



Commission des transports et de
l'environnement

Déposé le : 2016-06-08

N° CTE-057

Secrétaire : L. Cameron

Avis sur le Projet de loi no 100
Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant
principalement les services de transport par taxi

Date : 1 juin 2016, Québec.

Envoyé à cte@assnat.qc.ca

Le Regroupement des organismes de personnes handicapées région 03 (ROP-03) a été fondé en 1995. Nous regroupons 25 associations de la région de Québec afin de promouvoir et de défendre les droits et les intérêts des personnes handicapées.

Cet avis présente sommairement nos remarques pour un projet de loi 100 contribuant plus efficacement à une société respectueuse des droits des personnes ayant des limitations. Nos commentaires s'appuient sur le PL100 ainsi que sur la page du MTQ le présentant afin de proposer des améliorations favorisant la mise en œuvre de la Politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité.

Nous tenons à remercier un de nos membres, le CAPVISH, pour sa contribution significative à ce mémoire.

Des services de taxis accessibles aux personnes ayant des limitations

Normes effectives de services à la clientèle en fauteuil roulant

Prévue par l'article 31 du PL100, "Le gouvernement **peut** par règlement ... des normes concernant les services rendus aux personnes handicapées". Sur le site du Ministère, il est mentionné : « Les mesures proposées portent notamment sur : l'obligation pour les répartiteurs, titulaires d'un permis, d'offrir des services en tout temps à la clientèle en fauteuil roulant ». Nous comprenons donc que le Ministère annonce avec vigueur qu'il s'astreindra à mettre en œuvre une possibilité, donc pas besoin d'obligation. Hors, que vaut un « **peut** » pour les personnes ayant des limitations quand le **doit** ne vaut rien ?

Pour éclairer notre doute sur les effets de l'insertion d'une nouvelle possibilité pour le gouvernement, reportons nous à il y a 10 ans, lors des débats de l'Assemblée nationale sur les modifications de la Loi assurant l'Exercice des droits des personnes handicapées, quand le ministre de la Santé et des Services sociaux proposait d'adopter un article sur la mise en accessibilité des bâtiments construits avant 1976. Citons le ministre de la Santé d'alors :

M. Couillard : « ... pour des raisons évidentes, mais le propriétaire a refusé d'aménager une rampe d'accessibilité pour paraplégiques, pour des raisons, disait-il, esthétiques. C'est quelque chose, hein, qu'on ait encore à faire face à ces attitudes-là? »

Mme Charest (Rimouski) : « Oui. C'est pour dire jusqu'à quel point on a du chemin à faire. »

M. Couillard : Bien, voilà. Alors, il s'agit de s'assurer que ce propriétaire, dans le cadre de cette loi et du règlement qui sera déterminé par le ministre, devra le faire, là.

L'article finalement adopté a l'avantage d'être compréhensible par tous et chacun :

Accessibilité des immeubles 69. Le ministre du Travail **doit**, au plus tard le 17 décembre 2006, faire un rapport au gouvernemen2t sur l'accessibilité aux personnes handicapées des immeubles assujettis à la Loi sur la sécurité dans les édifices publics (chapitre S-3) ou à la Loi sur la santé et la sécurité du travail (chapitre S-2.1) et qui ne sont pas assujettis au Code du bâtiment (arrêté en conseil n° 3326 du 29 septembre 1976).

(...). Ce ministre **doit, dans l'année qui suit l'élaboration de ce rapport, déterminer, par règlement**, les catégories d'immeubles qui doivent être rendus accessibles aux personnes handicapées et les normes d'accessibilité que les propriétaires doivent respecter.

Le Ministre ajoutait même que cette demande était très pressante pour les personnes handicapées. Le Législateur semblait convaincu, comme en 1978 en adoptant un article de la même teneur sur la mise en accessibilité des bâtiments, ignoré jusqu'en 2004 : l'exécutif **devait** agir.

Hors, la seule action posée en la matière depuis 2004 a été de dépenser des dizaines de milliers de dollars pour faire un rapport alarmiste sur les conséquences de respecter le « **doit** » et le droit. La situation qui devait être réglée dans les années 80 perdure malgré les promesses d'un ministre de la Santé et des Services sociaux renouvelées en 2004.

Nos recommandations :

- Retirer la mention « *des normes concernant les services rendus aux personnes handicapées* » et adopter un article astreignant le gouvernement à réglementer les services aux personnes handicapées. Nous suggérons de retrouver dans cet article un « **doit** » avec une date et des conséquences pour le gouvernement, par exemple des amendes injectés dans le budget du transport adapté pour chaque jour de retard.
- Dès aujourd'hui, afin de prouver la volonté d'agir pour une offre de service de taxi accessible, nous recommandons que le Ministre utilise le programme de soutien à l'adaptation de véhicules taxi pour obliger une offre de service privé. En échange du soutien financier de l'État, les propriétaires de permis devraient ainsi s'engager à offrir une plage horaire de service en privé, par exemple de 12h par semaine. Le temps que le projet de normes de services soit en vigueur, cela permettrait aux intermédiaires de taxi de sortir de leur discours de « tout le monde fait ce qu'il veut et nous n'avons pas de pouvoir » pour coordonner une offre avec les organismes de personnes handicapées de leur territoire.

Soutien à l'adaptation de véhicules taxi

Nous constatons que l'enveloppe pour l'adaptation des véhicules de taxi fluctue en incohérence complète avec la volonté affichée du Ministre actuel comme de ministres précédents d'améliorer l'accès aux services privés de taxi. Les fluctuations de cinq dernières années, de 3 millions à 1,5 millions, nuisent à une offre stable de taxi privé tout comme à l'opération des services de transport adapté. Les modifications au montant remboursé, passé de 20 000 \$ à 15 000 \$ sur les 25 000\$ que coûtent approximativement l'adaptation d'un véhicule, permettent de soutenir plus de véhicules. Cependant, avec un parc de véhicules taxis adaptés qui vieillit prématurément dû aux modifications du véhicule, cette enveloppe doit également être bonifiée.

Notre recommandation :

- Bonifier le financement du programme de soutien à l'adaptation des véhicules. Les hauts et les bas de l'enveloppe envoient un message contradictoire avec la volonté d'une obligation d'offrir des services en tout temps à la clientèle en fauteuil roulant. Le renouvellement du parc de taxi accessible est également préoccupant, tant pour une offre privée qu'une sous-traitance pour le transport adapté.

Accessibilité aux personnes ayant des limitations des technologies utilisées par l'industrie du taxi

Dans les articles du projet de Loi parlant des technologies que devront utiliser les services de taxi, aucune exigence d'accessibilité pour les personnes ayant des limitations aux applications, moyens de paiements, notation du chauffeur, etc. Uber est pourtant, lui, accessible notamment pour les personnes aveugles utilisant une synthèse vocale sur leur téléphone. Sans exigence claire, les applications qui se développeront d'ici l'adoption éventuelle d'hypothétiques normes de services, ne seront pas compatibles avec les logiciels ou les techniques permettant l'accès aux téléphones mobiles ou aux tablettes.

Nous avons contacté la coopérative 5191 à Québec pour suggérer des bonifications à leur application, et son Président s'est engagé à intégrer diverses normes actuellement proposés par Google, Apple et Microsoft pour l'accès aux technologies mobiles. Nous testerons de nouveau l'application avant le lancement pour valider la prise en compte de ces normes. Des exigences ancrées dans la Loi permettraient rapidement de faire progresser un des enjeux de l'accessibilité aux services de taxi, celle des moyens de communication et des technologies. Cela éviterait également de coûteuses démarches de plaintes à la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, démarches longues et fatigantes pour toutes les parties.

Notre recommandation :

- En cohérence avec la Stratégie numérique du Québec, en complémentarité avec les standards d'accessibilité des sites web imposés aux ministères et organismes, modifier l'ensemble des articles portant sur les moyens de communications et les technologies afin d'imposer leur accessibilité aux personnes handicapées.

Dispositions visant à protéger les cyclistes

Avec l'adoption par Transports Québec d'un Projet pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées (AMM) de Transports Québec, il nous apparaît important de faire apparaître les personnes utilisant des AMM dans les personnes visées par la protection accordée aux cyclistes. En effet, les personnes en AMM circulent en partie sur les infrastructures dédiées aux cyclistes ou à la manière des cyclistes. Le caractère pilote ne nous apparaît pas un motif valable pour ne pas accorder la protection ajoutée par le projet de Loi 100, c'est d'ailleurs la sécurité qui apparaît au cœur du projet pilote dès l'article 1 du règlement l'instituant. En cohérence avec le principe de précaution reconnu par la Loi sur le développement durable, en cohérence avec la volonté exprimée par le Ministre dans le règlement fondant le projet pilote, il serait ridicule d'attendre de nouveau que ce soit la mort d'un utilisateur ou d'une utilisatrice de la route qui permette d'améliorer la sécurité, cette fois-ci pour les personnes circulant en AMM.

Notre recommandation :

- Adapter l'article pour qu'il protège également les personnes circulant en AMM ou modifier le Projet pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées (AMM) de Transports Québec.

