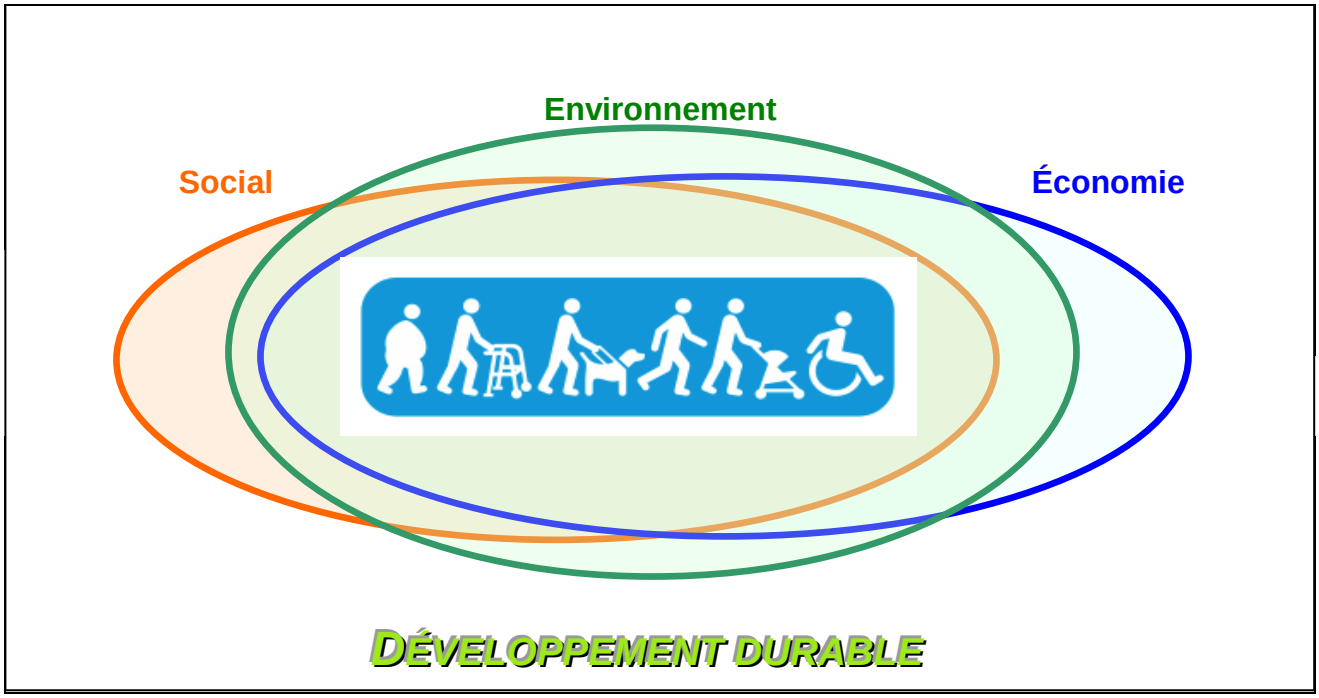
Kéroul, récipiendaire
du *Prix Ulysse* décerné par
l'Organisation mondiale du tourisme

Une nouvelle politique de mobilité durable *ET INCLUSIVE* pour le Québec



Mémoire de Kéroul

Présenté au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Transmis au Ministère le 7 août 2017 (*PMD2018@transports.gouv.qc.ca*)

KÉROUL
4545, avenue Pierre-De Coubertin
Montréal (Qc) H1V 0B2

Une nouvelle politique de mobilité durable *ET INCLUSIVE* pour le Québec

Table des matières

Préambule……. page 5

1) Kéroul..... page 6

2) L'accessibilité : une question de droit, de développement durable, d'éthique et de bon sens économique…….. page 7

3) Le transport, pierre angulaire de la vie sociale pour chacun d'entre nous…….....…… page 10

4) L'importance stratégique du transport par taxi dans chacune de nos communautés…….. page11

5) Des orientations quant à l'accessibilité des taxis pour les personnes handicapées…….. page12

6) Les recommandations de Kéroul…….. page 13

Annexe 1- Obligation de service équivalent pour les personnes handicapées en fauteuil roulant, « Discussion » de la recommandation de Kéroul…….. page 17

Annexe 2- L'exemple de la règlementation de la Ville d'Ottawa……. page 18

Annexe 3- La Loi ontarienne exige des municipalités qu'elles évaluent le besoin de services de taxis accessibles sur demande…… page 19

Préambule

*Une nouvelle politique de mobilité durable **ET INCLUSIVE** pour le Québec.*

Nous ajoutons sciemment le qualificatif « et inclusive » au titre de la nouvelle politique même si nous croyons qu'il s'agit là d'un pléonasme : comment une politique qui se dit durable ne pourrait pas être inclusive?

De par la vocation même de notre organisation, il nous faut insister sur la dimension sociale du développement durable, une dimension qui est trop souvent laissée pour compte.

Et tout particulièrement dans le domaine du transport des personnes : voici des infrastructures et des services qui s'avèrent essentiels pour le bon fonctionnement de notre société, qui requièrent des investissements considérables, qui font appel à des technologies de pointe, et qui ont des répercussions à long terme.

Les décisions des autorités responsables de ces infrastructures et de ces services se doivent d'être exemplaires tant sur le plan de l'inclusion des personnes handicapées que sur ceux de l'efficacité et de l'efficience du système de transport.

1- Kéroul

Kéroul est une organisation à but non lucratif fondée au Québec en 1979. Sa mission est de rendre accessibles le tourisme et la culture aux personnes à capacité physique restreinte. (Kéroul est une contraction des mots « Québec » et « roule ».)

Kéroul a une approche pragmatique et non dogmatique ; sa philosophie peut se résumer à ceci :

« À l'impossible nul n'est tenu. Mais au possible nous devrions tous l'être. »

Cette philosophie se traduit par les objectifs suivants :

1) Tous les nouveaux projets et constructions neuves susceptibles d'accueillir le public devraient être conçus pour être universellement accessibles ;
2) Il en va de même pour les rénovations majeures de bâtiments ouverts au public ;
3) Enfin, pour les bâtiments existants, nous incitons les propriétaires à réaliser les aménagements raisonnables qui faciliteront l'accès à leurs bâtiments aux personnes handicapées.

Les principales actions de Kéroul sont :

- L'évaluation et la certification de l'accessibilité des établissements touristiques et culturels.
- La formation du personnel de première ligne. Le cours, *Service Complice*, a été dispensé à plus de 25 000 personnes au Québec et est maintenant disponible en ligne.
- La réalisation d'études de marché et sur les besoins des touristes à capacité physique restreinte.
- La diffusion de l'information sur les établissements et les services touristiques accessibles. La banque de données de Kéroul peut être consultée en ligne.
- La promotion des établissements touristiques accessibles aux personnes handicapées.
- La représentation auprès de diverses instances afin de faire progresser l'accessibilité du tourisme, de la culture et des services de transport pour les personnes handicapées.

2- L'accessibilité : une question de droit, de développement durable, d'éthique et de bon sens économique

♿ Pour respecter les droits de la personne

Qu'il suffise de rappeler que *la Déclaration des droits de la personne handicapée* a été adoptée par l'ONU en 1975, il y a maintenant 42 ans!

La même année, le gouvernement du Québec adoptait la *Charte des droits et libertés de la personne* (L.R.Q., chapitre C-12) dont l'article 15 prévoit que :

> *15. Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravaning, et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles. »*

Ces droits sont clairement établis. La *Convention relative aux droits des personnes handicapées* adoptée par l'ONU en 2006 précise les responsabilités des pouvoirs publics :

> ***«*** *1. Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer (…) l'accès à l'environnement physique, aux transports, (…) et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public. »*
>
> *« Ces mesures (…) s'appliquent, entre autres aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, (…) »*
>
> ***«*** *2. Les États Parties prennent également des mesures appropriées pour (…) faire en sorte que les organismes privés qui offrent des installations ou des services qui sont ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées »* (extraits de l'article 9 portant sur l'accessibilité)

La Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées, «À part entière: pour un véritable exercice du droit à l'égalité» adoptée en 2009 vise « *la parité entre les personnes handicapées et les autres citoyens dans l'exercice des rôles sociaux, notamment par l'accroissement de leur participation aux activités de loisir, de sport, de tourisme et de culture.* »

Cette politique vise également à « *mieux assurer aux personnes handicapées le respect de leurs droits dans un esprit d'égalité. Cela signifie de leur offrir les conditions pour qu'elles puissent exercer, dans les faits, les mêmes droits que ceux reconnus à l'ensemble de la population* »

Mais qu'en est-il du respect de ces droits et de la mise en œuvre de ces mesures? Laissons le Secrétaire général de l'ONU s'exprimer à cet égard :

> « *Les questions relatives au handicap gagnent progressivement en visibilité dans les résultats des conférences et sommets mondiaux consacrés au développement.* ***Il faut toutefois que les engagements pris soient transposés en mesures concrètes****. Les droits et les préoccupations de plus d'un milliard de personnes handicapées doivent être intégrés dans le corps des processus de développement. »*[1] *(Nous soulignons)*

♿ Pour une question d'éthique

Kéroul a participé au *2e Congrès international de l'OMT sur l'Éthique du tourisme* tenu à Quito en 2012. Une phrase résume bien à notre point de vue la notion d'éthique; elle est celle d'un conférencier, Mr. De Villers:

"Ethics is to do the right thing. But do it!"

♿ Pour se conformer aux principes du développement durable

Un développement durable peut-il ne pas être inclusif?

La nouvelle ***Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020*** **adoptée par le gouvernement du** Québec reconnait l'accessibilité comme partie intégrante du concept de développement durable. L'orientation 4 de cette *Stratégie,* "Favoriser l'inclusion sociale et réduire les inégalités sociales et économiques" prévoit que l'accessibilité universelle doit être visée afin de permettre à tous d'exercer leurs droits et d'avoir la possibilité de travailler » (page 19).

Voir : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strategie-DD.pdf

Cette position est conforme avec les nouveaux objectifs de développement durable pour l'horizon 2030[2] adoptés par l'Organisation des Nations Unies (ONU) en septembre 2015.

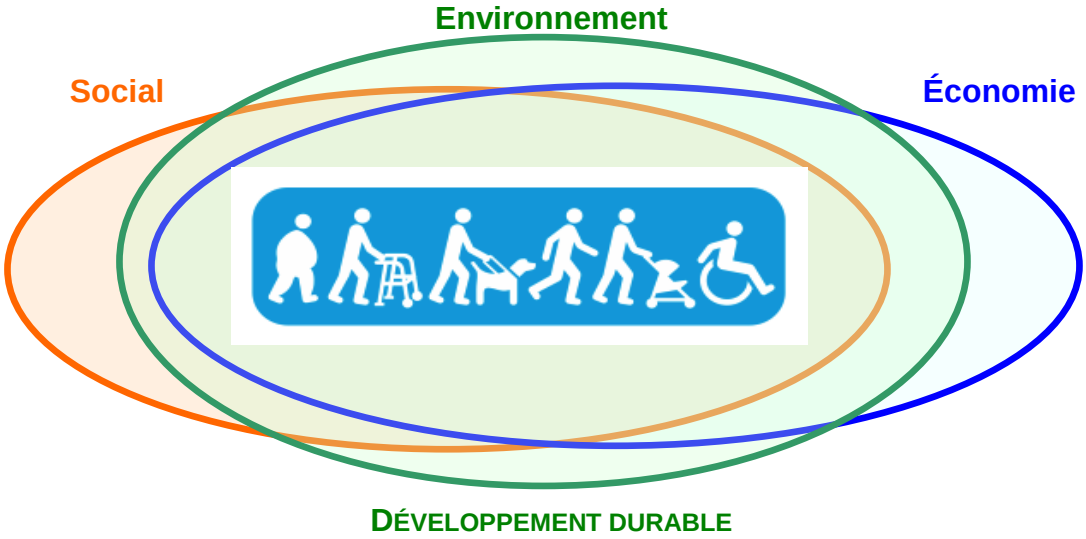
L'objectif no 11 cible tout particulièrement l'accessibilité des établissements humains : *« Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, surs, résilients et durables. »*

---

[1] Organisation des Nations Unies, Réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et autres objectifs de développement adoptés au niveau international pour les personnes handicapées, Rapport du Secrétaire général, Soixante-sixième session, 17 juillet 2011.

[2] Voir : https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld

Figure 1 : « *La population est au cœur du développement durable* »



On présente souvent le développement durable comme le point de rencontre entre l'environnement, l'économie et le social. Mais n'est-ce pas la population qui est au centre de l'ensemble de ces préoccupations?

♿ Pour s'adapter à la réalité économique

La réalité de marché et l'évolution démographique de la clientèle doivent être prises en compte. Le nombre de personnes handicapées dans le monde est évalué à 1 milliard par la Banque mondiale, soit 15% de la population totale.

La sagesse économique : les aménagements requis pour l'accessibilité des lieux ne sont pas significativement plus coûteux lorsqu'ils sont prévus dès la phase de conception des plans;

L'effet du nombre : la rentabilité d'un investissement ne se calcule pas uniquement par rapport au nombre de personnes qui auront bénéficié directement des aménagements accessibles, il faut tenir compte également du poids du groupe. Les personnes handicapées voyagent en famille ou en groupe, ils participent à des évènements familiaux ou à des congrès. Si la personne handicapée ne peut utiliser un mode de transport, c'est l'ensemble du groupe qui devra trouver une autre solution.

Des bénéfices locaux : les premiers à bénéficier de transports sans obstacle sont bien évidemment les citoyens locaux.

Mais au-delà de la rentabilité, l'accessibilité reste …***the right thing to do!***

3- Le transport, pierre angulaire de la vie sociale pour chacun d'entre nous

Quelles seraient nos vies sans notre capacité de se mouvoir et sans les services de transport? Se déplacer de sa résidence à son lieu d'étude, de travail, ou de loisir; aller voir ses amis, sa famille; aller consulter son médecin; faire ses courses, etc.

Si la vie sociale de tous les citoyens est impensable sans déplacement, il en va de même pour les personnes handicapées. Sauf que, dans leur cas, c'est plus complexe.

Développer l'accessibilité du tourisme c'est aussi s'assurer de services de transport accessibles. En tourisme, la notion du transport porte-à-porte n'est pas que locale, c'est le porte-à-destination! Notre chaine de déplacements implique les services de transport entre notre résidence et notre destination de voyage : taxis, autobus, métro, autocars, trains, avions, bateaux, etc. Un maillon rompu ici ou là mettra en péril tout le voyage.

Depuis plusieurs années les services publics de transport en commun prennent en compte les besoins des personnes handicapées, notamment lors du renouvèlement de leurs véhicules. Les résultats sont moins probants dans le cas des transporteurs privés, les autocars et les taxis notamment. Pourtant ces transporteurs opèrent en vertu de permis émis par des autorités publiques. N'y aurait-il pas lieu d'adopter des mesures de concordance dans les politiques de transport?

4- L’importance stratégique du transport par taxi dans chacune de nos communautés

Le taxi est un service complémentaire nécessaire au bon fonctionnement des services de transport collectifs, qu’ils soient urbains ou interurbains, et du seul service de transport pour certaines catégories de personnes moins motorisées (personnes handicapées, âgées, ruraux, etc.).

Le taxi constitue aussi un service d’appoint pour les déplacements imprévus (affaires, urgences, etc.). De ce fait, les autorités ont une responsabilité en ce qui a trait à la disponibilité et au bon fonctionnement de ce service de transport.

Le taxi est l’ingrédient indispensable du « cocktail transport ».

Et cette importance est encore plus évidente pour les personnes handicapées.

Dans certains milieux urbains où l’aménagement et l’utilisation des trottoirs ne permettent pas un déplacement minimal pour une personne en fauteuil roulant, les taxis, pour peu qu’ils disposent de véhicules adaptés, peuvent faire toute la différence.

5- Des orientations quant à l'accessibilité des taxis pour les personnes handicapées

Cette préoccupation de politique publique liée à l'accessibilité de services de transport privé par taxi a déjà été prise en compte par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT, maintenant l'International Transport Forum)[3] :

> *« Il est fortement désirable que tous les taxis soient accessibles lorsque leur usage se fait principalement en les hélant sur rue; lorsque que les taxis sont requis par réservation téléphonique ou à un poste d'attente, les taxis accessibles peuvent se limiter à une proportion de la flotte, pourcentage à déterminer selon les situations locales. »*

Cette recommandation a été adoptée par la CEMT en 1994, cela fait 23 ans. Elle est toujours pertinente, surtout quand on considère le vieillissement de la population et l'adaptation des services de transport public.

Le Bureau de la concurrence du Canada, dans son rapport sur la « *Modernisation de la réglementation régissant l'industrie canadienne du taxi* »' va aussi dans le même sens[4] :

> « *Les organismes de réglementation pourraient fixer un nombre suffisant d'options d'accessibilité pour les résidents et visiteurs ayant un handicap, notamment <u>en obligeant les compagnies de taxi à consacrer un pourcentage donné de leur flotte de véhicules aux services accessibles.</u> Bon nombre de municipalités délivrent une catégorie distincte de plaques d'immatriculation aux taxis accessibles et sont conscientes que les chauffeurs qui utilisent ce genre de véhicule assument des coûts d'équipement supplémentaires et passent plus de temps avec chaque passager, ce qui réduit le nombre de courses qu'ils effectuent.* » (Nous soulignons)

Depuis le début des années 2000, plusieurs municipalités canadiennes ont adopté des règlements obligeant les intermédiaires en service de taxi à disposer de véhicules accessibles et à les rendre disponibles pour offrir un service de transport privé par taxi aux personnes handicapées utilisant un fauteuil roulant. L'exemple le plus probant est la Ville d'Ottawa qui adoptait de telles mesures en 2001 et qui, en les bonifiant peu à peu, est devenue aujourd'hui un modèle du genre.

La même année, le gouvernement du Québec adoptait son nouveau règlement sur le transport par taxi et son article 63 qui prescrivait que tous les intermédiaires qui répartissaient les appels à 20 taxis et plus devaient disposer d'au moins un véhicule adapté. Cette disposition règlementaire n'a jamais été appliquée de façon très ferme - ni bonifiée - par le ministère des Transports.

---

[3] CEMT, Résolution No 94/2, <u>L'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite</u>, CEMT/CM(94)8.

[4] Voir le rapport daté du 26 novembre 2015 au : http://www.bureaudelaconcurrence.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/04007.html

6- Les recommandations de Kéroul

1. Accélérer les investissements pour rendre le métro de Montréal accessible aux personnes handicapées ;

2. Prescrire que tous les nouveaux autocars mis en service sur les circuits interurbains ou pour le transport de groupes soient accessibles aux personnes handicapées ;

3. S'assurer de l'accessibilité des terminus d'autocars et de tous les lieux de vente de titres de transport ;

4. Favoriser l'accessibilité des établissements commerciaux situés dans les villages-relais ;

5. Investir dans le pavage des voies cyclables ;

6. Contribuer à une campagne de sensibilisation quant à la cohabitation harmonieuse des usagers des voies cyclables ;

Concernant la norme de service pour le transport par taxi des personnes handicapées :

7. Adopter un règlement fixant une norme de service pour le transport de personnes handicapées utilisant un fauteuil roulant que les intermédiaires en service de taxi auront l'obligation de respecter[5].

   Il s'agit d'offrir aux personnes handicapées un service de taxi équivalent à celui qui est offert à l'ensemble de la population. À Montréal, ce délai d'attente raisonnable devrait être de l'ordre de 30 minutes après l'appel. Ce service devrait être disponible 24h sur 24, 7 jours par semaine. Ailleurs, le service équivalent devra être jugé sur la base du service de taxi offert dans la communauté.[6]

   Il serait possible de mettre en œuvre cette norme graduellement, par exemple pour les intermédiaires desservant les municipalités de 15 000 habitants et plus la 1ère année (en lien avec l'obligation de produire des plans d'action à l'égard des personnes handicapées prévue à l'art. 61.1 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*) et les autres l'année suivante.

---

[5] La *Loi concernant les services de transport par taxi* a été modifiée en 2016 afin de permettre au gouvernement de fixer une norme de service pour le transport des personnes handicapées par taxi accessible que devront respecter les intermédiaires en service de taxi. Cette mesure est conforme aux articles 9, 19 et 20 de la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* de l'ONU. L'argumentaire de Kéroul pour cette mesure est présenté dans les mémoires déposées à l'Assemblée nationale les 10 mars et 25 mai 2016. Les personnes handicapées du Québec attendent avec impatience le projet de règlement du gouvernement qui viendra concrétiser cette ouverture. Voir à cet effet les revendications de MÉMO-Qc. Voir aussi « la discussion » de cette recommandation en Annexe.

[6] La législation ontarienne prévoit que les municipalités doivent consulter le milieu pour bonifier l'offre de transport (voir l'Annexe 3). Au Québec ces révisions pourraient se faire aux 5 ans au niveau des MRC.

8. Allouer une partie des fonds du *Programme d'aide à la modernisation des services de taxi* pour soutenir les intermédiaires dans la mise en œuvre cette offre de service.

9. Obliger les entreprises de transport qui utilisent les applications mobiles (UberX et autres) à offrir un service équivalent aux personnes handicapées. (Pourquoi en serait-il autrement ?)

10. Créer un fonds afin que l'ensemble de l'industrie du taxi – y compris UberX – contribue à l'offre de service de taxi pour les personnes handicapées utilisant un fauteuil roulant. (Exemple de la Ville de Chicago où chacun des taxis contribue 100$ par année pour soutenir cette offre de service.)

11. Renforcer les exigences réglementaires à l'égard des transporteurs par taxi en ce qui concerne :

    a. La formation des chauffeurs, notamment celle portant sur le transport des personnes handicapées, une formation donnée par des personnes handicapées, plus intense et plus sélective qui pourrait être remise à niveau aux trois ans ;

    b. Un perfectionnement professionnel sur la base de la reconnaissance des compétences des chauffeurs existants ;

    c. Une plus grande sévérité à l'égard des chauffeurs fautifs entraînant la révocation de leur permis de travail ;

    d. Les véhicules, plus spacieux et plus récents et dotés d'équipements liés à la sécurité routière et à la sécurité publique ;

    e. La tarification établie par la Commission des transports du Québec, qui pourrait être considérée comme une tarification maximale ;

    f. Les relations de travail employeurs/employés entre le titulaire du permis et son chauffeur, pour mettre fin à la location des taxis et à la déresponsabilisation des titulaires des permis ;

    g. La révocation des permis des exploitants fautifs à répétition.

Concernant les permis restreints émis par la Commission des transports du Québec

12. Permettre aux titulaires de permis restreints de desservir l'ensemble de la population tout en donnant la priorité aux personnes handicapées ;

13. Prescrire qu'un permis restreint doit être exploité par son titulaire ou son employé ;

14. Prescrire qu'un permis restreint doit être lié à un intermédiaire en service de taxi.

Concernant les subventions pour l'adaptation des véhicules

15. Cesser de subventionner l'adaptation des véhicules des titulaires de permis restreint. (Cela est un non-sens, puisque le permis restreint est accordé gratuitement et qu'il est lié à l'obligation d'exploiter un véhicule adapté.)

16. Bonifier, en contrepartie, la subvention pour l'adaptation de véhicule aux titulaires de permis de taxi régulier à un minimum de 20 000$.

Concernant les technologies de communication et de tarification

17. S'assurer que les technologies de communication et les applications mobiles soient adaptées aux limitations des personnes handicapées, se conformer aux normes d'accessibilité web par exemple (voir les standards AA du WCAG 2.0).

18. Maintenir les formes plus traditionnelles d'accès au service de transport, par téléphone notamment, pour les personnes ne disposant pas de telles technologies.

19. Prescrire l'obligation de taximètres émettant un reçu mécanique indiquant la date, l'heure d'embarquement, la distance parcourue, le numéro du chauffeur, le numéro du taxi et l'heure du débarquement, afin notamment d'éviter toute fraude, les surcharges tarifaires et faciliter les recours.

20. Faire en sorte que les nouveaux taximètres électroniques soient équipés d'un dispositif sonore permettant aux personnes ayant une limitation visuelle d'entendre le montant de la course.

Concernant la valeur des permis de taxi

Il est frustrant pour les personnes handicapées de voir des permis de taxi se transiger à des prix importants et se faire dire que l'industrie n'a pas les ressources pour investir dans des véhicules accessibles; de voir les taxis engranger des revenus de millions de dollars en transport adapté et de se dire incapables d'offrir un service régulier de taxi aux personnes en fauteuil roulant.

La valeur des permis appauvrit l'exploitant – qui doit s'endetter pour payer son droit d'accès au marché- et enrichit celui qui quitte l'industrie.

Il existe des exemples de bon fonctionnement de l'industrie du taxi sans système de permis de taxi; le cas le plus patent est Londres, reconnu mondialement pour la qualité de son service et sa règlementation rigoureuse. Il n'y a pas de permis de taxi à Londres et tous les taxis sont accessibles aux personnes handicapées.

21. La *Loi sur les services de transport par taxi* devrait prévoir une clause crépusculaire à l'effet que le système des permis de taxi actuel prenne fin dans 15 ou 20 ans et qu'il soit remplacé par :

a. des **permis de taxi non transférables**, émis en fonction de la preuve du besoin ;

b. l'obligation de mettre en service un **véhicule accessible et électrique**;

c. un **véhicule équipé d'une caméra de sécurité et d'un GPS**;

d. un véhicule équipé d'un taximètre émettant un reçu mécanique et équipé d'un dispositif sonore (recommandations 12 et 13) ;

e. un **véhicule aux couleurs de l'image de marque** décidée par les autorités locales;

f. le taxi devra être **exploité par son propriétaire ou son employé**;

g. une **formation plus complète pour les chauffeurs de taxi** portant sur le transport des personnes handicapées et leurs obligations civiles (en cas d'accident, etc.)

La recommandation originale de Kéroul prévoyait que les permis actuels pourraient continuer à être exploités après la date de la fin des transferts de permis (voir le Mémoire déposé par Kéroul en commission parlementaire le 10 mars 2016, page 35). Or l'industrie disposerait aussi de 15 à 20 ans pour contrecarrer ce projet, notamment en transférant chacun des permis de taxi à autant d'entreprises. Les titulaires de permis pourraient ainsi vendre leurs entreprises alors que les permis ne changeraient pas de titulaires…!

Annexe 1- Obligation de service équivalent pour les personnes handicapées en fauteuil roulant
« Discussion » de la recommandation de Kéroul

Cette recommandation a été discutée par le sous-comité sur le programme d'aide à la modernisation du transport par taxi.

Des représentants de l'industrie ont fait valoir qu'il serait préférable que ce service soit offert par une entreprise spécialisée ayant la capacité de répondre à la demande sur l'ensemble du territoire, au lieu de disséminer les taxis accessibles parmi les différents intermédiaires.

Notre point de vue sur cette recommandation d'une entreprise unique et spécialisée dans le transport par taxi de personnes handicapées :

1. Ce projet n'est envisageable que dans les quelques grands centres urbains; dans les petites villes et en milieu rural, il y a peu de fournisseurs différents;
2. Une telle entreprise serait une nouvelle forme de marginalisation des personnes handicapées,
3. Cette marginalisation ne correspond assurément pas au concept d'accessibilité universelle;
4. Les personnes handicapées seraient captives de cette entreprise;
5. Cela ne pourrait fonctionner qu'à la condition de subventions constantes;
6. L'industrie du taxi ne se sentirait pas concernée par cette offre parallèle;
7. Sans obligation de service, liée à la nature publique du service et de la règlementation du taxi, l'industrie du taxi serait encore plus divisée en différents créneaux;
8. La règlementation à Ottawa prévoit que si un intermédiaire n'est pas en mesure d'offrir le service à une personne handicapée, il doit transmettre la demande en priorité à un autre intermédiaire. Pourquoi alors une plus petite entreprise de taxi ne pourrait pas transmettre sa responsabilité à un autre intermédiaire par voie contractuelle? Les entreprises de taxi capable d'offrir ce service pourraient bénéficier de cet apport financier.

En 2015, la contribution du Ministère au transport adapté représentait 90 M$ pour un coût total de 168,7 M $. De ce montant **77 millions de dollars allaient aux taxis** qui assumaient 65,8% de tous les déplacements effectués dans le cadre du programme. À Montréal, les taxis exécutent 87,9% de tous les transports adaptés, pour un revenu total annuel de 39M$.

Le taxi est un transporteur incontournable pour les personnes handicapées. Il doit aussi en assumer la responsabilité en-dehors du programme d'aide.

ANNEXE 2 - L'exemple de la règlementation de la Ville d'Ottawa

L'exemple de la Ville d'Ottawa est inspirant. Depuis novembre 2002, la Ville d'Ottawa a émis 187 permis de taxi accessible, soit 16% de tous les taxis en opération à Ottawa :

25 permis de taxi accessible émis en 2002;

40 en janvier 2007;

40 en 2008;

40 en 2009;

40 en 2010.

En vertu des dispositions du Règlement No 2012-258 de la Ville, ces taxis accessibles :

- doivent être aménagés en tout temps de manière à pouvoir transporter au moins une personne en fauteuil roulant motorisé (article 37 du Règlement) ;
- peuvent transporter tous les clients mais doivent donner priorité aux personnes handicapées lorsque la demande leur est adressée (article 36) ;
- **doivent être affilié à un intermédiaire en service de taxi.** Ils ne peuvent être en service sans avoir signalé leur disponibilité à l'intermédiaire (article 35).

Les règles que doivent observer les chauffeurs de taxis accessibles sont décrites notamment aux articles 32 à 34; on notera que le chauffeur de taxi accessible doit réserver ou établir à l'avance le trajet du retour de la personne transportée.

Les intermédiaires doivent veiller à ce que leur service de répartition réponde de manière prioritaire à une demande de service de transport par taxi accessible (article 59.11). S'ils sont incapables de répondre sur le champ, ils doivent transmettre l'appel à un autre intermédiaire (article 59.12).

Les intermédiaires doivent disposer d'un nombre de taxis accessibles correspondant à 15% du nombre de taxis qu'ils desservent (article 62 et Annexe F du règlement).

Ils doivent de plus être en mesure de répondre à la demande en tout temps, et à cet effet, ils doivent garder…

… au moins 1 taxi accessible disponible en tout temps pour les intermédiaires comptant 25 taxis à 99 taxis,

… au moins 2 taxis accessibles disponibles en tout temps pour les intermédiaires comptant de 100 à 249 taxis,

… au moins 3 taxis accessibles disponibles en tout temps pour les intermédiaires comptant plus de 250 taxis (article 63).

ANNEXE 3 – La Loi ontarienne exige des municipalités qu'elles évaluent le besoin de services de taxis accessibles sur demande

L'Ontario a adopté (en 2005) la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) dont l'objectif est :

> « **Un Ontario accessible d'ici 2025** »
>
> « L'Ontario est la première province canadienne à adopter une loi pour améliorer l'accessibilité dans les domaines qui ont une incidence sur la vie quotidienne des personnes ayant un handicap. »
>
> - extrait du site Web du gouvernement de l'Ontario (https://www.ontario.ca/fr/document/comment-se-conformer-a-la-norme-daccessibilite-pour-les-services-a-la-clientele)

Cette loi est complétée des normes d'accessibilité dans différents domaines déterminées par voie réglementaire. Par exemple, le *Règlement de l'Ontario 191/11 NORMES D'ACCESSIBILITE INTEGREES* établit les normes d'accessibilité pour les cinq secteurs que sont l'information et les communications, l'emploi, le transport, la conception des espaces publics et les services à la clientèle.

Les articles 79 et 80 de ce Règlement concernent les services de taxis pour les personnes handicapées. Voici les articles :

Obligations des municipalités : taxis accessibles

79. (1) Toute municipalité consulte son comité consultatif de l'accessibilité, si un tel comité a été créé conformément au paragraphe 29 (1) ou (2) de la Loi, la population et les personnes handicapées pour fixer la proportion de taxis accessibles et disponibles sur demande nécessaires dans la collectivité. Règl. de l'Ont. 191/11, par. 79 (1).

(2) Toute municipalité traite des progrès accomplis pour répondre au besoin de taxis accessibles et disponibles sur demande, y compris les mesures qui seront prises pour combler ce besoin, dans le plan d'accessibilité exigé en application de la partie I. Règl. de l'Ont. 191/11, par. 79 (2).

(3) Abrogé : Règl. de l'Ont. 165/16, art. 13.

(4) La définition qui suit s'applique au présent article.

«taxi accessible» S'entend au sens de l'article 1 du Règlement 629 des Règlements refondus de l'Ontario de 1990 (Véhicules de transport adaptés aux passagers physiquement handicapés) pris en vertu du Code de la route. Règl. de l'Ont. 191/11, par. 79 (4).

Obligations des municipalités : taxis

80. (1) Les municipalités qui délivrent des permis de taxi veillent à ce que les propriétaires et exploitants de taxis ne soient pas autorisés à exiger :

a) un tarif à l'égard des personnes handicapées qui est supérieur ou additionnel à celui exigé des personnes non handicapées effectuant le même trajet;

b) des frais pour le rangement des aides à la mobilité et des appareils ou accessoires fonctionnels de mobilité. Règl. de l'Ont. 191/11, par. 80 (1).

(2) Les municipalités qui délivrent des permis de taxi veillent à ce que les propriétaires et exploitants de taxis affichent des renseignements sur l'immatriculation et l'identification du véhicule sur le pare-choc arrière du véhicule. Règl. de l'Ont. 191/11, par. 80 (2).

(3) Les municipalités qui délivrent des permis de taxi veillent à ce que les propriétaires et exploitants de taxis mettent des renseignements sur l'immatriculation et l'identification du véhicule dans un format accessible à la disposition des passagers handicapés. Règl. de l'Ont. 191/11, par. 80 (3).

(4) Les renseignements visés au paragraphe (2) doivent satisfaire aux exigences du paragraphe 58 (3). Règl. de l'Ont. 191/11, par. 80 (4).

(5) Abrogé : Règl. de l'Ont. 165/16, art. 13.

La mise en œuvre de ces dispositions est décrite dans le Guide relatif au règlement sur les Normes d'accessibilité intégrées - Normes pour le transport, Gouvernement de l'Ontario, 2015.

Les municipalités devaient satisfaire aux exigences de l'article 79 (1) au plus tard le 1er janvier 2013. C'est dans le cadre de cette démarche, pour « *fixer la proportion de taxis accessibles et disponibles sur demande nécessaires dans la collectivité* », que la Ville de Toronto a tenu des audiences publiques. Les autorités ont alors décidé que **tous les taxis de Toronto devront être accessibles aux personnes handicapées en 2024.**

Voir la présentation de Madame Tracey Cook lors du Sommet mondial Destinations pour tous : http://www.destinationspourtous2014.com/fr/transport2#.WW-DPdM183g

https://drive.google.com/file/d/0BxCDsvCMtlHWb1RlM0poYUZ1NDg/view