



**Mémoire sur le transport adapté, rédigé dans le cadre
du projet de loi n° 17 - Loi concernant le transport
rémunéré de personnes par automobile**

**Présenté à la Commission des transport et de
l'environnement par l'Association des usagers du transport
adapté de Longueuil (AUTAL)**

Mai 2019



Rédigé par :

Madame Julie Surprenant, adjointe administrative

Sous la supervision de :

Monsieur Martin Morin, directeur général

Avec l'appui de :

Groupement des association de personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal
(GAPHRSM)

Date de transmission :

Le 13 mai 2019

Table des matières

Présentation de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil.....	4
Introduction.....	4
Formation des chauffeurs de taxi	5
Modulation de la tarification	6
Sécurité des utilisateurs du transport adapté.....	7
Accessibilité des nouvelles technologies	7
Conclusion	8
Résumé de nos recommandations :	8
Annexe : membres du GAPHRSM.....	10

Présentation de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil

Fondée en 1981, l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil, ci-après désignée « l'AUTAL », est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de défendre les droits et de promouvoir les intérêts des utilisateurs du transport adapté offert par le réseau de transport de Longueuil (RTL). Notre organisme compte plus d'une centaine de membres.

Introduction

L'AUTAL désire transmettre au ministre, ainsi qu'au ministère des Transports, sa position, sa vision, ses préoccupations et ses attentes envers le projet de loi n° 17, déposé le 20 mars dernier par le ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie, monsieur François Bonnardel.

Après avoir pris connaissance du contenu du projet de loi, l'AUTAL est grandement étonnée de constater que le texte du projet de loi ne fait aucunement mention, ou presque, du transport adapté ainsi que des modalités et des particularités concernant celui-ci. En tant qu'organisme qui défend les droits des utilisateurs du transport adapté, nous sommes préoccupés de constater que le projet de loi ne prend pas en considération les besoins particuliers de ceux-ci, qui représentent un important pourcentage des utilisateurs de taxis.

Selon le rapport annuel du réseau de transport de Longueuil (RTL) pour l'année 2017, il y a eu 372 893 déplacements en transport adapté. Toujours selon le RTL, 18 % des déplacements ont été effectués par un taxi adapté, 60 % par un taxi régulier et 22 % par un minibus.

L'analyse que nous faisons de ce projet de loi génère des préoccupations concernant la formation des chauffeurs de taxi, la modulation de la tarification, la sécurité des utilisateurs du transport adapté ainsi que l'accessibilité aux nouvelles technologies.

Nous nous questionnons sur la pertinence d'un projet de loi comme celui-ci, supposément mis de l'avant pour faire évoluer l'industrie du taxi, mais qui semble contenir une lacune évidente au niveau du transport adapté. Nous avons le devoir de nous demander pourquoi le ministre des Transports a oublié ceux qui sont si importants et qui comptent sur l'utilisation régulière des taxis pour pouvoir mener une vie plus active et plus autonome.

Les usagers du transport adapté vivent avec des conditions particulières qui impliquent des besoins de prise en charge par les chauffeurs. Si ce projet de loi est appliqué comme il est défini actuellement, des conséquences néfastes sur la vie des utilisateurs sont à prévoir.

Formation des chauffeurs de taxi

La formation des chauffeurs de taxi constitue un point très important, puisque les utilisateurs du transport adapté ont besoin que les chauffeurs soient adéquatement formés pour répondre à leurs particularités spécifiques ainsi qu'à leurs conditions de déplacement. Ce projet de loi ne contient aucun article relatif à la formation particulière concernant les chauffeurs de taxi. L'AUTAL demande que la formation des chauffeurs soit revue et bonifiée. Comme nous l'avons déjà demandé, il y a quelque temps, nous

réitérons le désir que les chauffeurs obtiennent un certificat de compétence. Nous demandons au ministre Bonnardel qu'une formation spécifique adaptée aux utilisateurs ayant des limitations fonctionnelles soit obligatoire. Cette formation devrait être axée sur les limitations de ceux-ci, sur la procédure d'accueil des usagers ainsi que sur les connaissances des différentes aides à la mobilité, pour ne nommer que ces exemples. Les utilisateurs du transport adapté sont souvent des gens plus vulnérables qui nécessitent une prise en charge et qui par le fait même, demandent que le chauffeur soit en mesure de répondre à ces besoins particuliers, par le biais d'une formation adéquate.

Modulation de la tarification

Nous constatons que si le projet de loi est approuvé dans sa forme actuelle, nous sommes inquiets, de plus, par rapport à la modulation de la tarification. Nous sommes d'avis que si les courses coûtent plus cher, selon certaines variantes, les budgets alloués aux services de transport adapté devraient être bonifiés afin d'absorber la hausse des coûts.

Nous nous questionnons également sur l'application de la modulation des tarifs et de ses conséquences sur les utilisateurs du transport adapté. Qu'est-ce qui nous garantit que les chauffeurs ne vont pas surfacturer un utilisateur qui prend plus de temps à embarquer dans le taxi ou qui a besoin d'assistance?

Sécurité des utilisateurs du transport adapté

Une de nos préoccupations principales est l'enjeu de la sécurité des utilisateurs du transport adapté. Dans ce projet de loi, nous constatons que n'importe quel citoyen respectant quelques règles, peut devenir chauffeur de taxi demain matin, s'il est autorisé et que son véhicule l'est aussi.

Cette réalité nous interpelle à savoir comment le gouvernement peut garantir la protection des usagers. Par exemple, nous constatons que le projet de loi prévoit une étude sur les antécédents judiciaires, mais seulement pour les cinq dernières années. Que se passera-t-il si les chauffeurs de taxi ont déjà eu des antécédents avant ces cinq années? Nous désirons donc que ce projet de loi permette aux utilisateurs du transport adapté de se sentir en pleine sécurité et en confiance dans une voiture de taxi.

Accessibilité des nouvelles technologies

Nous savons bien que la modernisation de l'industrie du taxi passe éventuellement par la mise en place de plusieurs plateformes technologiques comme, par exemple, les applications sur les téléphones intelligents.

Nous sommes en faveur de la modernisation, mais pas à n'importe quel prix! Nous avons des préoccupations par rapport à l'accessibilité des nouvelles technologies. Celles-ci doivent pouvoir être utilisées par toute la population, incluant les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles et qui utilisent, par exemple, des lecteurs d'écran. Ces applications doivent être accessibles à tous les utilisateurs, quelle que soit leur condition.

Conclusion

La position mise de l'avant par l'AUTAL est que le transport adapté ne soit pas affecté par le projet de loi et qu'il puisse continuer d'exister selon les règles et les règlements qui le régissent actuellement.

Nous réclamons donc que le projet de loi n° 17 soit revu pour que soit inclus le droit au transport adapté pour les utilisateurs, sans pour autant changer ses modalités et son fonctionnement. Le transport adapté constitue un levier important dans la vie des gens ayant des limitations, qui leur permet de s'épanouir, de mener une vie active et de s'intégrer plus facilement à la société.

Si le projet de loi devait inclure des modifications relatives au transport adapté, il y aurait lieu que nos préoccupations, ci-haut décrites dans le texte, soient prises en considération pour permettre de continuer à fournir un système de transport adapté optimal pour tous les utilisateurs, dans le cadre du « transport rémunéré de personnes par automobile ».

Résumé de nos recommandations :

1. Qu'une formation spécifique adaptée aux utilisateurs ayant des limitations fonctionnelles soit obligatoire;
2. Que les chauffeurs de taxi soient titulaires d'un certificat de compétence obligatoire;
3. Que les budgets alloués aux services de transport adapté soient bonifiés;
4. Que nous obtenions la garantie que les chauffeurs de taxi ne surfacturent pas un utilisateur ayant des limitations fonctionnelles;
5. Que le gouvernement assure la protection des usagers du transport adapté;

6. Que les antécédents judiciaires soient étudiés sur une période plus grande que prévu ;
7. Que les applications technologiques soient accessibles à tous les utilisateurs, quelle que soit leur condition;
8. Que le transport adapté ne soit pas affecté par le projet de loi et qu'il puisse continuer d'exister, à tout le moins, selon les règles et les règlements qui le régissent actuellement.

Annexe : membres du GAPHRSM

Le Groupement des associations de personnes handicapées de la Rive Sud de Montréal. (GAPHRSM) est un organisme régional voué à la défense collective des droits et à la promotion des intérêts des personnes handicapées et de leur famille. Le GAPHRSM regroupe trente associations membres représentant toutes déficiences.

- Association d'informations en logements et immeubles adaptés (AILIA);
- Association de la paralysie cérébrale du Québec, section Montérégie (APCQ);
- Association de la sclérose en plaques Rive-Sud (ASPRS);
- Association de parents de l'enfance en difficulté (APED);
- Association des parents et handicapés de la Rive-Sud Métropolitaine (APHRSM);
- Association des personnes handicapées de la Rive-Sud-Ouest (APHRSO);
- Association des personnes handicapées de la Vallée-du-Richelieu (APHVR);
- Association des traumatisés cranio-cérébraux Montérégie (ATCCM);
- Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL);
- Association du Québec pour enfants avec problèmes auditifs (AQEPA);
- Association locale des personnes handicapées de Chambly et de la Région Richelieu (ALPHA);
- Association pour l'accessibilité universelle, le soutien et l'engagement (APAUSE);
- Association québécoise de la dysphasie Montérégie (AQDM);
- Autisme Montérégie;
- Comité des femmes handicapées (CONTACT'L);
- Comité des usagers du centre Montérégien de réadaptation (CU-CMR);
- Conseil canadien des aveugles de Longueuil (CCAL);
- Intégration sociale des enfants handicapés en milieu de garde (ISEHMG);
- Ma deuxième maison à moi (ARSDI);
- Moelle épinière et motricité Québec (MEMO);
- Mouvement action découverte (MAD);

- Parrainage civique Champlain (PCC);
- Parrainage civique de la Vallée du Richelieu (PCVR);
- Parrainage civique du Haut-Richelieu (PCHR);
- Projet intégration Autismopolis (PIA);
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM);
- Répît-TED-Autisme Montérégie;
- Société canadienne de la sclérose en plaques, section Montérégie (SCSP);
- Société Luçoise des personnes handicapées actives (SLPHA);
- Vie autonome Montérégie (VAM).