



Synthèse du mémoire sur la Réforme du transport par taxi

DRECN-1067SYN

Siège social : 309, rue Brock, Drummondville QC J2B 1C5
Téléphone : (819) 475-8585 ou 1 800 567-1465 Télécopieur : (819) 475-8753 Téléscripneur : 1 800 567-1477
Site Web : <http://www.ophq.gouv.qc.ca>

Rédaction

Commentaire [COMMENT1] : Laissez cette page vierge.

Guy Gilbert

Le

7 octobre 1999

Mise en page

Jocelyne Bisson

Approbation

Norbert Rodrigue,
président-directeur général

Table des matières



1. Problématique	1
2. Contexte de la réforme et attentes de l'OPHQ	3
3. Principaux commentaires de l'OPHQ	5
4. Autres appuis aux propositions commentées.....	9

1



Problématique

Le transport par taxi régulier et par taxi adapté constitue un moyen de déplacement privilégié qu'utilisent quotidiennement les personnes handicapées dans l'ensemble du Québec. Dans le cadre des services offerts par les sociétés de transport et les corporations de transport adapté subventionnées par le ministère des Transports (MTQ), il y a eu une moyenne de 1,4 million de déplacements annuels par taxi au cours des cinq dernières années. Ces déplacements constituent 40 % des déplacements subventionnés par le MTQ. Pour l'industrie du taxi, ces déplacements représentent un chiffre d'affaires d'environ 9 millions de dollars annuellement. Il faudrait sans doute ajouter à ces statistiques, les déplacements que les personnes handicapées effectuent en dehors du cadre du transport adapté subventionné.

Sur une flotte provinciale de 8 000 taxis, il n'y aurait cependant qu'une cinquantaine de véhicules adaptés. On retrouve une concentration de ces véhicules (une vingtaine) sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Dans les milieux ruraux, l'absence ou la non-disponibilité de services de taxi se font lourdement sentir, puisque le transport adapté par minibus ou autobus adapté se

fait à heures fixes pendant la journée, très rarement en soirée et la fin de semaine. Pour l'ensemble des besoins en déplacements occasionnels, la clientèle ne peut compter en général que sur des véhicules se déplaçant à heures fixes (un aller-retour par jour) et sur des trajets fixes et qui sont majoritairement accaparés par les personnes qui se déplacent sur une base régulière.

Mis à part la possibilité d'une entraide familiale, le taxi régulier ou adapté demeurerait jusqu'à dernièrement la seule alternative. Cependant, le transport bénévole et le covoiturage semblent être en croissance. Ils constituent donc actuellement une mesure palliative, sinon alternative, à un manque de ressources ou de disponibilité de ressources en transport adapté.

Le taxi régulier constitue le type de véhicule principalement utilisé pour l'ensemble des déplacements. Il répond aux besoins en déplacements d'une partie seulement de la clientèle des personnes handicapées, soit celles qui utilisent le transport adapté pour des raisons reliées, par exemple, à l'orientation dans le temps ou l'espace, au discernement requis pour un déplacement autonome, à une mobilité réduite, mais ne demandant pas l'utilisation d'un fauteuil roulant motorisé pour leurs déplacements.

De plus, la disponibilité d'un véhicule adapté en dehors des heures allouées au transport public est très faible. Ces véhicules coûteraient chers à l'achat et la demande n'est pas assez forte dans plus d'un secteur à faible densité démographique pour justifier un tel achat par un propriétaire de taxi.

Par ailleurs, en dehors du programme de transport adapté, le transport par taxi n'est pas utilisé fréquemment en raison de son coût élevé. En effet, les revenus de la clientèle handicapée sont peu élevés. Sur une population évaluée à environ 900 000 personnes, plus du tiers de celles-ci vivent sous le seuil de faible revenu et

68,3 % vivent avec un revenu de 15 000 \$ et moins. Environ 75 % des personnes handicapées sont inactives sur le marché du travail, dont 30 % sont à la retraite.

1

Contexte de la réforme et attentes de l'OPHQ

Par cette réforme, le ministère des Transports veut améliorer la qualité et la quantité des services de taxi. L'OPHQ a de grandes attentes : ce sont des changements réels et des obligations spécifiques aux dispensateurs de services qui sont attendus. L'expression claire de ces attentes est d'autant plus importante qu'il nous faut faire valoir les besoins des personnes handicapées considérant les enjeux plus globaux liés à l'industrie du taxi.

Cette réforme du taxi doit aussi s'arrimer avec la révision en cours du programme d'aide au transport adapté. Cette révision propose d'examiner toutes les alternatives possibles pour mieux répondre aux besoins. L'une d'entre elles consiste à mettre davantage à profit les ressources existantes et à coordonner leurs activités pour maximiser la réponse aux besoins (qualité et quantité). Nos commentaires tiennent compte de cette importante révision et de la nécessité d'élargir les moyens de répondre à une demande de services, dont la croissance significative et régulière pour la prochaine décennie ne fait plus aucun doute.

1

Principaux commentaires de l'OPHQ

Cette réforme du taxi constitue un pas en avant pour améliorer la situation de l'accessibilité du transport en taxi pour les personnes handicapées. C'est pourquoi l'OPHQ appuie spécifiquement plusieurs propositions. Il demande toutefois certains ajouts ou modifications à quelques-unes d'entre elles.

Ainsi, l'OPHQ :

1. **appuie** l'émission de nouveaux permis par contrat (permis spécialisés). Cette proposition 44 donne la possibilité de contrer la non-disponibilité des détenteurs de permis de taxi pour du taxi adapté et permet le développement d'une flotte de taxis adaptés ;

émet des réserves importantes : le jumelage de permis sous-entend-il le jumelage de clientèle dans les déplacements ? Rejet ferme d'un tel objectif si tel est le cas.

L'émission de nouveaux permis vise-t-elle à encourager le développement de services parallèles ou constitue-t-elle une étape qui assure d'abord le service adapté qui s'intègre ensuite à l'ensemble des services réguliers offerts à la population en général ? Rejet ferme d'un objectif de services parallèles si tel est le cas ;

demande l'ajout dans cette proposition de la préoccupation pour la coordination et l'harmonisation des contrats alloués par le réseau de la santé avec celui des organismes de transport adapté (guichet unique) ;

déplore l'absence d'incitatifs financiers pour l'achat de véhicules adaptés ;

propose la mise en place d'une subvention gouvernementale comparable à celles attribuées actuellement à l'achat d'autobus à plancher bas ;

2. **appuie** la proposition 45 spécifiant le pouvoir des autorités régionales ou métropolitaines d'obliger les associations de services à exploiter un certain nombre de véhicules adaptés ;

demande l'ajout du terme * devoir + à celui de * pouvoir +. Les autorités régionales auraient ainsi le pouvoir et le devoir d'obliger l'exploitation de taxis adaptés ;

3. **appuie** les propositions 7 (option B) et 8 sur la formation aux chauffeurs et l'obligation de la suivre ;

demande de diminuer le délai à deux ans dans un premier temps pour qu'un chauffeur reçoive la formation (proposition 8), soit un an pour réviser et rebâtir un nouveau contenu de formation, afin de le rendre plus substantiel et plus conforme à la qualité d'intervention attendue par les personnes handicapées et un an maximum pour que tous les chauffeurs de taxi reçoivent cette formation. Par la suite, un délai d'un an maximum serait accordé pour tout nouveau chauffeur.

4. **appuie** la proposition 40 qui reconnaît et encourage le covoiturage et l'élargissement pour tout motif ;

demande qu'il y ait des incitatifs financiers ou autres pour encourager l'offre de ce mode de transport ;

5. **appuie** les propositions 41, 42 et 43 qui reconnaissent et encouragent le transport par bénévoles et prévoient une contribution aux frais plutôt qu'au taux du kilométrage et une accréditation des bénévoles par des organismes reconnus ;

demande que le taux de 0,34 \$ le km qui se justifie pour les fonctionnaires provinciaux, serve de balise pour déterminer un niveau raisonnable de contribution aux frais ;

6. **appuie** les propositions 15 (option A) et 16 (option B) qui prévoient la liberté de choix du véhicule de taxi pour la clientèle et l'obligation des associations d'offrir ce choix ;
7. **appuie** la proposition 21 qui prévoit l'élargissement de l'empattement du véhicule de base (plus spacieux) ;
8. **appuie** la proposition 22 qui indique que tout nouveau véhicule ne doit pas avoir plus de deux ans lors de la première immatriculation comme taxi. Augmentation de la sécurité et du confort ;
9. **appuie** la proposition 23 (option A) qui prévoit la diminution progressive de la limite d'âge d'un véhicule taxi à 7 ans. Règle essentielle pour garantir plus de confort et de sécurité ;
10. **appuie** les propositions 30 et 31 relatives à la pose d'un taximètre électronique dans tous les véhicules pour émission de reçus qui permettent la description de la date, de l'heure, de la durée totale de la course. Ce taximètre est essentiel à une protection accrue du consommateur.

Ce taximètre devrait permettre d'éliminer ou de contrôler la surtarification imposée à certains clients. Son usage devrait être obligatoire même s'il y a un contrat avec le client et que le tarif est différent ;

11. **appuie** les propositions 49 et 50 sur la décentralisation dans les régions d'un certain nombre de pouvoirs favorisant ainsi une plus grande proximité entre la clientèle, les dispensateurs de services et les autorités régionales ou métropolitaines.

1



Autres appuis aux propositions commentées

Proposition 1 :

Accord, évite l'achat de vieux véhicules, favorise le démarrage de nouveaux services (moins dispendieux).

Proposition 2 :

Demande une fusion des 2 options. Les permis ne doivent plus être transférables (permission une fois pour anciens permis).

Proposition 5 :

Demande une fusion des 2 options. La levée du moratoire est essentielle. Tenir compte de l'importance de la population à desservir comme preuve de nécessité.

Proposition 9 :

Une vérification du dossier criminel est essentielle.

Proposition 10 :

Le taximètre est excellent pour vérifier l'offre réelle et protéger le consommateur.

Proposition 12 :

Accord pour la tenue d'un dossier d'infractions par les autorités régionales. La protection d'une clientèle vulnérable est essentielle. Demande l'intégration des trois options.

Proposition 17 :

Un contrat doit être remis au client séance tenante et une seule fois pour une série de déplacements ayant les mêmes caractéristiques.

Proposition 20 :

Accord à l'option A : Mirabel desservi par Île de Montréal et couronne nord.

Proposition 21 :

Accord à l'empattement plus large.

Proposition 26 :

Accord pour la fusion, mais attention aux territoires limitrophes qui se voient diminuer potentiellement leur clientèle et les services disponibles.

Proposition 29 :

Accord. Permet une simplification de l'organisation des services par organismes de transport.

Proposition 46 :

Accord pour permis d'expérimentation.

Proposition 47 :

Accord pour l'abolition des ligues et création d'une association professionnelle (option B).

Proposition 48 :

Accord pour un transfert de responsabilités aux instances régionales et locales.