

## Mobilisation pour le transport de personnes partout au Québec

### Le confinement doit cesser

**Québec, le 15 mars 2022-** Le député de Bonaventure, Sylvain Roy demande au gouvernement du Québec de mettre en place, sans tarder, des mesures visant à améliorer la planification du transport de personnes en région. Il appuie les revendications de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), du regroupement des associations des personnes handicapées de la Gaspésie-Les-Îles (RAPHGi) et de l'Association des taxis des régions du Québec (ATRQ).

#### Le premier lien avant le troisième lien

« Reconstruire en mieux, vers un monde post-COVID-19 inclusif, accessible et durable », tel est le thème choisi par les Nations Unies de la dernière journée internationale des personnes handicapées, tenue le 3 décembre 2021. Pourtant, les voyants sont au rouge quant au confinement institutionnel des personnes handicapées et de nombreuses personnes actuellement en perte d'autonomie dans les régions du Québec. Avant de penser à un 3<sup>e</sup> lien, il est urgent de rétablir le 1<sup>er</sup> lien qui consiste à assurer l'accès au transport de proximité des personnes dans les régions du Québec. De plus en plus, l'offre de services de transport aux personnes admissibles au transport adapté est en diminution. Les situations malheureuses et toujours plus nombreuses viennent exclure des personnes allant parfois jusqu'à les empêcher de travailler, de se scolariser et même d'accéder à des rendez-vous médicaux.

#### Le projet de Loi 17 : baisse l'offre du transport adapté

En 2019, le gouvernement du Québec déposait le projet de loi 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Il proposait une déréglementation de l'industrie du taxi et une régularisation des activités d'Uber ou d'entreprises similaires. La ligne directrice était qu'il y a 50 millions de courses à effectuer au Québec par année et que l'avenir était aux taxis. Or, depuis ce temps, plusieurs facteurs font que l'industrie du taxi n'arrive pas à répondre à la demande, particulièrement en région.

L'industrie du taxi réalisait, en 2019, plus de 70 % des déplacements des personnes admises au transport adapté dans l'ensemble du Québec, soit près de 6 millions de déplacements par année. Trois ans plus tard, la flotte de taxi a rétréci de 40 %, tout comme le nombre de courses, elle qui totalise maintenant 30 millions plutôt que les 50 millions prévues lors de l'adoption du projet de loi. Cela se répercute directement sur le manque d'accès au transport adapté des personnes en situation de handicap et de celles en perte d'autonomie.

La rigidité administrative, la réglementation serrée, l'arrivée de système d'enregistrement des ventes et la perte de rentabilité due au retard de la modulation de la tarification du taximètre ont poussé d'autres chauffeurs à quitter les rangs, tout comme la pandémie également. Les taxis restants ne sont pas suffisamment nombreux pour couvrir les heures non payantes et le service 24/7, ce qui occasionne un nombre important de ruptures de service dans plusieurs régions du Québec. Trois-Pistoles, Dégelis, St-

Pascal de Kamouraska, Islet / Cap St-Ignace, Lac-Mégantic, Chibougamau, Dolbeau sont des villes qui ont perdu leur service de taxi dans la dernière année seulement. Toutes les régions du Québec ainsi que les grandes villes sont exposées à un manque de voiture, et ce, autant de jour qu'en fin de soirée.

### **Les limites des services de transport adapté**

Dans plusieurs régions du Québec, il y a de la fragilité dans le transport adapté qui se traduit en une précarité de l'offre de transport alternatif qui se répercute directement dans celle des soins préhospitaliers d'urgence (ambulance). Cette problématique ne tient pas compte de la prise de risque par les citoyens qui décident de prendre leur voiture ou d'utiliser des moyens alternatifs (transports illégaux) qui sont à des années-lumière des standards de qualité attendus (permis, formation, véhicules, antécédents judiciaires, etc.). Elle ne tient pas compte, non plus, de la hausse constante du coût de la vie découlant de la pandémie et des conflits internationaux.

**Manque de main-d'œuvre:** 100% des compagnies de taxi affirment avoir subi des pertes de main-d'œuvre entre 20% et 60%.  
**Transport adapté:** 75 %des entreprises de taxi affirment manquer de conducteurs, et ce, en date du 17 février 2022.  
- Sources : ATRQ

Les dommages collatéraux ont déjà commencé à se faire sentir partout au Québec sous plusieurs formes et s'expriment par plusieurs bris de sécurité auxquels est exposée la population québécoise. Les personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie sont particulièrement touchées dans un contexte où l'on souhaite faciliter leur inclusion sociale sur les aspects de la santé, de l'emploi, de l'éducation, etc.

### **Des solutions**

Différentes solutions doivent rapidement être mises en œuvre par le Gouvernement du Québec. Les plus porteuses d'entre elles, sans être limitatives, sont les suivantes :

#### Industrie du taxi :

- Imposer à la Commission des transports du Québec le respect de la Loi et réviser les tarifs annuellement, ce qui n'a pas été fait depuis l'adoption du PL17 il y a trois ans;
- Mettre en place des crédits d'impôt remboursables pour faciliter le recrutement des conducteurs ou appliquer d'autres mesures fiscales pour se faire ;
- Reporter l'entrée en vigueur de l'obligation de formation des conducteurs et rendre la formation gratuite ;
- Transformer la Table de concertation nationale de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile pour permettre à l'industrie de définir les programmes la concernant ainsi que suivre le fond de modernisation de l'industrie ;
- Accorder une marge préférentielle aux entreprises locales dans les appels d'offres;
- Publier le portrait de l'industrie par territoire tel que le ministre s'y est engagé en commission parlementaire.

#### Transport de personnes handicapées :

Réformer le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles en concertation avec la Table de concertation du transport rémunéré afin de :

- permettre l'adaptation des véhicules Taxis d'occasion en bon état plutôt qu'uniquement les véhicules neufs;

- augmenter le support financier pour les coûts de modifications ;
- inclure la transformation de microbus dans le programme ;
- supporter l'achat de véhicules dont les coûts ont explosé ;
- abolir les 200 jours obligatoires de service permettant l'accès au programme.

Comment financer ces mesures :

Le fonds de modernisation de l'industrie contient des sommes inutilisées depuis près de 3 ans. Avant tout investissement supplémentaire, ce fond nous apparaît rapidement mobilisable pour arrêter l'hémorragie actuelle.

**À propos de la COPHAN, du RAPHGÎ et de l'ATRQ**

La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) est un regroupement québécois d'action communautaire autonome de défense collective des droits.

Le regroupement des associations des personnes handicapées de la Gaspésie-Les-Îles (RAPHGÎ) a pour mission la défense collective des droits et la promotion des intérêts des personnes handicapées de tous âges, de leur famille et de leurs proches.

L'Association des taxis des régions (ATRQ) est un regroupement d'intermédiaires et de propriétaires de permis de taxi opérant dans les différentes régions du Québec.

– 30 –

**Pour information :**

André Prévost  
Conseiller politique à l'Assemblée nationale  
Bureau de Sylvain Roy, député de Bonaventure  
418-833-0843

Olivier Collomb d'Eyramès  
Responsable du dossier transport  
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)  
581 307-4241

Ghislain Gagnon  
Directeur général  
Regroupement des associations des personnes handicapées Gaspésie-Les-Îles (RAPHGÎ)  
418-752-0744

Serge Lebreux  
Porte-parole  
Association des taxis des régions du Québec (ATRQ)  
418 732-9441