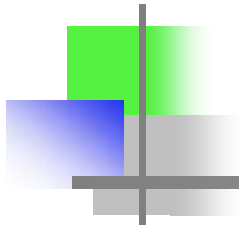


COMITÉ PROVINCIAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI



Séminaire d'automne
Orford
22 octobre 2011

Présentation de France Dompierre
Directrice du transport terrestre des personnes



Table des matières

- Formation des chauffeurs
 - Transport par taxi des personnes ayant des limitations
 - Conducteurs de berlines scolaires
- Comité interministériel sur le transport bénévole
- Programme de subventions à l'adaptation des taxis
- Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes
- Nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable



Formation des chauffeurs

- Formation des chauffeurs en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi
- Formation pour les conducteurs de berlines scolaires en vertu de la Loi sur les transports



Formation des chauffeurs – Transport par taxi des personnes ayant des limitations

■ Historique

- Formation de sept heures sur le « transport par taxi des personnes ayant des limitations » s’inscrivant dans le cadre de la réforme de l’industrie du transport par taxi
- Initiative prise en accord avec les participants de la Table de concertation de l’industrie du transport par taxi
- Formation développée par un groupe de travail composé notamment de représentants de l’industrie et de différentes clientèles des services de taxi



Formation des chauffeurs – Transport par taxi des personnes ayant des limitations

État de la situation

- Formation intégrée depuis février 2004 au cours de base de 60 heures obligatoires pour les chauffeurs de taxi de Québec, Longueuil et Laval
- Modification au Règlement sur les services de transport par taxi apportée en 2008 obligeant tous les chauffeurs de taxi à suivre cette formation avant le 31 décembre 2011
- Trois centres de formation :
 - Centre de formation en transport de Charlesbourg
 - Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec
 - Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme



Formation des chauffeurs – Transport par taxi des personnes ayant des limitations

État de la situation (suite)

- Formation offerte dans près de 70 villes qui couvrent toutes les régions du Québec
- Coût de la formation : 49 \$
- Au 1^{er} septembre 2011 :
 - 10 760 chauffeurs ont suivi la formation incluse à leur cour de base (incluant Montréal)
 - 3 430 chauffeurs ont suivi la formation de sept heures
- Plusieurs rappels ont été effectués auprès des propriétaires et des chauffeurs de taxi :
 - Une note d'information a été envoyée aux organismes de transport adapté en juillet 2011
 - Un dernier rappel pour les chauffeurs et les propriétaires a été réalisé le 4 octobre 2011



Formation des chauffeurs – Transport par taxi des personnes ayant des limitations

Réactions aux rappels effectués

- Questions fréquemment posées ?
 - **J'ai mon permis de chauffeur de taxi, mais je ne travaille pas dans ce domaine?**
 - La personne n'est pas tenue de suivre la formation. Toutefois, si elle devient chauffeur de taxi actif, elle devra suivre la formation
 - Lors du prochain renouvellement, elle sera tenue de présenter une attestation de formation
 - **Je suis chauffeur de limousine... Est-ce que je dois suivre cette formation?**
 - Oui, tout titulaire de permis de chauffeur de taxi est tenu de suivre cette formation et d'avoir en sa possession une attestation de la réussite de ce cours (Réf: art. 25.2)



Formation des chauffeurs – Transport par taxi des personnes ayant des limitations

Réactions aux rappels effectués

- Est-ce que je dois suivre la formation même si je ne fais pas de transport adapté ?
 - Oui. La formation porte entre autres sur les personnes âgées, les personnes malentendantes, aveugles ou toute autre personne qui a une mobilité limitée ou réduite à cause d'un diagnostic médical quel qu'il soit
- Quelle est la conséquence si un chauffeur n'a pas suivi la formation au 1^{er} janvier 2012?
 - Le chauffeur encourra une amende de 125 \$ à 375 \$
(Loi sur les services de transport par taxi, art. 115)
 - Le propriétaire et l'intermédiaire en services qui engageraient un chauffeur qui n'a pas suivi la formation encourront une amende de 150 \$ à 450 \$
(Loi sur les services de transport par taxi, art. 100 et 112)



Formation des chauffeurs – Transport par taxi des personnes ayant des limitations

Objectif et contenu de la formation

- Amener le chauffeur à proposer un service client adapté aux caractéristiques de la personne qui aura une limitation, c'est-à-dire :
 - Percevoir, organiser, comprendre et modifier, le cas échéant, ses activités professionnelles selon les circonstances
- Aider le chauffeur à :
 - Repérer les manifestations d'une limitation
 - Identifier les étapes de son processus de travail qui impliquera une adaptation du service
 - Identifier les actions pertinentes qui devront être posées pour ne pas handicaper la personne davantage
 - Identifier les procédures de déplacement, de manipulation et de manutention pour assister les personnes utilisant des appareils d'aide à la mobilité



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

- Qu'est-ce que le transport par berline?
 - Il s'agit d'un transport d'élèves effectué au moyen d'une automobile communément appelée « berline » comportant, entre autres, une pancarte ÉCOLIERS sur le toit
 - Les élèves transportés par berlines ont, dans une très forte proportion, des problèmes d'adaptation et d'apprentissage nécessitant un tel transport adapté à leur condition



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

Données sur le transport scolaire adapté

Pour les années 2002-2003 à 2007-2008*

- L'effectif scolaire total baisse de 8 %
- Le nombre d'élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (HDAA) augmente de 15,3 %
- La proportion des élèves HDAA sur les effectifs scolaires totaux augmente de 13,7 % à 16,4 %
- Le nombre d'élèves HDAA transportés augmente de 32 %
 - L'augmentation au secondaire est de 64 %

* Données du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

Données sur le transport scolaire adapté

Utilisation de la berline pour les élèves HDAA*

- Lors d'un sondage effectué auprès des commissions scolaires en 2008 :
 - 59 transportent les élèves HDAA par berline
 - 7 ne transportent pas les élèves HDAA par berline
 - 2 n'ont pas répondu

* Données de la Fédération des commissions scolaires du Québec



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

■ Historique

- Formation développée à la demande de :
 - Association du transport écolier du Québec
 - Association de propriétaires d'autobus du Québec
 - Entérinée par la Fédération des commissions scolaires du Québec
- Formation développée de concert avec :
 - Des transporteurs, des commissions scolaires, des intervenants spécialisés du réseau de la santé et des conducteurs de berlines
- Formation validée notamment par les chauffeurs de taxi



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

Raison d'être de la formation

- Tous les élèves HDAA n'ont pas les mêmes diagnostics et peuvent requérir individuellement une approche différente, mais toujours adéquate de la part du chauffeur, notamment :
 - Comment composer avec certains comportements pour ne pas les provoquer?
 - Comment les prévenir?
 - Comment agir?
- L'utilisation d'une berline scolaire pour chacun des élèves HDAA a été jugée nécessaire par un spécialiste de la commission scolaire qui a identifié ce mode de transport pour :
 - permettre d'amoindrir les comportements problématiques de certains élèves
 - faciliter le transport d'autres élèves ayant d'autres diagnostics



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

État de la situation

- Cette formation de six heures est offerte depuis l'automne 2006 sur demande des établissements d'enseignement publics ou privés
- À ce jour, près de 3 050 chauffeurs de berlines l'ont suivie
- Le coût est de 66 \$ incluant le matériel
- Cette formation est donnée par deux centres de formation qui couvrent tout le territoire du Québec :
 - Centre de formation en transport de Charlesbourg
 - Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

Objectifs et contenu

- Permettre aux participants de réaliser que leur tempérament et leur humeur de la journée vont teinter leur façon de réagir à une situation
 - Néanmoins, *le chauffeur devra toujours s'ajuster aux besoins de l'élève*
- Mettre l'accent sur la sécurité en général :
 - Les comportements à privilégier qu'ils soient réglementés ou non
- Trois principaux thèmes :
 - Les besoins des élèves et le profil du chauffeur
 - La réglementation et les comportements sécuritaires
 - La conduite préventive



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

Projet de loi 3

- Loi favorisant la sécurité en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement du courtage en services de camionnage en vrac
 - Adoptée le 10 juin 2011 (2011, c. 9)
 - Prévoit qu'à compter du 1^{er} juillet 2012, tout conducteur d'un véhicule affecté au transport des élèves (berline) aura l'obligation d'être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement



Formation pour les conducteurs de berlines scolaires

Modification réglementaire en cours

- Le Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers devra être modifié d'ici le 1^{er} juillet 2012, pour rendre effective cette obligation pour tous les conducteurs de berlines scolaires



Comité interministériel sur le transport bénévole

Rappel

- Formation du Comité interministériel sur le transport bénévole à la demande du Conseil des ministres
 - Composition : MESS, MSSS, CSST, SAAQ, MTQ (Présidence)
- Mandat :
 - Analyser les pratiques actuelles en transport bénévole
 - Proposer au Conseil des ministres des mesures destinées à assurer un meilleur encadrement du transport bénévole
 - Consulter la Fédération des centres d'action bénévole du Québec (FCABQ) et la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi



Comité interministériel sur le transport bénévole

- Rappel de la position de l'industrie du taxi
 - Constate un manque de réglementation et de contrôle
 - Le transport bénévole mal contrôlé peut mettre en péril la rentabilité de certains services de taxi
 - La notion d'accompagnement est primordiale sinon l'activité équivaut à du transport par taxi
 - La tarification devient un irritant lorsqu'il y a des abus
 - Un encadrement minimal est suggéré afin de protéger les utilisateurs



Comité interministériel sur le transport bénévole

■ Recommandations

- Reconnaissance des organismes humanitaires par la FCABQ en lieu et place du MSSS
- Insertion de la notion d'accompagnement dans l'exclusion du transport bénévole prévue dans la Loi
- Contribution aux frais d'utilisation d'une automobile jusqu'à concurrence des montants fixés en vertu de la *Directive sur les frais remboursables lors d'un déplacement*
 - *payé uniquement pour les frais d'utilisation de l'automobile*
 - *quel que soit le nombre de personnes transportées*
- Inspection mécanique de l'automobile d'un transporteur bénévole au moins une fois l'an par un mécanicien certifié



Comité interministériel sur le transport bénévole

- Recommandations (suite)
 - Inspection mécanique de l'automobile au moins une fois l'an par un mécanicien certifié
 - Contenu minimal au registre permanent des transports bénévoles effectués
 - Hausse du montant de l'amende liée à l'infraction de transport illégal
 - Campagne de sensibilisation informant les divers intervenants impliqués dans le transport bénévole de l'entrée en vigueur des modifications législatives et réglementaires requises



Comité interministériel sur le transport bénévole

- Prochaines étapes

- Échanges entre les ministères concernés
- Préparation d'un projet de loi afin de modifier la Loi concernant les services de transport par taxi



Programme de subventions à l'adaptation des taxis

■ Admissibilité

- Une personne doit préalablement être titulaire d'un permis de taxi approprié
- Elle doit s'engager à exploiter le taxi adapté subventionné en vertu de ce permis
- Les associations de service sont admissibles pourvu qu'elles soient également titulaires du permis de taxi approprié
- Le véhicule qui sera adapté doit être neuf, de type mini-fourgonnette, version allongée lorsqu'elle est disponible, et comprenant quatre portes latérales



Programme de subventions à l'adaptation des taxis

- Aide accordée
 - Montant maximal de la subvention s'établit à 20 000 \$ par véhicule
 - La sélection des dossiers est faite sur la base du premier arrivé, premier servi, selon la date de réception de la demande de subvention
- Le programme se termine le 31 décembre 2011
- Les délais pour adapter un taxi : trois mois en moyenne
- L'âge maximal du véhicule a été porté à six ans
- 438 subventions versées depuis 2007
- Nombre de taxis adaptés subventionnés en circulation : 445



Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique

- Pourquoi avoir ciblé l'industrie du taxi?
 - Les taxis se trouvent principalement en milieu urbain et parcourent de nombreux kilomètres annuellement
 - Le remplacement du parc de véhicules taxis par des véhicules électriques ou hybrides et l'installation de chauffe-habitacles permettront de réduire de façon importante :
 - *la consommation de carburant et, par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre*



Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique

- En quoi consiste le programme d'aide :
 - Une subvention à l'acquisition d'un véhicule automobile, neuf ou d'occasion, électrique ou hybride utilisé comme véhicule de taxi ou d'autopartage
 - 2 000 \$ par véhicules (maximum)
- La subvention versée peut être cumulative à d'autres programmes d'aide financière ou incitatifs fiscaux
- Le véhicule doit consommer moins de six litres aux 100 kilomètres (conduite en ville)
 - Doit être utilisé pour une durée minimale de cinq ans ou kilométrage minimal de 350 000 kilomètres
- 61 subventions versées depuis 2007



Nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable

- Le Ministère a tenu des consultations techniques – Mai 2011
- Consultation sur le transport adapté - Commentaires du CPCDIT
 - La charge de travail est plus importante pour offrir le service de transport adapté
 - Mieux encadrer le transport bénévole
 - Réalités différentes (urbain vs rural)
 - *Interventions à géométrie variable en fonction des régions et des réalités sur le terrain*



Nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable

Conclusion et perspective

- L'actuelle Politique québécoise du transport collectif se termine le 31 décembre 2011
- Une deuxième politique est en cours d'élaboration et devra couvrir la période 2012-2020
 - Aura une portée gouvernementale et une cohérence avec d'autres politiques gouvernementales ou plan d'action. Elle concourra à l'atteinte de leurs objectifs
 - Encadrera les actions ministérielles en matière de transport terrestre des personnes



Merci de votre attention
