif multiplié par le facteur de 1,5). La diminution du nombre de chauffeurs est par ailleurs très inquiétante, et ce, particulièrement aux heures de pointe. En effet, les périodes les plus achalandées pour le transport par taxi privé le sont également pour le transport adapté. C’est donc dans ces moments de la journée, où le besoin est le plus grand, que le manque de chauffeurs se fait le plus fortement sentir. Cette problématique est d’ailleurs encore plus marquée en cas d’intempéries, de perturbations sur la route ou d’arrêts de service dans le métro; moments où la demande de taxi privé augmente significativement. Les impacts négatifs qu’aura cette nouvelle modalité sur le transport de personnes ayant des limitations fonctionnelles doivent être surveillés et corrigés.

# Formation de base

Nous saluons le volet sur le transport des personnes handicapées qui se retrouve dans les thèmes de la formation de base. Cependant, nous constatons que ce sujet sera traité parmi 3 autres sujets dans une formation d’une durée de seulement 15 heures. Nous sommes déçus du faible nombre d’heures nécessaire pour compléter la formation de base et nous craignons que le service à la clientèle, dont celui rendu aux personnes en situation de handicap, en soit grandement affecté. Afin de former les chauffeurs adéquatement sur le sujet 3 « le transport des personnes handicapées », ce volet devrait avoir une durée de 6 heures, au minimum, et enseigner des notions telles que les types de limitations, les différentes façons d’interagir selon la limitation de l’usager, les manières d’assister une personne et la manipulation des différentes aides à la mobilité. Il serait approprié de faire des mises à jour régulières de formation afin d’enrichir les connaissances déjà acquises par les chauffeurs et de s’adapter à la réalité terrain vécue par les personnes en situation de handicap.

De plus, comme mentionnés dans notre mémoire sur le projet de loi 17, nous souhaitons que le milieu des personnes en situation de handicap soit inclus dans le processus de formation des chauffeurs, notamment pour le développement et la dispensation de celle-ci. Lorsque des formations portant sur l’accueil de la clientèle en situation de handicap sont données par les personnes elles-mêmes, les enseignements ont plus d’impacts auprès des groupes de participants, car en plus d’acquérir des connaissances, ces derniers sont sensibilisés à la réalité des personnes concernées. Nous avons, par exemple, participé à l’élaboration du contenu de formation destinée aux inspecteurs de la Société de transport de Montréal (STM) au sujet des personnes en situation de handicap et nous donnons, depuis des années, la formation aux nouvelles cohortes d’inspecteurs. Des résultats très positifs découlent de cette expérience et les participants sont plus engagés dans leurs apprentissages.

# Formation avancée sur le transport des personnes handicapées

Nous croyons qu’une formation spécifique pour les chauffeurs de véhicules adaptés est essentielle et nous saluons ces dispositions qui permettront, entre autres, d’aborder les caractéristiques et le fonctionnement des équipements particuliers d’un véhicule adapté.

Cependant, nous nous questionnions sur le fait que cette formation vise uniquement les personnes possédant un véhicule adapté alors qu’une formation avancée sur le transport des personnes ayant des limitations fonctionnelles serait aussi nécessaire pour les chauffeurs qui font du transport adapté ou médical alors que ces derniers ne possèdent pas tous des véhicules adaptés. À titre d’exemple, 62% des déplacements du transport adapté de la STM sont réalisés par des taxis réguliers tandis que 27% sont effectués par des taxis adaptés[[1]](#footnote-1). La formation devrait donc s’adapter à cette réalité. De plus, nous constatons qu’aucune mesure incitative n’est mise en place pour promouvoir cette formation alors que le service de transport adapté en aurait grandement besoin pour attirer des candidats. En effet, le manque de disponibilité des chauffeurs disposés à faire des déplacements de transport adapté a été soulevé lors des consultations sur le projet de loi 17. Des incitatifs sont donc essentiels pour augmenter le bassin de chauffeurs de transport adapté. Enfin, dans cette formation spécifique, les chauffeurs devraient acquérir des connaissances théoriques et pratiques; ce qui est actuellement manquant dans les sujets prévus par règlement. Certains aspects, dont la manipulation des aides à la mobilité, les manières d’aider la clientèle en fauteuil à monter à bord, les principes d’un service porte à porte, etc. devraient se retrouver dans le cursus afin que les chauffeurs soient entrainés à offrir un véritable service de transport de personnes en situation de handicap qui réponde à leurs besoins.

# Formateur et attestation

Nous sommes inquiets de constater que les répondants des systèmes de transport seront en mesure de donner les formations destinées aux chauffeurs. Comment la qualité des formations dispensées par ces derniers sera-t-elle garantie et comment l’uniformisation des connaissances et du service rendu d’un système à un autre sera assurée si chaque répondant peut dispenser une formation à ses chauffeurs ? Nous demandons que la formation soit donnée par un centre de formation professionnelle et que le milieu des personnes en situation de handicap participe au processus d’élaboration du contenu et d’enseignement de celle-ci.

# Conclusion

La réforme de la loi sur le taxi apporte son lot de changements où de nouvelles réalités, différents modèles d'affaires et les besoins qui en découlent sont considérés. Par contre, cette modernisation ne prend pas suffisamment en compte les besoins des personnes en situation de handicap, et ce, malgré que l’industrie du taxi soit indispensable à ces personnes, notamment pour les services de transport adapté du Québec qui s’appuient fortement sur elle pour fournir leurs services. Nous sommes déçus de constater que cette réalité soit complètement mise de côté dans la nouvelle loi et dans les projets de règlement. Malgré nos demandes, aucun levier n’a été prévu pour que les liens d’affaires entre le secteur du taxi et les transporteurs se poursuivent de manière saine et durable. Nous prévoyons inévitablement des conséquences sur les services aux usagers du transport adapté, et plus largement, sur la participation sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles et leur inclusion dans la société québécoise si aucun correctif n’est apporté. Comme soulevés dans notre mémoire et dans cet avis, la diminution du nombre de chauffeurs, le manque de disponibilité des chauffeurs pour le transport adapté aux heures de pointe, l’accessibilité des moyens technologiques, les besoins de formation et le manque de véhicules adaptés parmi les flottes de taxi sont des enjeux qui doivent être traités immédiatement. L’industrie doit être en mesure d’offrir aux personnes que nous représentons un service de transport répondant à leurs besoins, et ce, autant pour les services de transport de personnes privé que pour les services de transport adapté.

1. Société de transport de Montréal. (2019) *Mémoire de la STM sur le projet de loi 17 Loi sur le transport rémunéré des personnes*. Repéré à https://cutt.ly/Lsqot6Z [↑](#footnote-ref-1)