

# **Mémoire sur le projet de loi no.17**

Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Présenté au ministre des Transports, François Bonnardel

**Par le CAPVISH**

Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap

**Mai 2019**

## **Table des matières**

Introduction .....	3
A propos du CAPVISH .....	4
Contexte .....	5
Circulation des véhicules accessibles .....	6
Surcharge sur les tarifs pour personne handicapée .....	6
Formation obligatoire pour les chauffeurs .....	7
Accessibilité à des applications mobiles adaptées .....	7
Renouvellement des permis restreints .....	7
Résumé de nos recommandations .....	8
Conclusion .....	8

## **Introduction**

Le CAPVISH (Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap) souhaite transmettre au gouvernement du Québec, ainsi qu'au ministère des Transports, ses observations, commentaires, préoccupations et ses attentes envers le projet de loi 17, déposé le 20 mars dernier, par le ministre des Transports François Bonnardel.

Un important constat ressort de la plupart de nos interventions : la nécessité d'avoir des programmes et services mieux adaptés à la réalité des citoyens que nous représentons. Nous œuvrons quotidiennement pour améliorer la situation sociale des personnes handicapées habitant sur le territoire de la Capitale-Nationale. Il va sans dire que plusieurs d'entre elles sont actuellement des personnes âgées ou vivent couramment des problématiques reliées à cette réalité.

L'augmentation fulgurante du nombre de personnes âgées dans un futur pas si lointain engendre des effets que l'on pourrait qualifier de dévastateurs pour la santé de la communauté québécoise. Il va de soi qu'avec le vieillissement accru de la population, la proportion d'individus utilisant une aide à la mobilité (cane, déambulateur, fauteuil roulant) augmentera également nécessitant ainsi davantage de services de transport adapté.

Certains enjeux prioritaires en lien avec le vieillissement actif se retrouvent également dans la communauté des personnes handicapées. Nous parlons ici de concept tel le maintien à domicile, la participation citoyenne, l'accès à la vie économique et sociale, etc. Au même titre que l'ensemble de la population, les personnes à mobilité réduite souhaite avoir accès en tout temps aux mêmes services et de bénéficier d'un transport sécuritaire et adéquat.

## **A propos du CAPVISH**

Le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap est un organisme communautaire qui existe depuis maintenant 40 ans et qui a comme mission principale de faire progresser la cause des personnes ayant une incapacité motrice afin qu'elles puissent avoir une place réelle pour jouer leur rôle de citoyens. Ces personnes pourront ainsi participer à toutes les sphères de la société.

Nos principaux objectifs sont la défense et la promotion des droits et des intérêts des personnes ayant une déficience motrice ; la sensibilisation de l'ensemble des décideurs et de la population aux besoins de ces personnes ; et bien évidemment stimuler la création de ressources adaptées et de mécanismes d'accessibilité pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Les valeurs de respect, d'égalité, de responsabilité, d'intégrité et de solidarité sont au cœur de toutes les actions posées par le CAPVISH. D'ailleurs, nous travaillons en étroite collaboration avec de nombreux intervenants du milieu, dont la Ville de Québec, le Port de Québec, le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale et le Réseau de transport de la Capitale (RTC).

## Contexte

La triste réalité est encore frappante de nos jours. Être une personne handicapée au Québec en 2019 signifie être davantage exposé à l'exclusion et à la pauvreté. Et cette initiative du ministre des Transports avec ce projet de loi 17 le démontre encore parfaitement.

Encore aujourd'hui, les personnes handicapées se heurtent à d'innombrables obstacles au quotidien. L'environnement urbain et commercial, les logements, les lieux de travail et les transports demeurent en grande partie inaccessibles et les services, encore inadaptés. Ces obstacles contribuent malheureusement à être la source d'une discrimination systémique et favorise l'adoption d'attitudes axées sur le capacitisme ou le validisme, bref un traitement défavorable contre les personnes vivant un handicap. Inutile de vous mentionner que cette façon de faire empêche nombre de personnes handicapées de mener une vie autonome et digne de participer à une société dite inclusive comme citoyen à part entière.

C'est donc avec une grande attention que nous avons pris connaissance du projet de loi 17, loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Bien qu'il existe les craintes légitimes des chauffeurs de taxi face à cette déréglementation, le CAPVISH déplore le fait que le projet de loi soit complètement muet sur le transport adapté. En fait, ce qui nous inquiète le plus ce sont les incidences à court et moyen terme qui suivront cette guerre de tranchées entre l'industrie du taxi et le ministre des Transports. La nouvelle loi réservera-t-elle un service équivalent aux personnes handicapées? Et le nouveau système de gestion de l'offre s'inspirera de quoi exactement et reposera sur le dos de qui?

À Québec, plus de 9 870 <sup>1</sup> personnes sont admises au service de transport adapté en raison d'un handicap quelconque. Ce transport adapté qui est un service essentiel spécialisé doit être assuré par des chauffeurs de taxi ayant une formation pour un transport spécialisé. Leurs déplacements en transport adapté dépendent de l'industrie du taxi à la hauteur de 85% dans la région de Québec. Avec l'adoption de ce projet de loi, si jamais l'industrie du taxi ressort encore plus affaiblie qu'advient-il du déplacement des personnes nécessitant le transport par véhicule restreint? Dans cette modernisation de l'industrie du taxi nous devons aussi répondre à cette question tout comme la qualité de l'offre de service et celle dédiée aux personnes handicapées puisque les

---

<sup>1</sup> [https://www.rtcquebec.ca/Portals/0/Pages/A\\_Propos\\_Du\\_RTC/Publications/Doc/Rapportactivit%C3%A92017.pdf](https://www.rtcquebec.ca/Portals/0/Pages/A_Propos_Du_RTC/Publications/Doc/Rapportactivit%C3%A92017.pdf)

impacts potentiels de cette crise affecteront autant les personnes à mobilité réduite, qu'elles soient aînées, déficientes intellectuelles ou physiques.

C'est pourquoi nous croyons qu'il serait des plus profitables pour l'industrie du taxi ainsi que de ses usagers de bonifier certains points du projet de loi 17. À cet effet, voici certaines recommandations que nous souhaitons vous soumettre :

### **1. Ne pas exclure de la circulation les véhicules actuellement accessibles**

Une définition plus rigoureuse des normes applicables aux véhicules accessibles doit être vue comme un objectif constructif à atteindre mais ne doit pas exclure complètement les véhicules accessibles qui sont disponibles actuellement sur le marché et d'ores et déjà utilisés.

Par ailleurs, il est important que le service de transport adapté puisse avoir accès à une flotte de véhicule accessibles et disponibles en tout temps. À Québec, les usagers doivent réserver leur transport adapté la veille ce qui est loin d'être un délai raisonnable. Difficile dans ce cas de pallier l'imprévisible et de répondre à un besoin essentiel.

### **2. Retirer la surcharge sur les tarifs du transport des personnes handicapées**

Preuve que les personnes en situation de handicap reçoivent un traitement défavorable, elles sont souvent victimes d'une surcharge tarifaire. L'article 62 de la Loi actuelle en fait clairement mention en stipulant que des coûts plus élevés que la tarification prescrite par la Commission des transports du Québec, soient imposés sous prétexte que le chauffeur de taxi doit, par exemple, manipuler les aides à la mobilité de la clientèle. Cependant, à titre de comparaison, aucun frais additionnel n'est réclamé pour les usagers qui réclament assistance du chauffeur pour la manipulation de bagages ou de sacs d'épicerie.

Il est tout de même étonnant de constater que les articles 91 et 93 dudit projet de loi semblent encourager la poursuite de cette pratique alors qu'il est question d'améliorer et de moderniser l'industrie du taxi. La solution serait d'augmenter le financement pour l'adaptation des véhicules destinés à tout type de déplacement.

### **3. Formation obligatoire pour tous les chauffeurs**

La future loi devrait aussi tenir compte de la formation obligatoire des chauffeurs. Une formation bien encadrée des chauffeurs de taxi relative au transport des personnes handicapées doit s'adresser à tous les chauffeurs et non seulement à ceux qui exploitent un véhicule accessible. Tous les chauffeurs peuvent conduire un client qui a des limitations fonctionnelles, y compris les personnes avec une déficience intellectuelle. Ces derniers devraient en outre recevoir une formation plus technique portant notamment sur la manipulation des fauteuils roulants et les systèmes d'attaches.

Une formation obligatoire de 150 heures devrait être imposée aux chauffeurs, incluant un volet spécifique sur les services à la clientèle et défrayé par l'État afin de créer un incitatif. Nous recommandons également que les chauffeurs qui désirent exécuter du transport adapté complètent une formation supplémentaire, d'une durée de 3 jours, afin d'acquérir un certificat de compétences additionnelles obligatoire.

### **4. Accessibilité à des applications mobiles adéquates**

Dans un principe de modernisation de l'industrie du taxi, nous jugeons qu'il est essentiel de tenir compte de l'évolution technologique, notamment par le développement d'applications mobiles pour la réservation d'un véhicule.

Il est important de prévoir cette obligation de service public pour les intermédiaires qui répartissent les courses de taxi et de donner les moyens requis pour que ces intermédiaires puissent rencontrer cette obligation. Ce développement doit se faire en tenant compte des besoins de toute la population, y compris des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Des mécanismes rigoureux s'imposent à ce niveau afin de s'assurer que les applications développées soient accessibles et adéquates pour tous.

### **5. Le transport adapté par taxi doit être préservé**

La modernisation de l'industrie du taxi ne doit certainement pas se faire au détriment du transport adapté et des gens qui en ont besoin quotidiennement. Les permis restreints doivent absolument être renouvelés, avec des conditions à redéfinir, car ils sont à la base même d'un service essentiel. C'est un secteur d'activités qui est en évolution et il est primordial que chaque

geste posé soit le résultat de décisions basées sur une reconnaissance profonde de ses réalités.

En fait, le réseau de la santé et les services municipaux ne peuvent tout simplement pas se permettre de perdre le service essentiel qu'est le transport adapté. Ainsi, les permis restreints doivent être maintenus.

## **Résumé de nos recommandations**

1. Le projet de loi ne doit pas exclure complètement les véhicules accessibles qui sont disponibles sur le marché et d'ores et déjà utilisés.
2. Afin d'éviter un traitement défavorable aux personnes handicapées, il faut absolument retirer la surcharge sur les tarifs du transport des personnes handicapées
3. Une formation obligatoire s'impose pour tous les chauffeurs et non seulement à ceux qui exploitent un véhicule accessible car tous les chauffeurs peuvent avoir à conduire un client avec des limitations fonctionnelles.
4. Tenir compte de l'évolution technologique c'est aussi de prévoir l'accessibilité à des applications mobiles adéquates pour la réservation d'un véhicule.
5. Le transport adapté par taxi doit être préservé; ainsi les permis restreints doivent absolument être renouvelés.

## **Conclusion**

Somme toute, nous croyons que ce projet de Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile ne doit pas créer de nouvelles barrières pour les personnes vivant des situations de handicap.

Nous espérons que notre mémoire contribuera à améliorer significativement le projet de Loi 17, et ce particulièrement en instaurant une façon de faire qui ne risque pas de pénaliser les usagers du transport adapté, tout en conservant l'aspect sécuritaire et en bonifiant l'offre de service.

Nos recommandations visent à permettre de développer une industrie moderne et adaptée aux besoins de toute la population, y compris des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Nous demeurons disponibles en tout temps afin de poursuivre la réflexion que suscite ce sujet ou l'analyse du contenu de nos recommandations.