

Projet de loi 17 concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Mémoire rédigé par le Carrefour familial des personnes handicapées

1) PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Le Carrefour familial des personnes handicapées est un organisme à but non lucratif de la région de Québec qui se consacre à la défense et à la promotion des droits des personnes vivant en situation de handicap depuis maintenant 70 ans. Autrefois appelé Carrefour Adaptation, le Carrefour familial des personnes handicapées a contribué de manière concrète et soutenue à la reconnaissance et à l'émancipation des droits des personnes vivant en situation de handicap.

Le Carrefour est un organisme dûment reconnu dans son milieu, travaille en partenariat avec de nombreuses institutions et autres organismes régionaux et nationaux, initie des projets visant à améliorer les conditions de vie des personnes handicapées, favorise leur pleine inclusion dans la société québécoise et informe la population concernée sur des sujets qui sont susceptibles de les intéresser.

Au cours de son existence, le Carrefour a créé ou participé à la création de nombreuses entreprises dont certaines sont devenues des institutions reconnues pour les divers services qu'elles offrent aux personnes handicapées et ce, dans les secteurs de l'emploi, de la santé, du logement, du loisir, de l'accessibilité et de la mobilité.

Au cours des années 70, le Carrefour a notamment été un acteur majeur et un précurseur dans la mise sur pied des services de transport adapté au Québec.

La mission de notre organisme est celle-ci :

« Animé par ses valeurs que sont l'équité et la dignité, le Carrefour familial des personnes handicapées soutient ses membres, organise des activités pour améliorer leur qualité de vie et intervient auprès de la communauté afin qu'elle reconnaisse les personnes handicapées comme des citoyens autonomes et actifs. »

Pour ces raisons, nous croyons qu'il est justifié pour nous d'intervenir dans l'étude de ce projet de loi, d'émettre nos commentaires et nos recommandations afin que les personnes vivant en situation de handicap ne subissent pas de préjudice suite à la déréglementation prévue, par le projet de loi 17, des services de transport rémunéré de personnes par automobile.

2) RÉSUMÉ DE NOTRE INTERVENTION

Depuis quelques années les organismes publics qui offrent des services de transport adapté au Québec peinent à satisfaire les besoins de leur clientèle concernée à cause notamment de la forte croissance de la demande de services. L'augmentation des budgets alloués aux services de transport adapté n'étant pas ajustée à cette croissance marquée des demandes de services, il en résulte une diminution palpable de la qualité des services offerts et un accroissement des contraintes pour les usagers.

Depuis de nombreuses années, les sociétés publiques de transport en commun qui offrent des services de transport adapté ont recours à l'industrie du taxi pour diminuer leurs frais d'opération afin de maintenir tant bien que mal un minimum de qualité de ces services. Ainsi, dans la région de Montréal, 80% des services de transport adapté sont assumés par des chauffeurs de taxi. Dans la région de Québec, c'est 85%. Même si la gestion de l'ensemble des services de transport adapté au Québec est confiée à des sociétés publiques de transport en commun, il reste que, concrètement, c'est l'industrie du taxi qui a la charge d'accomplir la grande majorité des transports de personnes handicapées.

En ouvrant les portes de l'industrie de transport rémunéré de personnes par automobile à des entreprises de covoiturage rémunéré de type UBER ou LYFT, le projet de loi 17 favorisera une concurrence qui sera assurément dommageable à l'actuelle industrie du taxi. Les profits générés par ce marché seront partagés entre plus de joueurs et cela incitera certains chauffeurs de taxi à abandonner la profession ou à changer leur statut. Étant donné que les entreprises québécoises de transport de type UBER ou LYFT ne semblent pas, à notre connaissance, intéressées à offrir des services de transport adapté et qu'elles ne possèdent pas la structure organisationnelle, l'équipement et l'expertise nécessaires pour y parvenir, nous croyons que cela se traduira à brève échéance par une diminution des services de transport adapté au Québec.

3) EXPOSÉ

Le gouvernement québécois reconnaît aux personnes vivant en situation de handicap le droit de participer pleinement à la société, d'avoir accès à l'ensemble des services qu'elle peut leur offrir et de contribuer également à son essor. Que l'on parle d'éducation, d'emploi, de soins de santé tout comme de loisirs, la mobilité est au coeur de la participation sociale des personnes handicapées. Afin de permettre et de favoriser cette participation et dans un souci d'équité envers l'ensemble des citoyens, le ministère des Transports a largement contribué à la mise en place et au financement de services de transport adapté pour l'ensemble des régions du Québec.

Un important déséquilibre s'est toutefois manifesté.

Depuis quelques années nous constatons que le poids que représentent les personnes vieillissantes dans notre société est de plus en plus marquant. La proportion des personnes âgées dans notre profil démographique est de plus en plus importante et ça se répercute dans plusieurs volets de notre société. Vieillir s'accompagne malheureusement d'une détérioration marquée et irréversible de nos capacités à accomplir certaines tâches. L'impact du vieillissement sur la mobilité des personnes est indéniable et oblige de plus en plus de citoyens à recourir aux services de transport adapté pour se déplacer. Même si l'utilisation des services de transport adapté est moins fréquente chez les aînés que chez les adultes dits actifs, il reste que les citoyens aînés représentent maintenant une proportion très élevée des usagers du transport adapté, ce qui oblige les transporteurs à effectuer plus de déplacements.

Or, de ce seul fait, le financement actuel des services de transport adapté ne suffit plus à combler les besoins des usagers. Il y a eu certes des augmentations des budgets alloués à ces services, mais ces augmentations ne compensent pas la forte croissance des besoins. Ceci dit, d'autres facteurs ont aussi créé une pression sur les coûts. Le développement (étalement) urbain et l'aménagement du territoire, la spécialisation des centres de soins de santé, le transfert des services de transport dans les secteurs de la santé, de la réadaptation et des centres de jour, vers les sociétés de transport en commun, ont aussi eu un impact important sur la capacité des transporteurs publics à offrir des services de qualité qui répondent aux besoins de leurs usagers.

Au fil des ans, les sociétés publiques de transport en commun à qui ont été confiés le mandat de gérer les services de transport adapté au Québec, se sont vues dans l'obligation de rationaliser leurs opérations, de modifier leurs services et de comprimer leurs dépenses. Dans les grandes agglomérations du Québec, l'une des mesures qui ont été adoptées afin de tenter de répondre adéquatement à la hausse de la demande de services, a consisté à transférer la charge des déplacements aux compagnies de taxis. La rémunération (entre autres frais) des chauffeurs de taxi étant beaucoup moins élevée que les salaires versés aux chauffeurs des réseaux publics des sociétés de transports, il en a résulté une économie appréciable pour les opérations, ce qui a favorisé un ralentissement de la décroissance des services offerts. La contribution de l'industrie du taxi dans l'offre de services de transport adapté a donc permis tant bien que mal d'éviter une dégradation insupportable de ces services qui, rappelons-le, doivent être offerts aux personnes vivant en situation de handicap.

En ce sens aujourd'hui, à Québec, le STAC, tout comme les autres sociétés de transport public, ne peut tout simplement pas se passer de l'industrie du taxi pour offrir à la population les services attendus de transport adapté. Si cette industrie disparaissait du jour au lendemain, il y aurait une crise sans précédent dont découlerait un préjudice inacceptable pour les usagers du transport adapté et un manquement grave des sociétés de transport public et du ministère des Transports en ce qui a trait aux droits reconnus aux personnes handicapées en matière de mobilité.

Bien sûr, l'adoption du projet de loi 17 n'aura pas comme conséquence la fin de cette industrie. Et ce n'est pas, évidemment, le but de ce projet de loi. Toutefois, déréglementer l'industrie du taxi en permettant à d'autres types de transport de personnes de joindre la partie ne se fera pas sans heurts, sans ajustements et sans inconvénients. Suite à l'adoption de ce projet de loi, il y aura subitement de la concurrence. UBER, LYFT et autres EVA vont forcément gruger des parts, peut-être importantes, de ce marché et cela aura un impact sur les revenus des chauffeurs de taxi. Parmi ceux-ci, certains voudront-ils abandonner les affaires pour se trouver un nouveau travail plus lucratif ou encore prendre leur retraite? D'autres feront-ils faillite? Et puis, certains chauffeurs de taxi trouveront-ils plus intéressant de "sauter la clôture" pour joindre les rangs d'UBER, LYFT, etc.?

C'est précisément là que prennent source nos inquiétudes. Nous ne pouvons l'affirmer en s'appuyant sur des projections rigoureuses, mais nous croyons raisonnablement que l'arrivée de ces nouveaux joueurs dans l'industrie du taxi forcera un certain nombre de chauffeurs de taxi à revoir leur offre de services, au privé tout comme au STAC. Or, dans l'état actuel des choses, Le STAC ne peut se permettre de perdre un seul taxi sans prêter le flanc à la grogne, aux revendications, voire à des actions judiciaires. Le STAC ne peut pas non plus embaucher des chauffeurs UBER ou autres de même type car l'offre actuelle de ces entreprises n'est pas compatible avec les nombreuses exigences qu'impose le transport adapté. Aussi, à notre connaissance, aucune entreprise de ce type n'a démontré un quelconque intérêt à offrir des services de transport adapté conformes et soutenus. En ce sens, lorsque la loi 17 sera sanctionnée, il y aura sans aucun doute une désorganisation significative du transport adapté au Québec.

Qu'en résultera-t-il au juste? Nous ne pouvons le prévoir. Cependant, nous savons que les usagers du transport adapté sont très insatisfaits des services qu'ils reçoivent actuellement et ils sont inquiets aussi de la dégradation de ces services constatée depuis quelques années. À titre anecdotique, l'automne dernier près d'une centaine de personnes à mobilité réduite ont effectué une marche sur la Colline parlementaire sous le vent, la pluie et le froid mordant afin de signifier au ministère des Transports que les services (et le financement) du transport adapté sont déficients à Québec.

Et dire que le STAC a la réputation d'offrir l'un des meilleurs services au Québec...

4) RECOMMANDATIONS

Malheureusement, nous ne possédons pas l'expertise et toutes les connaissances nécessaires pour faire des recommandations précises qui tiennent compte de l'ensemble des enjeux reliés à ce projet de loi. De même, nous sommes convaincus qu'il n'existe pas de solution miracle que personne n'a encore entrevue. Cependant, certaines mesures peuvent être analysées et, pourquoi pas, appliquées.

Mais avant tout, il nous faut rappeler le contexte global dans lequel s'inscrit le projet de loi 17. En matière de mobilité, la modernisation de l'industrie du taxi ne doit, en aucune manière, contribuer à la détérioration des droits des personnes vivant en situation de handicap.

Compte tenu de tout ce qui précède, nous recommandons au ministère des Transports de rehausser substantiellement les budgets alloués aux sociétés de transport adapté du Québec afin de soutenir ces sociétés dans le maintien de la qualité de leurs services.

Nous recommandons également que les entreprises de transport rémunéré de personnes par automobile soient tenues d'offrir des services de transport adapté, en allouant un pourcentage approprié de véhicules admissibles aux normes du ministère et en formant adéquatement leur personnel à cette fin, toujours selon les normes établies et reconnues.

Nous recommandons enfin de mettre en place ou de bonifier toute autre mesure qui sera susceptible d'intéresser des chauffeurs à offrir leurs services aux diverses sociétés de transport adapté du Québec.

Je vous remercie de votre attention,

Alain Drolet, directeur

Carrefour familial des personnes handicapées

418-522-1251 / téléc. : 418-522-1252

accueil@cfph.org

360, rue du Pont, Québec, Qc G1K 6M6