

OBJET : L'Étude sur la prestation des services de taxi accessibles sur demande et modifications mineures au *Règlement sur les véhicules de location* concernant les taxis

Dossier : ACS2023-EPS-BYL-0002

Rapport au Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence 15 juin 2023

et au Conseil le 28 juin 2023

Soumis le juin 6 2023 par Roger Chapman, directeur, Services des règlements municipaux

Personne-ressource : Christine Hartig, gestionnaire de programme, Soutien opérationnel et services des règlements municipaux

613-580-2424, poste 25629, christine.hartig@ottawa.ca

Quartier : À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence recommande au Conseil ce qui suit :

- 1. Recevoir le rapport du consultant intitulé « Étude sur la prestation des services de taxi accessibles sur demande dans la ville d'Ottawa », joint en tant que document 1 et référencé dans le présent rapport.**
- 2. Diriger le personnel à effectuer ce qui suit :**
 - a. Élaborer, négocier et mettre en œuvre un contrat pilote de trois ans, avec deux périodes de prolongation optionnelles d'un an, sous réserve d'un accord mutuel entre la Ville et l'entrepreneur, pour un service de répartition centralisé pour les véhicules accessibles en fauteuil roulant sur demande, en consultation avec le chef de l'approvisionnement et conformément au *Règlement sur les approvisionnements*.**
 - b. Évaluer l'efficacité du projet pilote et en faire rapport au Comité et au Conseil.**

3. **Approuver une subvention incitative annuelle, selon un projet pilote de trois ans, d'un montant de :**
 - a. **5 000 \$ par année pendant trois ans pour chaque détenteur d'une plaque d'immatriculation de taxi accessible ou chaque propriétaire d'un véhicule afin d'investir dans un véhicule entièrement accessible en fauteuil roulant, sous réserve des critères d'admissibilité prescrits par l'inspecteur en chef des permis;**
 - b. **jusqu'à 2 000 \$ par année pour chaque chauffeur de taxi accessible qui répond aux critères prescrits par l'inspecteur en chef des permis, notamment l'acceptation de toutes les demandes de déplacement accessibles en fauteuil roulant sur demande et le maintien du véhicule opérationnel et disponible pour les demandes d'utilisation 50 heures par semaine, 48 semaines par année;**

et, lorsque les détenteurs de plaque d'immatriculation ou les propriétaires de véhicules qui sont également détenteurs d'un permis travaillent activement, ils seraient admissibles aux deux incitatifs.
4. **Approuver la mise en œuvre d'une contribution de 15 \$ par voyage payable au chauffeur de taxi accessible pour chaque tarif complet accessible en fauteuil roulant sur demande, sous réserve des critères d'admissibilité prescrits par l'inspecteur en chef des permis, sur une base de projet pilote de trois ans.**
5. **Approuver les modifications au *Règlement sur les véhicules de location* qui entreront en vigueur après l'approbation du Conseil, pour effectuer ce qui suit :**
 - a. **Réduire à 312 \$ par plaque d'immatriculation les frais de transfert de permis des détenteurs d'immatriculation pour véhicule accessible.**
 - b. **Abroger l'exigence selon laquelle les véhicules taxis standards et accessibles doivent être âgés de moins de cinq ans au moment de leur entrée dans le parc.**
 - c. **Prévoir une augmentation de la limite actuelle d'âge de 10 à 12 ans pour les modèles de taxis entièrement accessibles aux fauteuils roulants, entièrement électriques ou hybrides.**

RÉSUMÉ

Hypothèse et analyse

En 2019, le Conseil a demandé au personnel d'examiner la faisabilité d'une étude sur les services de taxi accessibles sur demande. Il a par la suite approuvé le recrutement d'un consultant pour mener l'étude. Ce rapport présente les constatations du consultant et les recommandations du personnel fondées sur ces constatations et les consultations des intervenants connexes. Les recommandations comprennent une répartition centralisée réservée aux services de taxi accessibles sur demande et plusieurs incitatifs financiers à l'intention des détenteurs de plaque d'immatriculation de taxi accessibles et des conducteurs qui reconnaissent les coûts plus élevés de l'exploitation d'un taxi accessible. Un projet pilote de trois ans est proposé afin de permettre l'évaluation de l'efficacité des initiatives proposées.

Répercussions financières

Si les recommandations sont approuvées par le Conseil, les fonds pour couvrir les dépenses connexes proviendraient du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location provenant de la majoration pour l'accessibilité volontaire par voyage pour les sociétés de transport privées perçue par la Ville. Compte tenu du nombre actuel de détenteurs de plaques de véhicules accessibles, de chauffeurs de taxi détenteurs d'un permis qui conduisent ces véhicules ainsi que du nombre estimatif de prix pour des services de taxi accessibles sur demande, les programmes incitatifs proposés représenteraient environ 1,5 million de dollars par année.

Consultation et commentaires du public

Les recommandations sont fondées à la fois sur des consultations avec les principaux intervenants entreprises par le consultant retenu pour entreprendre l'étude sur les services de taxi accessibles sur demande et sur des discussions entreprises avec ces intervenants par le personnel de la Ville. Les commentaires reçus des intervenants ont été pris en compte et intégrés aux recommandations en conséquence.

CONTEXTE

Évolution du service de taxi accessible

En 2001, le Conseil a commencé à approuver la délivrance de permis de possession de plaques de taxi accessible à Ottawa. Ces permis sont appelés « plaques » et ils sont apposés sur un véhicule accessible afin qu'il puisse fonctionner légalement comme tel,

lorsque le véhicule et son conducteur, ou les conducteurs, répondent aux exigences du règlement. En 2002, le processus – plus précisément, une loterie et une Liste de priorités en matière d'accessibilité – a été approuvé pour l'attribution de plaques de véhicules accessibles, ce qui a entraîné l'émission de plaques de taxi accessible supplémentaires au cours des années suivantes. Les détenteurs de ces plaques de taxi accessible étaient autorisés à transférer le permis après cinq ans et à avoir des chauffeurs supplémentaires enregistrés avec la plaque.

Au cours des années suivantes, d'autres modifications ont été apportées aux règlements administratifs afin de faciliter l'émission de plaques de taxi accessible et d'assurer un service de taxi accessible sur demande et fiable aux personnes ayant une déficience physique qui a une incidence sur leur mobilité, notamment :

- une formule pour le calcul du nombre requis de plaques de véhicules accessibles en fonction de la population;
- toutes les nouvelles plaques émises à la suite de l'application de la formule d'accessibilité;
- l'exigence d'un nombre minimum de véhicules accessibles en fonction de la taille du parc de véhicules disponibles en tout temps;
- l'obligation pour les conducteurs de véhicules accessibles d'être sur la route dix heures par jour, cinq jours par semaine.

Dans le cadre de l'examen par le Conseil de 2016 du rapport [« Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine pour la Ville d'Ottawa »](#), la formule pour le calcul du nombre de plaques de véhicules accessibles a été mise à jour, de sorte que l'inspecteur en chef des permis a le pouvoir de délivrer quatre permis de plaques pour véhicules accessibles supplémentaires, ce qui porte le nombre total de plaques disponibles à 191.

Depuis, les services de taxi accessibles sur demande ont diminué. Les Services des règlements municipaux reconnaissent que le service de taxi accessible pour les résidents d'Ottawa, leurs familles et les visiteurs qui utilisent des dispositifs de mobilité et qui ont d'autres handicaps est devenu inadéquat au cours des dernières années. Il a également été reconnu que les détenteurs de plaques d'immatriculation de taxis accessibles supportent des coûts beaucoup plus élevés que les détenteurs de plaques d'immatriculation standard, comme les coûts plus élevés des véhicules et de l'entretien, pour n'en nommer que deux.

L'industrie du taxi a indiqué qu'elle aimerait elle aussi offrir un meilleur service aux utilisateurs et qu'elle cherche des solutions à la hausse et aux coûts supplémentaires associés aux véhicules accessibles, notamment les coûts des véhicules et de la conversion (par exemple, jusqu'à 100 000 \$ pour un nouveau véhicule entièrement accessible en fauteuil roulant) et les coûts supplémentaires associés à la réparation et à l'entretien de pièces liées à l'accessibilité, comme les rampes. De plus, la limite d'âge de 10 ans réduit l'intérêt des détenteurs de plaques et des conducteurs à reprendre le service, car bon nombre d'entre eux ont acheté des véhicules accessibles en 2012. Il y a donc de l'incertitude quant à l'investissement dans un nouveau véhicule accessible. De plus, la pandémie a changé l'industrie. Plus précisément, elle a diminué à la capacité des conducteurs d'offrir leurs services étant donné les tarifs réduits disponibles et, par conséquent, ceux qui conduisent encore le font généralement avec un seul conducteur par véhicule immatriculé, contrairement aux conducteurs multiples d'un même véhicule lors des années précédentes.

À l'heure actuelle, sur les 191 plaques d'immatriculation ou véhicules accessibles en fauteuil roulant qui pourraient être utilisés, seulement environ 80 sont actuellement sur la route, et une vingtaine de ceux-ci travaillent à Para Transpo, qui sont des tarifs prédéterminés seulement. Ces chiffres fluctuent selon les besoins des utilisateurs de Para Transpo, car ils ne nécessitent pas tous un véhicule entièrement accessible en fauteuil roulant et des taxis de berline standard fournissent également des services à Para Transpo. Les efforts d'application de la loi, que ce soit en réponse à des plaintes ou dans le cadre de programmes ciblés, n'ont pas été suffisants pour améliorer la disponibilité et la qualité du service, en partie parce que les véhicules doivent être en service pour que l'application de la loi soit efficace.

La Ville a commandé cette étude dans le but de remettre sur la route les 191 plaques actuellement permises et, en fin de compte, d'améliorer le service offert à la collectivité des personnes handicapées qui dépendent de ce service. Le personnel recommande de faire d'autres investissements en tirant parti du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location pour mettre en œuvre les recommandations de l'étude. Le Fonds aidera à accroître la disponibilité des services de taxis accessibles, comme prévu, et ce, sans réduire les autres mesures de soutien du Fonds.

Engagements plus récents

Depuis 2016 et à la suite des directives du Conseil découlant de rapport de 2016, [« Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine pour la Ville d'Ottawa »](#), les entreprises de transport privées détenteurs d'un permis délivré en vertu du *Règlement sur les véhicules de location* paient à la Ville une surtaxe volontaire pour l'accessibilité par voyage, qui forment le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location.

Le supplément par voyage a commencé à sept cents et, après d'autres négociations avec les entreprises de transport privées, il a été augmenté à dix cents à compter de juillet 2020, ce qui demeure en vigueur.

En 2019, le Conseil a approuvé le [plan d'affectation du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location](#), qui recommandait l'octroi de fonds aux organismes communautaires et sans but lucratif pour :

1. élargir les services de transport accessibles dans les régions rurales;
2. réduire le coût des coupons de taxi;
3. augmenter l'allocation maximale de coupons de taxi par client.

Le plan d'affectation approuvé était l'aboutissement d'une consultation exhaustive avec des intervenants internes et externes afin de trouver des façons de recueillir l'argent provenant du financement volontaire par les frais supplémentaires de voyage pour l'accessibilité payés par les sociétés de transport privées autorisées qui pourraient être spécifiquement attribués. Conformément à l'orientation de 2016 du Conseil, les fonds reçus de la surtaxe doivent être versés dans un fonds de réserve au soutien du transport accessible. Les Services des règlements municipaux continuent de percevoir, au nom de la Ville, le supplément volontaire pour l'accessibilité par voyage qui fournit un soutien financier aux Services de transport qui soutient l'amélioration du transport accessible. Il s'agit notamment de 90 000 \$ pour les coupons de taxi, 56 000 \$ pour les coupons de taxi à prix réduit et 200 000 \$ pour le financement du transport rural en 2022.

Plus tard en 2019, le Conseil a examiné un rapport du personnel concernant le [plan de travail sur l'examen des règlements](#) et a approuvé plusieurs modifications aux dispositions relatives aux taxis du *Règlement sur les véhicules de location* afin de répondre à certaines préoccupations soulevées par l'industrie du taxi. Depuis, d'autres initiatives ont été mises de l'avant pour rationaliser les opérations de taxi et, par conséquent, améliorer le service. Il s'agit notamment de la réduction (seulement) de l'exigence relative à l'assurance responsabilité générale commerciale; de la réduction des inspections de véhicules dans certaines circonstances; des modifications à la carte tarifaire pour tenir compte des frais légitimes pour le recouvrement des coûts des taxis; d'offrir une version électronique des plaques de véhicules et d'autres documents requis pour les demandes et les renouvellements de permis de taxi.

À ce moment-là, le Conseil a également demandé au personnel d'examiner la faisabilité d'une étude sur les services de taxi accessibles sur demande et a par la suite approuvé le recours à un consultant pour entreprendre l'étude. Cette étude a été faite depuis.

Le présent rapport vise à présenter les constatations du consultant et à fournir les recommandations du personnel concernant les services de taxi accessibles sur demande. Il ne s'agit pas d'un examen complet du *Règlement sur les véhicules de location* en vertu duquel les taxis sont réglementés, ce qui se ferait habituellement tous les dix ans. Le présent rapport porte plutôt sur l'étude sur la prestation des services de taxi accessibles sur demande entreprise par le consultant embauché par la Ville, sur le plan d'affectation du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location, et sur quatre enjeux réglementaires précis signalés au consultant et au personnel.

DISCUSSION

Conformément aux directives du Conseil, le personnel a retenu les services d'un consultant (6226051 Canada Inc.) pour étudier les services de taxi accessibles sur demande à Ottawa, ce qui comprenait l'examen de la documentation, des réunions et des entrevues avec les principaux intervenants, des sondages et des analyses comparatives avec d'autres administrations qui réglementent les taxis accessibles. Les constatations et les recommandations du consultant sont détaillées dans le document 1 joint au présent rapport. Il convient de souligner que d'autres municipalités de l'Ontario (Hamilton, Toronto) et du Canada (Calgary, Edmonton, Winnipeg) ont mis en œuvre des programmes de services de taxi accessibles sur demande semblables à ceux recommandés dans le présent rapport.

Recommandations du consultant et réponse du personnel

À la suite d'un examen exhaustif des options, d'une analyse de la conjoncture et de discussions avec les intervenants, le consultant recommande que la Ville envisage les options suivantes :

A. Élaborer une demande de propositions (DP) aux fins de l'attribution d'un contrat de répartition centralisée pour les services de véhicules accessibles en fauteuil roulant à un fournisseur tiers pour une période de trois ans.

- Répartition centralisée en tout temps au moyen d'une application, d'un site Web et d'un numéro de téléphone gérés par un tiers.
- La répartition centralisée des véhicules accessibles en fauteuil roulant ferait en sorte que toutes les demandes de véhicules accessibles en fauteuil roulant soient acheminées au moyen d'une application, d'un site Web ou d'un numéro de téléphone attiré et envoyé au véhicule le plus près, bénéficiant ainsi au client et au conducteur.
- Le contrat serait administré par la Ville selon des critères précis, notamment la conservation des données et les exigences en matière de rapports.

Réponse du personnel – Recommandation 2 :

Le personnel accepte la proposition du consultant concernant un contrat de répartition centralisé de trois ans pour les services de taxi accessibles en fauteuil roulant sur demande. Toutefois, il n'y a actuellement qu'une seule entreprise de régulation des taxis à Ottawa. Des analyses de marché antérieures menées relativement à Para Taxi Services ont révélé que cette entreprise de répartition, un consortium des trois compagnies de taxi autorisées qui exercent actuellement leurs activités à Ottawa, est le seul fournisseur viable de services de répartition accessibles à Ottawa.

Pour confirmer cette évaluation, un préavis d'adjudication de contrat (PAC) sera émis. Un PAC est un avis public indiquant l'intention de la Ville d'attribuer un contrat à un fournisseur en particulier lorsque la Ville a déterminé qu'il n'y a qu'un seul fournisseur disponible et qualifié pour exécuter les travaux. S'il existe un autre fournisseur qui croit posséder les qualifications pertinentes pour exécuter le travail, il peut présenter un énoncé de capacités en réponse au PAC.

Si aucun autre fournisseur viable n'est désigné dans le cadre du PAC, le personnel recommande d'entamer des négociations avec l'entreprise de répartition de taxis actuellement en activité à Ottawa afin de mettre en œuvre un contrat pilote de trois ans, avec deux périodes de prolongation optionnelles d'un an sous réserve d'un accord mutuel, pour un service de répartition centralisé pour les services de taxi accessibles en fauteuil roulant sur demande.

Une évaluation de l'efficacité du service fondée sur des critères, notamment la conservation des données et les exigences en matière de rapports, sera effectuée par le personnel et un rapport sera présenté au Comité et au Conseil.

B. La mise en œuvre d'un plan incitatif financier annuel qui tient compte du coût plus élevé de la possession et de l'utilisation d'un véhicule adapté aux fauteuils roulants (VFR) dans le but d'accroître la disponibilité des véhicules sur la route.

- Les détenteurs de plaques de taxi accessible et les chauffeurs de taxi accessibles seraient admissibles.
- Les détenteurs de plaques qui sont également des conducteurs seraient admissibles aux deux incitatifs.
- Il y aurait une limite maximale globale par incitatif.

Réponse du personnel – Recommandation 3 :

Le personnel accepte la proposition du consultant de mettre en œuvre un incitatif annuel assorti de critères, sur la base d'un projet pilote de trois ans, afin de reconnaître les coûts assumés par les détenteurs de plaques de taxi accessible, les propriétaires de véhicules et les conducteurs tout en établissant des normes de service appropriées pour s'assurer que les véhicules sont sur la route et disponibles pour les demandes de services.

Ce rapport propose une subvention de 5 000 \$ par année pendant trois ans pour chaque détenteur de plaque de taxi accessible et propriétaire de véhicule pour l'investissement dans un véhicule entièrement accessible aux fauteuils roulants, sous réserve des critères d'admissibilité prescrits par l'inspecteur en chef des permis. Le montant de 5 000 \$ par année vise à aider à compenser les coûts de conversion des véhicules et tient compte des fonds disponibles dans le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location.

Ce rapport propose également jusqu'à 2 000 \$ par année pour chaque chauffeur de taxi accessible qui répond aux critères prescrits par l'inspecteur en chef des permis. Cela comprend l'acceptation de toutes les demandes de déplacement en fauteuil roulant et le maintien du véhicule opérationnel et disponible pour les demandes 50 heures par semaine, 48 semaines par année. Le critère de 50 heures par semaine est conforme à l'exigence de service minimale établie dans le *Règlement sur les véhicules de location* actuel et les 48 semaines représentent les vacances et les autres congés personnels des conducteurs. Le montant incitatif proposé, jusqu'à concurrence de 2 000 \$, pour les chauffeurs de taxi accessibles représente un incitatif raisonnable pour les conducteurs à fournir un service accessible efficace. Il est également fondé sur les fonds disponibles dans le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location.

Les détenteurs de plaques de taxi accessible et détenteurs d'un permis ou les propriétaires de véhicules qui sont également des conducteurs qui travaillent activement seraient admissibles aux deux incitatifs.

Le personnel propose un projet pilote de trois ans en tenant compte des fonds disponibles dans le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location et pour évaluer l'efficacité des propositions.

C. Mettre en œuvre une taxe de 15 \$ par voyage payée au chauffeur de taxi accessible pour chaque voyage de VFR.

- Reconnaître les coûts et les délais plus élevés associés aux demandes de véhicules accessibles en fauteuil roulant et inciter les conducteurs à traiter ces appels comme une priorité.

Réponse du personnel – Recommandation 4 :

Le personnel appuie cette recommandation et la justification connexe décrite par le consultant, pour les chauffeurs de taxi accessibles en fauteuil roulant qui ne travaillent pas avec Para Transpo. De plus, il ne faut pas oublier que le *Règlement sur les véhicules de location* exige que tous les chauffeurs de taxi n'activent le compteur qu'une fois que le passager est bien attaché dans le véhicule et prêt à être transporté. Dans le cas des passagers ayant une déficience physique, cela prend plus de temps pour le conducteur que pour un passager sans déficience. Par exemple, le conducteur se rendrait à l'endroit où se trouve le passager handicapé au moment du ramassage, comme à la porte d'entrée, l'aiderait à monter dans le véhicule et à s'y rendre, s'assurerais que le fauteuil roulant ou le scooter est bien attaché, sans toutefois être rémunéré pendant ce temps. Le personnel propose que l'approche du projet pilote de

trois ans s'applique également à cette recommandation par souci d'uniformité en ce qui concerne l'évaluation et les fonds disponibles dans le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location.

Dépenses

Si les recommandations sont approuvées par le Conseil, les fonds pour couvrir les dépenses connexes proviendraient du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location provenant de la majoration pour l'accessibilité volontaire par voyage pour les sociétés de transport privées perçue par la Ville. Selon le nombre actuel de détenteurs de plaques d'immatriculation pour véhicules accessibles (191, conformément à la formule prescrite dans le *Règlement sur les véhicules de location*) et de chauffeurs de taxi détenteurs d'un permis qui conduisent ces véhicules, ainsi qu'un nombre estimatif de billets de taxi accessibles sur demande, le programme d'incitatif proposé représenterait environ 1,5 million de dollars par année.

Ces dépenses s'ajouteraient aux trois initiatives du plan d'affectation du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location déjà approuvé par le Conseil en 2019 à l'appui du transport accessible, comme il est indiqué dans le présent rapport.

Le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location dispose actuellement de suffisamment de fonds pour couvrir ces nouvelles dépenses pour une période de trois ans, au cours de laquelle des montants supplémentaires continueraient d'être perçus.

De plus, après l'examen du présent rapport par le Conseil, le personnel communiquera avec les entreprises de transport privées détenteurs d'un permis en vue de négocier une augmentation éventuelle du supplément volontaire pour l'accessibilité par voyage, qui est actuellement de 10 cents par voyage terminé.

Recommandation 5 – Questions de réglementation

Bien que plusieurs préoccupations de l'industrie du taxi aient déjà été soulevées auprès du personnel, elles ont été réglées au moyen de modifications aux règlements administratifs ou sur le plan administratif (lorsque les dispositions légales le permettent). Il demeure des préoccupations qui ont été identifiées à la fois avec le personnel et pendant les discussions du consultant avec les intervenants, lesquelles ont été examinées dans le cadre du présent rapport.

Les demandes de l'industrie qui ont été examinées dans le cadre du présent rapport sont décrites ci-dessous, ainsi que la réponse du personnel.

Question : Réduction des frais de transfert de plaque pour les détenteurs de plaques de véhicules accessibles

Les frais de permis sont établis de manière à recouvrer les coûts d'administration, d'application de la loi et d'inspection associés à la réglementation en matière de permis, en l'occurrence le *Règlement sur les véhicules de location*. Il s'agit notamment des fonctions comme le Comité d'appel en matière de permis et de normes de biens-fonds, l'élaboration de politiques, l'embauche de consultants et d'autres activités nécessaires associées à l'appui de l'administration et de la mise en œuvre des règlements. Les frais sont généralement augmentés par le rajustement annuel du coût de la vie.

Il y a plusieurs frais associés à la délivrance de permis de taxi, notamment ceux liés au transfert de permis de détenteur de plaque à un autre, et dans le cas où un détenteur de plaque est décédé, à son conjoint ou à son enfant qui reçoit le permis de plaque. À l'heure actuelle, ces frais sont de 4 196 \$ et de 312 \$ respectivement, et ils n'ont pas été augmentés au cours des cinq dernières années. Il y a un processus en plusieurs étapes pour faciliter ces types de transferts, exigeant plusieurs documents juridiques, ainsi qu'un examen et une approbation. Les frais de transfert de 4 196 \$ aux détenteurs de plaque couvrent les coûts du transfert, tandis que les frais de 312 \$ pour un transfert au décès du détenteur de à un conjoint ou à un enfant ne couvrent pas les coûts en cause, mais ils sont établis à titre de montant nominal pour des raisons humanitaires.

Compte tenu des coûts supplémentaires et plus élevés associés à l'exploitation d'un taxi accessible, le personnel propose de réduire les frais de transfert à 312 \$. Cette mesure devrait prendre effet dès que le Conseil aura approuvé la mise en œuvre d'un allègement relatif à ces frais et l'incitation au transfert, ce qui permettra à de nouveaux détenteurs de permis de plaques accessibles d'entrer dans l'industrie.

Question : Augmentation d'admissibilité de l'âge du véhicule à 12 ans

En 2016, l'âge maximal des véhicules est passé de huit à dix ans pour les taxis standard et accessibles. Les exigences relatives à l'âge des véhicules ont établi une norme raisonnable pour un véhicule de service et reflétaient l'utilisation à temps plein des taxis, souvent avec plus d'un conducteur travaillant dans le véhicule, dans le cadre du réseau de transport en commun. Le *Règlement sur les véhicules de location* exige également traditionnellement que les véhicules de remplacement des taxis aient moins de cinq ans. Cependant, l'industrie a beaucoup changé au cours des dernières années, et certains véhicules ne sont conduits que par un seul conducteur, réduisant ainsi le kilométrage au compteur. De plus, étant donné que le coût et la disponibilité des

véhicules plus récents représentent un défi, le présent rapport propose d'éliminer l'exigence relative à l'âge maximal des véhicules de cinq ans au moment de leur entrée dans le parc, qui s'applique aux véhicules standard et accessibles. Le fait de permettre l'utilisation de véhicules d'occasion en bon état comme taxis offrirait une plus grande souplesse à l'industrie du taxi. Les exigences relatives aux certificats de normes de sécurité des véhicules et aux inspections annuelles demeureront en vigueur.

De plus, compte tenu des coûts supplémentaires importants associés à l'obtention et à l'utilisation d'un taxi entièrement accessible en fauteuil roulant et pour encourager l'entrée ou la réintégration dans l'industrie, le personnel propose de faire passer de 10 à 12 années la limite d'âge pour les véhicules accessibles. Les certificats de normes de sécurité et les inspections annuelles demeureraient en vigueur. La limite d'âge de 12 ans proposée pour les véhicules s'appliquerait également aux véhicules entièrement électriques et hybrides, notamment les taxis standard, en tant qu'incitatif dans le cadre des stratégies de la Ville en matière de changements climatiques.

Question : Réduction ou élimination de la période de non-transférabilité de cinq ans des permis de véhicules accessibles afin de faciliter le transfert entre les détenteurs de plaques qui y renoncent et les nouveaux détenteurs

Conformément au *Règlement sur les véhicules de location*, les permis de taxi standard sont entièrement transférables, tandis que les permis de taxi accessible doivent être conservés par le détenteur pendant au moins cinq ans à compter de la date de délivrance. Il s'agit d'une mesure pour veiller à ce que les détenteurs de permis qui ont investi pour offrir un service accessible continuent de l'offrir, et à ce qu'il y ait une certaine stabilité dans l'exploitation et la disponibilité des véhicules accessibles. La renonciation de certains permis de plaques accessibles à l'inspecteur en chef des permis, particulièrement pendant la pandémie, aurait été attribuable aux coûts élevés d'entretien de ces véhicules et à la réduction de la demande de service pendant la pandémie de COVID-19. Comme la pandémie est en grande partie maîtrisée et que la demande de services est à la hausse, en plus des incitatifs recommandés dans le présent rapport, le personnel propose que l'exigence quinquennale de non-transférabilité des permis de plaques accessibles demeure en place.

Question : Réexamen de l'exigence actuelle de service minimum établie dans le *Règlement sur les véhicules de location* qui exige que les conducteurs de véhicules accessibles soient sur la route dix heures par jour, cinq jours par semaine

En 2007, le Conseil a approuvé des modifications au règlement administratif original sur les taxis (n° 2005-481) afin d'améliorer les services de taxi accessibles sur demande et de régler certaines questions administratives liées à tous les taxis. Ces modifications exigeaient notamment que les conducteurs de véhicules accessibles soient sur la route dix heures par jour, cinq jours par semaine, et qu'un nombre minimum de taxis accessibles, selon la taille du parc de véhicules, demeurent en service en tout temps. Cette exigence est demeurée en vigueur depuis.

Au cours du processus de consultation avec l'industrie, le personnel a appris qu'il y a eu une mauvaise interprétation selon laquelle les dix heures de route doivent être consécutives. Ce n'est pas le cas, et cette exigence a été clarifiée avec l'industrie. Le *Règlement sur les véhicules de location* ne précise pas que les conducteurs de véhicules accessibles doivent être sur la route pendant dix heures consécutives, mais plutôt sur la route pendant un total de dix heures par jour. Cela signifie que les conducteurs de véhicules accessibles peuvent choisir de répartir ces heures à différents moments de la journée, comme aux heures de pointe.

Par conséquent, le personnel propose de maintenir l'exigence de service minimale actuelle.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Toutes les répercussions financières sont indiquées dans le présent rapport. Les dépenses associées au programme d'incitatif dans le cadre du projet pilote de trois ans seront financées par le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Pour les raisons établies dans cette section, il n'y a aucun obstacle juridique à la mise en œuvre des recommandations de ce rapport.

Les recommandations visent à mettre sur pied un projet pilote pour établir un service de répartition centralisé pour des services de taxi accessibles sur demande, ainsi que des incitatifs pour les détenteurs d'une plaque d'immatriculation de taxi et les propriétaires de véhicules accessibles en fauteuil roulant et les conducteurs de taxis accessibles autorisés pour faire des progrès pour répondre au besoin de services de taxi accessibles en fauteuil roulant sur demande. Il s'agit d'une exigence des normes d'accessibilité intégrées en vertu de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO). Le règlement stipule également qu'on ne peut pas imposer aux personnes handicapées un tarif plus élevé ou des frais supplémentaires

pour l'utilisation d'un service de taxi autorisé comparativement à des personnes non handicapées pour le même trajet ou imposer des frais pour l'entreposage des aides à la mobilité ou des dispositifs de mobilité. Le rapport démontre que les coûts sont présentement plus élevés pour offrir un service de taxi accessible en fauteuil roulant comparativement aux activités des services de taxi standards. Ces coûts différentiels ne peuvent pas être assumés par l'utilisateur final. Le projet pilote vise à compenser certains de ces coûts au moyen de fonds provenant du Fonds pour l'accessibilité en fonction de la majoration pour l'accessibilité par voyage versée par les sociétés de transport privées autorisées.

L'article 106 de la Loi de 2001 sur les municipalités a été évalué, lequel interdit à une municipalité d'aider directement ou indirectement toute entreprise manufacturière ou autre entreprise industrielle ou commerciale en accordant des primes à cette fin. L'article 106 (disposition contre les primes) vise à empêcher une municipalité de donner un avantage injuste à une entreprise manufacturière, industrielle ou commerciale contre ses concurrents commerciaux ou d'attirer de telles entreprises à la municipalité plutôt qu'une autre municipalité. Les tribunaux ont reconnu que les initiatives municipales et les arrangements contractuels accordent habituellement un avantage ou un bénéfice d'une quelconque forme et devraient être admissibles lorsqu'une municipalité reçoit un avantage correspondant. Il est plus probable que les tribunaux interviennent lorsqu'il n'y a aucun avantage correspondant pour la municipalité et lorsque l'arrangement fournit des retombées sans mérite à une entreprise. De plus, lors de l'évaluation de la conformité avec cet article, les tribunaux se concentreront sur le contexte entier de l'initiative plutôt qu'un quelconque élément particulier.

L'objectif des recommandations est d'améliorer la disponibilité des services de taxi accessibles en fauteuil roulant sur demande pour les personnes handicapées. Conformément à la LAPHO, des consultations avec le Comité consultatif sur l'accessibilité ont eu lieu pour aider les personnes qui ont besoin de services de taxi accessibles en fauteuil roulant. Dans ce contexte, les éléments incitatifs visent à faire progresser une fin municipale valide relative à l'amélioration du transport accessible, en plus que de faire progresser les objectifs de la LAPHO. Le projet pilote est conçu pour améliorer le service de taxi accessible en fauteuil roulant sur demande et s'appliquera à tous les services de taxi accessibles en fauteuil roulant et conducteurs de taxis accessibles autorisés et à tous les tarifs d'accessibilité en fauteuil roulant, assujettis aux critères d'admissibilité.

Toronto et Hamilton ont mis en œuvre des programmes pour améliorer les services de taxi accessibles en fauteuil roulant dans leur municipalité respective. Les Services

juridiques ne sont conscients d'aucune contestation en cour de ces types de programmes d'accessibilité.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Il n'y a pas de commentaires particuliers des conseillers de quartier associés à ce rapport, car les recommandations s'appliquent à l'ensemble de la Ville.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Le consultant a discuté de sa recherche et déterminé des options avec le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville pour le dernier mandat du Conseil. Le Comité a reçu un aperçu des constatations du consultant, notamment des renseignements sur les programmes d'autres municipalités, et on lui a demandé de répondre à un questionnaire. Les détails du processus du consultant et la réponse du Comité sont présentés dans le document 1.

Le personnel a par la suite discuté des recommandations du consultant avec le nouveau Comité, qui convient que les services de taxi accessibles sur demande sont un problème important qui doit être réglé. Le Comité appuie les mesures incitatives proposées pour tenir compte des coûts plus élevés des véhicules accessibles et des efforts des chauffeurs de taxi accessible, et il appuie le modèle de répartition centralisée.

Les propositions présentées dans le présent rapport tiennent compte des commentaires du Comité sur les recommandations du consultant.

CONSULTATION

En plus du Comité consultatif sur l'accessibilité, le consultant a également discuté de sa recherche et déterminé des options avec le syndicat des taxis, les courtiers en taxi et les défenseurs de l'accessibilité, notamment les détenteurs de plaques de taxi accessible et les utilisateurs de taxi accessible qui avaient déjà communiqué avec les élus et le personnel de la Ville. Les détails du processus du consultant sont présentés dans le document 1. Le Comité a reçu un aperçu des constatations du consultant, notamment des renseignements sur les programmes d'autres municipalités, et on lui a demandé de répondre à un questionnaire. Les commentaires reçus des répondants sont détaillés dans le rapport du consultant, ainsi que ses recommandations générales, qui reflètent un échantillon équilibré de ces commentaires.

Le personnel a ensuite discuté des recommandations du consultant avec les intervenants désignés qui l'appuyaient. Les propositions présentées dans le présent rapport sont fondées sur les recommandations du consultant, avec quelques modifications mineures qui reflètent le marché d'Ottawa, et elles tiennent compte des commentaires des intervenants.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Les Services des règlements municipaux répondent aux besoins de notre collectivité diversifiée et en croissance et suivent le cadre législatif de la Ville en matière d'accessibilité. Il s'agit notamment du respect des exigences de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* et du *Règlement 191/11 sur les normes d'accessibilité intégrées*, conformément à la Politique sur l'accessibilité de la Ville d'Ottawa dans toute la mesure du possible.

Les Services des règlements municipaux et la Ville d'Ottawa continuent de recevoir des plaintes en matière d'accessibilité, par l'entremise du 3-1-1 et d'autres canaux directs, au sujet de défis importants en matière d'accessibilité, y compris, sans toutefois s'y limiter, le manque de services de taxi accessibles dans la ville. Les problèmes et la rétroaction font l'objet d'une enquête, d'un suivi et d'une réponse en temps opportun, et les mesures d'atténuation sont prises du point de vue de l'invalidité et de l'équité. Il est toutefois à noter que les niveaux de services accessibles par taxi ont diminué à un rythme important, ce qui a profondément nui à la capacité des résidents et des visiteurs handicapés de se déplacer dans la journée.

Dans le présent rapport, les Services des règlements municipaux présentent les résultats de l'étude sur les services de taxi accessibles sur demande et les recommandations associées à cette étude afin de répondre aux préoccupations soulevées au sujet de la qualité, de la disponibilité et des coûts des services de taxi accessible.

En particulier, les recommandations visent à créer un service plus viable et plus équitable pour les personnes handicapées en incitant les détenteurs de plaques de taxi accessible à investir dans des véhicules accessibles. La recommandation d'une répartition centralisée permettra de s'assurer que les véhicules accessibles sont adaptés et que la priorité est accordée à l'accessibilité des passagers.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE GESTION DES RISQUES

La recommandation du présent rapport n'a aucune incidence sur la gestion des risques.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Ce rapport recommande de continuer à fournir des fonds aux organismes communautaires et sans but lucratif pour élargir les services de transport accessibles dans les régions rurales.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Les recommandations du présent rapport s'harmonisent avec les priorités du Conseil pour 2019-2022 en matière de transport intégré : les résidents ont un accès facile à leur choix de transport préféré; et les collectivités prospères en ce qui concerne la sécurité, la culture, le bien-être social et physique pour nos résidents.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 : Rapport final du consultant – Étude sur les services de taxi accessibles sur demande dans la Ville d'Ottawa

DÉCISION

Les Services d'urgence et de protection mettront en œuvre toute directive découlant de l'examen du présent rapport d'information, en consultation avec d'autres ministères, s'il y a lieu, et prépareront des règlements administratifs modificatifs devant être promulgués par le Conseil.