

Regroupement des usagers du transport
adapté de Sherbrooke Métropolitain (RUTASM)
189, rue Laurier, local 103
Sherbrooke (Québec) J1H 4Z4
Tel. : 819 562-3311
Télec. : 819 562-3177
Courriel : rutasm@b2b2c.ca



CTE – 008M
C.P. – P.L. 17
Transport
rémunéré

MÉMOIRE DU REGROUPEMENT DES USAGERS DU TRANSPORT ADAPTÉ DE SHERBROOKE MÉTROPOLITAIN (RUTASM)

Consultations particulières et auditions publiques
sur le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de
personnes par automobile

12 avril 2019

UN PROJET DE LOI INQUIÉTANT, NON SEULEMENT POUR L'INDUSTRIE ACTUELLE DU TAXI, MAIS AUSSI POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES, ÂGÉES ET PLUS VULNÉRABLES

Nous sommes le Regroupement des usagers du transport adapté de Sherbrooke métropolitain (RUTASM), organisme de défense des droits des personnes handicapées au transport adapté, collectif et autres modes de transport.

Incorporé depuis 1985, nous avons mené plusieurs dossiers, dont notamment celui de « l'accessibilisation » des autocars interurbains pour Montréal-Sherbrooke-Québec, circuits où ils sont maintenant tenus d'offrir des autocars adaptés sur demande, suite à une entente conclue avec de la Commission des droits de la personne du Québec en 1995.

En 2004, lors des travaux parlementaires sur la révision de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (projet de loi n°56)*, deux membres du RUTASM se sont présentés à la commission parlementaire, pour essayer de faire inclure dans la nouvelle loi l'obligation pour tous les transporteurs interurbains d'offrir l'accessibilité de leur réseau aux personnes en fauteuil roulant (sur demande). Le RUTASM n'a pas réussi, mais dans la nouvelle loi, furent quand même rajoutées des obligations d'accessibilité pour les CIT et autres organismes intermunicipaux et régionaux de transport, dans l'article 67.

En 2009, un autre dossier du RUTASM a conduit l'organisme à signer une entente avec le transport collectif de la MRC du Haut-Saint-François, pour « l'accessibilisation » de sa Ligne Verte, reliant Sherbrooke à la municipalité de Cookshire/Eaton,

Concernant les taxis, au début des années 2000, le RUTASM s'apprêtait, après des démarches auprès du MTQ, à aller à la Commission des droits de la personne du Québec, pour obliger les intermédiaires de taxis à offrir un nombre minimum de taxis adaptés, des expériences ayant été menées pour l'adaptation des taxis en 1993 et 1994, avec du financement gouvernemental. Des subventions du MTQ pour rendre accessibles les taxis ont été offertes à partir des années 2001/2002, avec des cadres d'accessibilité à respecter. Et depuis, différentes législations et subventions ont contribué à améliorer l'accessibilité des taxis, et des MV-1 se sont rajoutés, même si leur accessibilité n'est pas totale pour desservir toutes les personnes en fauteuil roulant (de plus gros modèles de fauteuil roulant nécessitant deux entrées du taxi).

Plusieurs taxis sont accessibles actuellement, même trouve-t-on des intermédiaires composés majoritairement de taxis adaptés, comme Taxi Para-Adapté, service que des membres du RUTASM ont utilisé lors de voyages à Montréal et à Laval, en 2017 et 2018.

À Sherbrooke, le RUTASM a négocié une entente en 2016 avec l'intermédiaire Taxis de Sherbrooke* (24/24, 7/7), pour que l'unique taxi adapté puisse répondre à une demande de taxi dans la nuit, moyennement de réserver le taxi adapté avant 17 h le soir. Nous avons une rencontre de prévue en 2019 pour demander qu'il se procure un deuxième taxi adapté (nécessaire), mais voici qu'est tombé brusquement, le 20 mars dernier, le Projet de loi 17...

Projet de loi 17 Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobiles

Le projet de loi 17, qui favorise les UBER, LIFT et autres multinationales de transport, a été écrit, dit-on, dans le but d'augmenter l'offre de service, au grand plaisir des personnes préférant le service privé d'automobiles aux transports en commun, ce qui n'est pas pour faire diminuer les GES. Les personnes handicapées se retrouvent à la merci de ceux qui voudront bien leur faire un peu de place dans le dit projet de loi.

À nulle part dans le projet de loi 17 n'apparaît l'aspect d'obligation à l'accessibilité. Comme c'est actuellement le cas à l'article 63 du *Règlement sur les services de transport par taxi Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01, a. 88)* qui dit que lorsqu'une compagnie de taxis a plus de 20 véhicules, elle est obligée d'avoir un taxi accessible :

63. Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi qui fournit des services à au moins 20 cocontractants doit compter dans sa flotte de taxis, qu'ils soient sa propriété ou celle de ces personnes, au moins un taxi accessible aux personnes handicapées.
D. 690-2002, a. 63.

* Très bon reportage sur Taxis de Sherbrooke à TVA Estrie, où l'intermédiaire démontre l'utilisation de son application TAXI COOP (<https://www.tvanouvelles.ca/2019/04/04/on-offre-plus-que-ce-quuber-offre>).

Comme également l'article 10 de la *Loi concernant les services de transport par taxi S-6.01* :

SECTION II

DÉLIVRANCE DE PERMIS

10. La Commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération en tenant compte, le cas échéant, du nombre maximal de permis fixé en vertu de l'article 10.1. Elle doit cependant considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier de toute clientèle qu'elle désigne, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées.

La Commission peut fixer des conditions et des restrictions particulières applicables au maintien d'un permis de propriétaire de taxi qu'elle délivre.

Pour l'application des premier et deuxième alinéas, un permis ne peut être délivré après le 10 juin 2009 que si le taxi qui y est attaché est accessible aux personnes handicapées, sauf si la Commission est d'avis que le nombre de taxis accessibles aux personnes handicapées est suffisant pour répondre aux besoins de ces personnes.

2001, c. 15, a. 10; 2009, c. 17, a. 3; 2016, c. 22, a. 9.

Les véhicules actuellement accessibles dans le projet de loi nous apparaissent tout au plus «tolérés» lors de droits exigibles pour le maintien d'une autorisation déjà octroyée par la CTQ (art. 97 et 98). Et il y est question à l'article 138 que le gouvernement « pourrait » réglementer du transport par automobile pour des personnes handicapées par des exemptions de dispositions de la présente loi et déterminer diverses normes. En effet, pour l'article 138-3°, on indique que le gouvernement « peut », alors qu'il devrait apparaître « doit », comme à l'article 5 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*. Nous sommes très loin des réglementations d'accessibilité actuelles et de la reconnaissance et promotion des articles 10 et 15 de la *Charte des droits et libertés de la personne du Québec*, proclamant le droit à l'égalité des personnes handicapées.

Or la *Loi concernant les services de transport par taxi* et son *Règlement* vont être abolis avec le projet de loi 17...

Le RUTASM est inquiet lorsque qu'on entend des gens se réjouir « que le gouvernement permette enfin aux simples citoyens de faire de l'argent avec le covoiturage, en travaillant soit pour Uber, ou pour n'importe quelle compagnie ou coopérative qui voudra profiter de ce nouveau marché. » (Le Soleil et La Tribune, 10-4-19). Le transport en commun « par autobus » ne peut pas toujours conduire les gens du point A au point B, mais un transport en commun peut donner, avec des réglementations transparentes et sécuritaires, des contrats à des chauffeurs de taxis qui feront ces trajets, avec 2 ou 3 personnes à bord.

Conclusion

Ne peut-on pas trouver une autre façon d'améliorer l'industrie du taxi sans la détruire? Ce ne sont pas que des ménages et des chauffeurs qu'on brise actuellement, même en leur promettant de trouver des façons de payer leur « expropriation ». Ce sont des emplois qu'on abolit, emplois de travailleurs autonomes qui sont actuellement encadrés par des lois, et que le gouvernement devrait soutenir pour que ces chauffeurs puissent continuer à faire le bon travail qu'ils font dans les communautés, avec des améliorations selon les besoins.

Ce sont aussi les efforts des personnes handicapées qui avec ce projet de loi 17 sont anéantis et qui vont devoir à nouveau se battre, et sans la CTQ. Et aussi des régions qui peuvent se retrouver encore plus sans taxis. Et aussi des personnes à faibles revenus et vulnérables qui vont se retrouver à la merci des forces du marché, c'est-à-dire souvent sans services.

Pourquoi cette loi, alors qu'il y a d'autres solutions pour améliorer une industrie importante au Québec? Faut-il vivre les mêmes drames qu'à New York, qu'à Toronto? Nous ne sommes pas obligés. Appel au ministre Bonnardel pour sauver des emplois, pour sauver le transport adapté et tous les services dans les régions qu'offre l'industrie du taxi actuel. Le 250 000 \$ ne pourrait-il pas servir à soutenir l'industrie du taxi, avec les permis actuels, et aider à réaliser des améliorations dans cette industrie?



Raymond Duquette
Président du RUTASM



France Croteau
Coordonnatrice

RUTASM, 12-4-19