

**Transport par taxi accessible aux personnes  
handicapées sur l'île de Montréal – 2021**

« Le handicap ne peut pas être un handicap. »

– Stephen Hawking

## Table des matières

Sommaire décisionnel.....	4
Introduction et contexte.....	7
Objectifs de l'étude.....	8
Retour sur l'étude réalisée en 2008 .....	8
Caractéristiques de la demande en transport accessible.....	11
Personnes admises au transport adapté .....	11
Démographie .....	17
L'offre de transport accessible .....	21
Véhicules.....	21
Déplacements .....	24
Évolution projetée de la clientèle admise et du nombre de déplacements .....	29
Conclusion et observations finales .....	32
Croissance anticipée des besoins en matière de taxis accessibles .....	32
Perspectives au regard du nouveau régime réglementaire .....	32
Projet de transport accessible sur demande du BTM .....	32
Observations finales .....	34

## Sommaire décisionnel

Avec l'entrée en vigueur de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA), le 10 octobre 2020, plusieurs contraintes liées à l'exploitation d'un taxi (accessible ou non) sont disparues et l'industrie du taxi doit s'adapter.

Cette étude vise, d'une part, à offrir une description de l'offre en matière de transport accessible et, d'autre part, à caractériser la demande en matière de transport accessible. De façon plus générale, il s'agit d'établir un portrait prospectif de l'évolution de la demande en matière de transport par taxi accessible, évolution à laquelle l'industrie sera invitée à s'adapter.

À la Société de transport de Montréal (STM), on a observé une augmentation de 32 % du nombre de personnes admises au transport accessible entre 2012 et 2017, soit 7 644 clients de plus, pour un total de 32 000 clients en six ans.

En raison du grand nombre de personnes âgées qui utilisent le transport adapté, la démographie constitue le principal facteur déterminant de la clientèle. Parallèlement, la clientèle en fauteuil roulant devrait connaître une évolution similaire. Des projections démographiques nous permettent de prévoir l'ajout de 75 000 personnes âgées de 65 à 79 ans et de 44 000 personnes âgées de 80 ans et plus en 2032 à Montréal.

Le nombre total de taxis accessibles attachés à des permis de propriétaire de taxi réguliers à Montréal a connu une croissance de 36 % de 2012 à 2019, passant de 269 à 367. Le nombre de déplacements montre l'amplitude de l'activité de transport pour les différents types de véhicules et pour les diverses clientèles du transport adapté. Les taxis accessibles ont assuré une part toujours croissante des déplacements entre 2012 et 2017, qui se sont élevés à près d'un million.

En appliquant les taux de croissance des projections démographiques aux données connues concernant la clientèle admise et le nombre de déplacements, on obtient des projections pour 2024 et 2032. Ainsi, l'ensemble de la clientèle admise au transport adapté à la STM pourrait croître de 31 % entre 2016 et 2032, soit une hausse de 9 300 personnes pour un total de près de 40 000 clients admis. La croissance en ce qui a trait aux personnes en fauteuil roulant serait similaire (29 %) et représenterait un ajout de 900 clients pour atteindre presque 4 000 personnes admises en 2032. Plus de la moitié de l'augmentation de la clientèle en fauteuil roulant sera attribuable aux personnes âgées de 80 ans et plus.

Quant au nombre de déplacements en transport adapté à la STM, il pourrait frôler les cinq millions en 2032. Les clients en fauteuil roulant devraient effectuer 284 000 déplacements additionnels en 2032, pour un total de 1,25 million de déplacements annuels.

### Conclusions

À la lumière des données présentées ci-dessus, selon lesquelles les tendances lourdes s'annoncent à la hausse en ce qui concerne les besoins en transport adapté et en transport par taxi accessible, on peut facilement conclure à une croissance soutenue de la demande au cours des prochaines années.

Même si les projections démographiques surestiment de moitié la croissance de la demande, cela représentera des centaines de milliers de déplacements additionnels à assurer chaque année.

Il est difficile de se prononcer quant aux nouvelles formules que pourrait élaborer l'industrie du taxi dans le contexte de l'entrée en vigueur de la LTRPA, particulièrement en ce qui a trait au transport accessible. Le maintien du Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles du ministère des Transports du Québec (MTQ) sera un facteur clé pour assurer la disponibilité de taxis accessibles.

Compte tenu de la croissance anticipée de la demande en transport accessible au cours des prochaines années, il faut souhaiter qu'un nombre suffisant de nouveaux joueurs s'ajouteront à l'offre de service. Les allègements réglementaires (l'élimination des permis de taxi, par exemple) pourraient favoriser l'émergence de nouveaux services, notamment celle de nouveaux systèmes de transport de personnes par automobile.

Plusieurs clients en fauteuil roulant font état d'une grande difficulté à obtenir un taxi accessible sur demande (c'est-à-dire en moins de 30 minutes, sept jours sur sept, 24 heures sur 24). Cette question revient fréquemment lors des audiences pour des demandes de permis restreints.

En novembre 2019, le conseil d'administration du Bureau du taxi de Montréal (BTM) a adopté une résolution en vue de « mandater la direction générale du BTM d'élaborer un devis pour aller en processus d'appel d'offres afin d'offrir un service de transport accessible sur demande ». Parmi les scénarios envisagés, on note une prime pour chaque course effectuée (autour de 12 \$), une répartition centralisée et la mise en commun des ressources de plusieurs intermédiaires en transport par taxi. Toutefois, quelques embûches persistent.

Néanmoins, le BTM a jusqu'à maintenant montré sa grande détermination à mener le projet à terme, ce qui pourrait produire des effets favorables au développement de l'offre de taxi accessible sur demande à Montréal.

### Observations finales

-  La clientèle du transport adapté augmente toujours et continuera à augmenter au cours des prochaines années.
-  La clientèle du transport par taxi accessible augmente toujours elle aussi et continuera à augmenter au cours des prochaines années.
-  Le nombre de taxis accessibles a considérablement augmenté au cours des dernières années malgré un cadre réglementaire restrictif.
-  La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile pourrait faciliter l'accès à l'industrie et ainsi permettre d'accroître l'offre de transport par taxi accessible.



## Introduction et contexte

Depuis 2002, la Loi concernant les services de transport par taxi permet à la Commission des transports du Québec (la Commission) de délivrer des permis de propriétaire de taxi pour assurer ce qu'on appelle le Service pour besoin particulier. Ces permis, aussi appelés « permis restreints », peuvent être utilisés pour répondre à divers besoins en matière de déplacement des personnes handicapées en fauteuil roulant au moyen notamment du transport collectif organisé par les sociétés de transport en commun, du transport institutionnel organisé par les hôpitaux et du transport privé demandé par des particuliers.

Contrairement aux permis de propriétaire de taxi réguliers, aucun quota ne limite le nombre de permis restreints sur un territoire déterminé. Toutefois, une personne qui en demande la délivrance doit démontrer à la Commission, lors d'une audience publique, l'existence d'un besoin particulier et l'insuffisance des services offerts pour y répondre.

Leur nombre ayant progressivement augmenté, quelque 350 permis restreints sont actuellement valides au Québec, dont les trois quarts servent à exploiter des taxis sur l'île de Montréal. Or, la Commission reçoit périodiquement de nouvelles demandes d'obtention de permis restreints pour ce territoire, lesquelles font souvent l'objet d'opposition. La Commission est d'avis qu'elle ne dispose pas d'un éclairage actualisé sur les besoins en matière de transport par taxi accessible.

En vue de baser ses connaissances sur des faits vérifiés et sur des projections fiables, la Commission a donc réalisé cette étude afin de mieux connaître l'étendue, la nature et l'évolution de ces besoins. Une étude similaire réalisée en 2008 avait notamment démontré que l'offre et la demande de services de transport par taxi accessible à Montréal avaient atteint un certain équilibre, ce qui permettait alors de répondre de façon satisfaisante aux besoins des personnes en fauteuil roulant.

L'étude de 2008 avait aussi permis de constater que l'évolution future des besoins en matière de transport par taxi accessible était fortement liée à la croissance des besoins de la Société de transport de Montréal (STM) en matière de transport collectif par taxi.

Plus d'une décennie après la réalisation de cette étude, il est de mise d'actualiser les connaissances dont dispose la Commission à ce sujet.

Toutefois, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA), sanctionnée le 10 octobre 2019, a modifié de façon considérable le cadre réglementaire entourant l'industrie du taxi lors de sa pleine entrée en vigueur, le 10 octobre 2020.

En effet, le régime des permis de propriétaire de taxi a été aboli. Plusieurs contraintes liées à l'exploitation d'un taxi (accessible ou non) sont disparues et l'industrie doit fonctionner davantage selon une logique de marché.

Afin d'offrir un portrait contextuel plus complet, cette étude propose certains éléments d'information sur l'ensemble géographique que constituent Laval, l'île de Montréal et Longueuil.

## Objectifs de l'étude

Cette étude vise à éclairer la Commission et ses partenaires afin de savoir dans quelle mesure les permis qu'elle avait délivrés correspondaient aux besoins en matière de transport par taxi accessible. Elle vise également à donner des indications quant à l'évolution de ces besoins.

Il s'agit donc, d'une part, d'offrir une description de l'offre en matière de transport accessible et, d'autre part, de caractériser la demande en matière de transport accessible. De façon plus générale, il s'agit d'établir un portrait prospectif de l'évolution de la demande en matière de transport par taxi accessible, évolution à laquelle l'industrie sera invitée à s'adapter.

Il importe ici de préciser que cette étude ne vise pas à déterminer le nombre de permis restreints qui devraient être délivrés pour l'île de Montréal, cette discrétion était exercée par les membres de la Commission en tenant compte des preuves soumises par les demandeurs.

Bien que la réalisation de la présente étude réponde à un objectif du plan stratégique de la Commission, le contexte de l'entrée en vigueur de la LTRPA risque fort d'amener cette même étude à être utilisée dans une perspective plus vaste de description et de suivi des activités de transport accessible par automobile à Montréal.

## Retour sur l'étude réalisée en 2008

Diverses méthodes de collecte d'information avaient été utilisées en 2008. Cette étude comprenait un portrait de l'offre de transport et de la clientèle du transport par taxi accessible, de même qu'un état de la situation quant à l'exploitation des permis restreints et réguliers avec un véhicule accessible par rapport aux besoins de la clientèle. Elle établissait en outre des perspectives d'évolution du transport par taxi accessible sur l'île de Montréal tout en présentant des conclusions et des orientations en ce qui a trait à l'émission de nouveaux permis.

L'étude de 2008 faisait ressortir que, dans l'ensemble, l'offre et la demande de services de transport par taxi accessible à Montréal avaient atteint un certain équilibre qui permettait de répondre de façon satisfaisante aux besoins des personnes en fauteuil roulant. Il existait par ailleurs une certaine marge de manœuvre pour répondre à une demande accrue, car 56 % des titulaires de permis sondés considéraient alors qu'ils auraient pu tirer davantage profit de leur permis s'ils avaient eu plus de travail. Malgré ce constat, on faisait observer que lors de périodes de pointe des journées de semaine, on s'approchait parfois du seuil où on risquait de manquer de véhicules disponibles.

L'étude de 2008 constatait en outre que l'accroissement du parc de taxis accessibles donnait l'occasion de diversifier les services offerts et ainsi de développer le marché privé individuel et institutionnel tout en permettant à la STM d'améliorer ses services de transport adapté. À l'époque, la STM assurait 75 % des services offerts ; le transport privé en milieu institutionnel et le transport privé par des particuliers se partageaient presque également les 25 % restants. En ce qui a trait au marché privé par des particuliers, on constatait que son évolution était sensiblement liée à la situation observée à la STM.

Ainsi, l'amélioration des services de transport adapté de la STM avait pour effet d'amener des clients du transport privé à utiliser le transport public. Malgré cette tendance, les taxis accessibles privés constituaient un maillon essentiel qui complétait le service de transport adapté de la STM puisqu'ils pouvaient assurer un service 24 heures sur 24 dans un délai rapide, le jour même des demandes.

En ce qui concerne la clientèle, celle-ci s'avérait globalement satisfaite des services de transport adapté en général, car le taux de réponse rapide était élevé (environ 85 %), qu'il s'agisse du transport adapté de la STM ou des taxis accessibles privés. Les principales attentes de la clientèle en ce qui a trait à ses besoins en matière de transport concernaient la ponctualité ainsi que l'augmentation de la disponibilité et de la rapidité du service. On déplorait également l'absence de services de nuit en raison de la très faible demande à cette période de la journée.

En ce qui a trait aux besoins futurs en matière de taxis accessibles, on constatait qu'ils devaient s'avérer fortement liés à la croissance des besoins de la STM ainsi qu'au taux d'abandon des titulaires de permis restreints à l'expiration de ceux-ci. Comme la STM anticipait une augmentation considérable de la demande de transport adapté, on pouvait donc prévoir que des taxis accessibles supplémentaires seraient requis à court ou à moyen terme. Quant au développement du transport privé individuel et institutionnel, il devait être fonction de l'intérêt et des efforts de l'industrie, l'étude de 2008 faisant ressortir qu'il existait un potentiel de croissance dans ces deux marchés.

On ne pouvait pas estimer précisément le nombre de nouveaux taxis accessibles qui pouvaient s'avérer nécessaires au cours des années suivantes, mais cette étude permettait d'entrevoir les principaux facteurs susceptibles d'influer sur les besoins dans ce domaine :

-  la croissance réelle du nombre de déplacements par taxi accessible à la STM au cours des années suivantes ;
-  le taux de rétention ou de remplacement des titulaires de permis restreints (ce taux est très élevé, puisqu'il avoisine les 90 %, et il y a eu des ajouts de permis) ;
-  les nouvelles dispositions du Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal, qui obligeaient désormais les titulaires de permis restreints à s'abonner auprès d'un intermédiaire ayant un permis d'intermédiaire spécialisé en services restreints (cela semble avoir produit des effets structurants sur le transport adapté et la qualité du service s'est améliorée) ;
-  le maintien du Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant du ministère des Transports du Québec (le programme est reconduit malgré quelques retards occasionnels au fil des ans) ;
-  l'implication et la mobilisation de l'industrie en vue d'exploiter les marchés du transport privé (l'initiative du Bureau du taxi de Montréal est abordée à la page 28).

Finalement, l'étude de 2008 recommandait la prudence en ce qui a trait à la délivrance de nouveaux permis compte tenu de l'équilibre qui existait à l'époque et en raison du fait que plus de la moitié des titulaires de permis restreints risquaient de manquer de travail. Même si on anticipait alors une croissance des besoins en matière de taxis accessibles, il ne fallait pas oublier que les demandes devaient être évaluées en fonction des preuves présentées par les requérants. Ce faisant, on pouvait évaluer les demandes en prenant en considération le cadre plus vaste des facteurs qui influaient sur les besoins, notamment l'évolution du nombre de taxis accessibles en service.

Enfin, l'étude de 2008 indiquait que la meilleure façon de répondre aux besoins des personnes en fauteuil roulant en matière de taxis accessibles passait par les permis restreints plutôt que par les permis réguliers servant à exploiter des véhicules accessibles, à moins que l'industrie n'adopte des stratégies susceptibles d'amener les titulaires de permis réguliers à offrir davantage de services à cette clientèle.

## Caractéristiques de la demande en transport accessible

Puisque le transport accessible est un sous-ensemble du transport adapté, il peut être utile de jeter un regard sur l'ensemble de ce secteur d'activité comme toile de fond. Certaines données disponibles portent sur l'ensemble du transport adapté, mais leur comparaison avec des données plus récentes peut fournir un éclairage sur la progression des besoins en transport accessible. L'approche retenue pour cette étude comporte la description de l'état actuel de la clientèle admise, l'examen de projections démographiques et l'étude d'une proposition en ce qui a trait à l'évolution potentielle de la clientèle admise à la lumière des données démographiques disponibles.

### Personnes admises au transport adapté

Le transport adapté est un service de transport en commun qui, comme son nom l'indique, est adapté aux besoins des personnes handicapées. Cependant, seules les personnes handicapées dont l'incapacité compromet grandement la mobilité peuvent y être admises.

La politique d'admissibilité au transport adapté du MTQ détermine les critères d'admission et le processus de traitement des demandes. Pour être admissible, une personne doit satisfaire aux deux exigences suivantes :

- 1- Être une personne handicapée, c'est-à-dire « toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes » (extrait de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale).
- 2- Avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté. Seules les incapacités suivantes peuvent être retenues afin de déterminer l'admissibilité d'une personne :
  -  incapacité de marcher sur une distance de 400 m sur un terrain uni ;
  -  incapacité de monter une marche de 35 cm de hauteur avec appui ou incapacité d'en descendre une sans appui ;
  -  incapacité d'effectuer la totalité d'un déplacement en utilisant le transport en commun régulier ;
  -  incapacité de s'orienter dans le temps ou dans l'espace ;
  -  incapacité de maîtriser des situations ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres ;
  -  incapacité de communiquer de façon verbale ou gestuelle ; toutefois, cette incapacité ne peut pas à elle seule être retenue pour conclure à l'admissibilité d'une personne.

La clientèle admise au transport adapté est composée de deux grandes catégories : les personnes ambulatrices et les personnes en fauteuil roulant. La clientèle ambulatoire est composée de personnes handicapées (c'est-à-dire atteintes de déficits visuels, intellectuels, etc.) capables de se déplacer, de monter dans un véhicule et d'en descendre, quel que soit le type de véhicule. En 2017, les personnes ambulatrices ont représenté 91 % des usagers du transport adapté de la STM, alors que les personnes en fauteuil roulant ont constitué la tranche restante de 9 %.

La clientèle en fauteuil roulant du transport adapté constitue le noyau des personnes qui ont besoin d'un service de transport par véhicules accessibles. Bien que certaines personnes qui utilisent un fauteuil pliable soient capables de monter dans un véhicule non adapté parce qu'elles en ont la capacité physique, la majorité des personnes en fauteuil roulant requièrent des véhicules accessibles pour se déplacer.

L'augmentation du nombre de personnes admises aux services de transport adapté témoigne d'une croissance soutenue et généralisée des besoins dans ce domaine, que ce soit à la Société de transport de Laval (STL), à la STM ou au Réseau de transport de Longueuil (RTL).

**Évolution du nombre de personnes admises au transport adapté  
à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 à 2018**

Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
STL	5 920	6 465	7 119	7 646	8 495	9 203	10 217
STM	23 996	25 541	27 032	28 885	30 329	31 640	–
RTL	4 164	4 328	4 567	4 798	4 902	5 440	4 783
Total	34 080	36 334	38 718	41 329	43 726	46 283	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

De 2012 à 2017 (les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles), la clientèle admise au transport adapté a crû de 36 % pour l'ensemble des trois organismes mandataires (STL, STM et RTL), passant de 34 080 à 46 283 personnes.

Dans le cas de la STM, cette variation a représenté une hausse de 32 % du nombre de personnes admises, soit 7 644 clients additionnels. C'est à Laval que la croissance a été la plus spectaculaire avec une augmentation de 56 % (4 297 clients de plus) entre 2012 et 2018.

**Évolution du nombre de personnes en fauteuil roulant admises au transport adapté à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 à 2018**

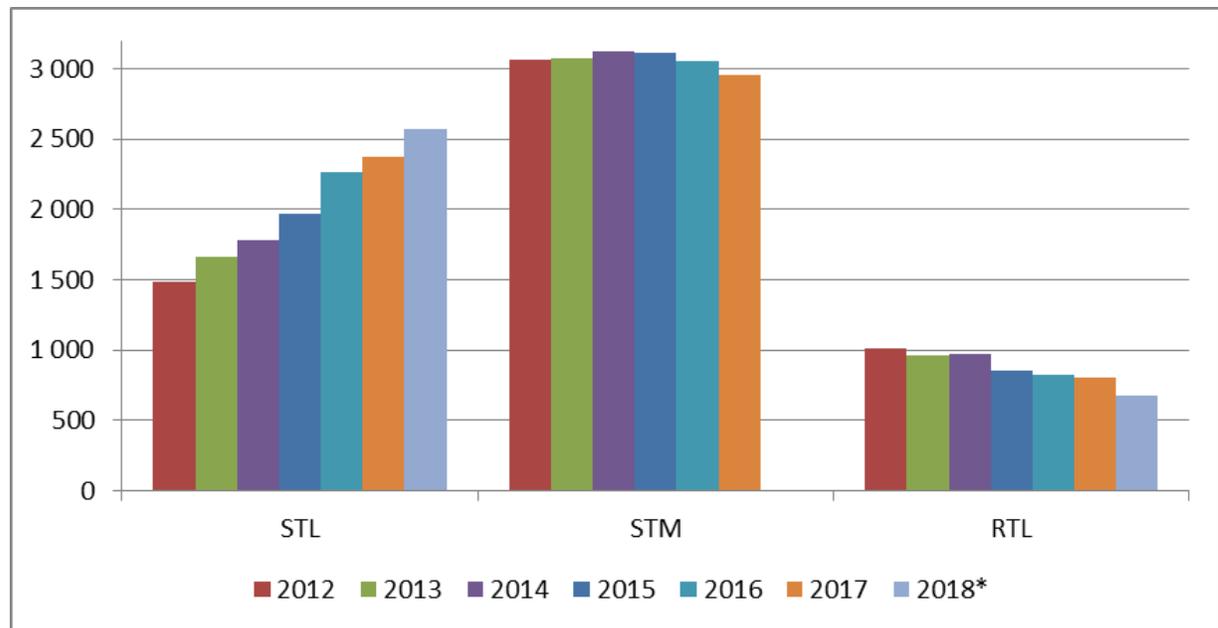
Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
STL	1 485	1 659	1 778	1 969	2 263	2 373	2 569
STM	3 061	3 070	3 123	3 110	3 051	2 957	–
RTL	1 014	961	975	855	829	809	679
Total	5 560	5 690	5 876	5 934	6 143	6 139	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

Le nombre de personnes en fauteuil roulant admises aux services de transport adapté présente plus de stabilité, surtout à Montréal, où il semble plafonner autour de 3 000 depuis 2012.

À l'inverse de Longueuil, où on a enregistré une baisse au cours de la période 2012-2018, Laval présente une croissance soutenue du nombre de personnes en fauteuil roulant admises qui totalise 73 % entre ces deux années.

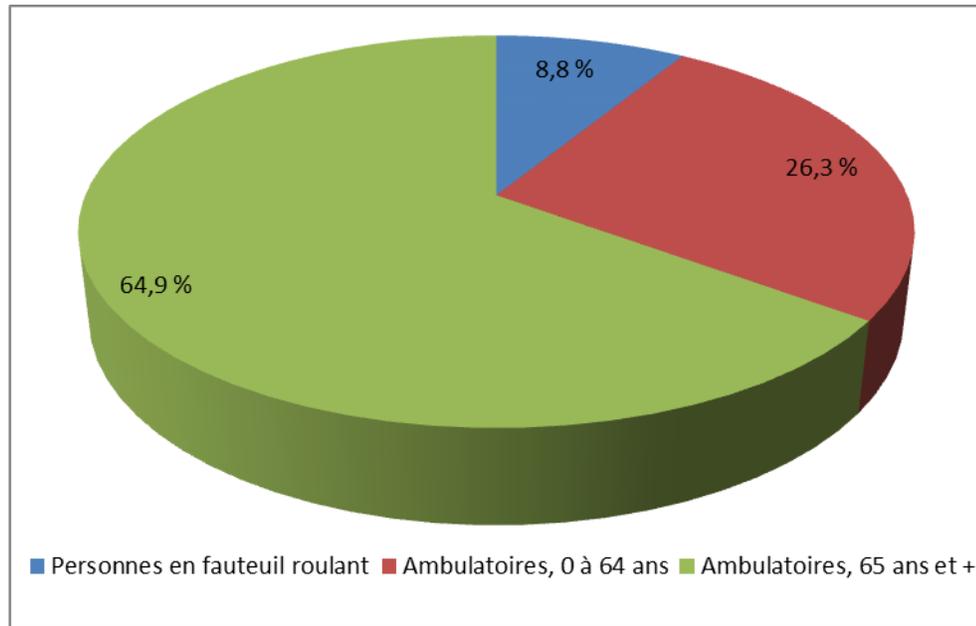
**Évolution du nombre de personnes en fauteuil roulant admises au transport adapté à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 à 2018**



\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

Le graphique suivant présente les proportions qu'occupent les différents types de clientèle admise de la STM en 2017. Le groupe de clientèle admise prépondérant est celui des personnes ambulatrices de 65 ans et plus. Il représente près de deux tiers de la clientèle.

**Répartition de la clientèle admise à la STM en 2017**



Afin de mettre en perspective l'évolution de la part ambulatoire de la clientèle admise, les deux tableaux ci-dessous en montrent la progression selon deux grands groupes d'âge : les 0 à 64 ans et les 65 ans et plus.

**Évolution du nombre de personnes ambulatoires âgées de 0 à 64 ans admises au transport adapté à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 à 2018**

Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
STL	1 569	1 639	1 736	1 777	1 844	1 914	2 027
STM	7 381	7 680	7 964	8 270	8 406	8 816	–
RTL	1 406	1 463	1 502	1 590	1 623	1 691	1 543
Total	10 356	10 782	11 202	11 637	11 873	12 421	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

La croissance de la clientèle ambulatoire est fortement tributaire de celle des personnes ambulatoires de 65 ans et plus, qui ont composé 10 000 des 12 000 clients additionnels enregistrés dans l'ensemble des services de transport adapté entre 2012 et 2017.

À Laval, le nombre de personnes ambulatoires de 65 ans et plus est passé du simple au double entre 2012 et 2018. À Longueuil, cette croissance s'est élevée à 27 %. À Montréal, entre 2012 et 2017, on a relevé une augmentation de 42 % de ce segment de clientèle.

**Évolution du nombre de personnes ambulatoires de 65 ans et plus admises au transport adapté à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 à 2018**

Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
STL	2 866	3 167	3 605	3 900	4 388	4 916	5 621
STM	13 554	14 791	15 945	17 505	18 872	19 867	–
RTL	1 744	1 904	2 090	2 353	2 450	2 940	2 561
Total	18 164	19 862	21 640	23 758	25 710	27 723	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

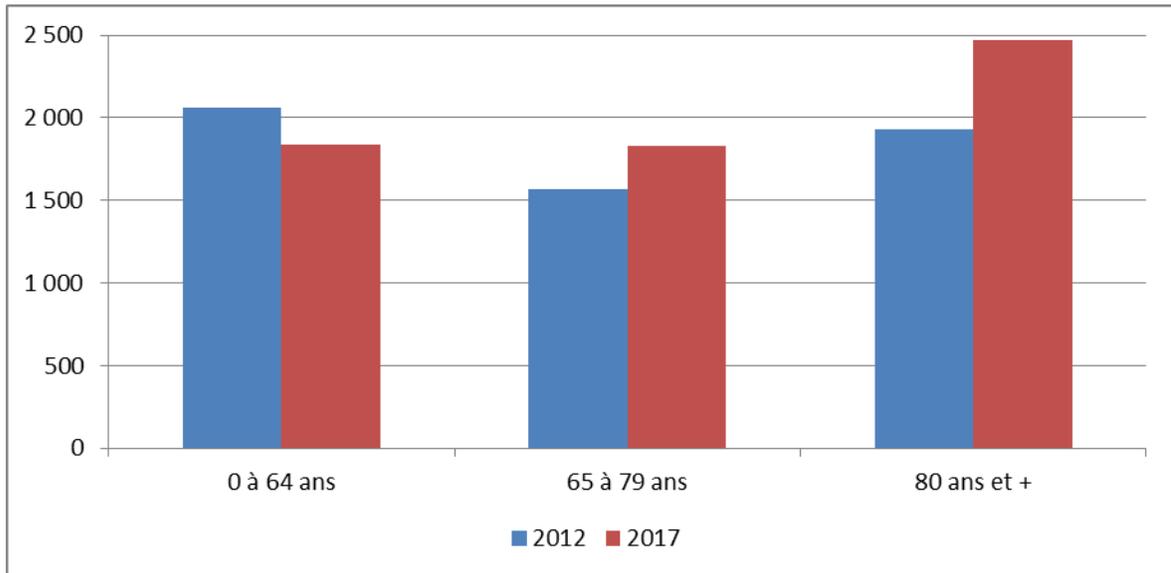
En ce qui concerne la clientèle en fauteuil roulant, le tableau et le graphique suivants présentent un aperçu de l'évolution de son profil de 2012 à 2017 selon les groupes d'âge et l'organisme mandataire.

**Évolution du nombre de personnes en fauteuil roulant admises au transport adapté selon le groupe d'âge à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 et 2017**

Organisme mandataire	Année					
	2012			2017		
	Groupe d'âge			Groupe d'âge		
	0 à 64 ans	65 à 79 ans	80 ans et +	0 à 64 ans	65 à 79 ans	80 ans et +
STL	461	375	649	581	575	1 217
STM	1 213	875	973	1 017	936	1 004
RTL	387	318	309	243	319	247
Total	2 061	1 568	1 931	1 841	1 830	2 468

On constate ici que la croissance la plus marquée entre 2012 et 2017 est attribuable aux personnes de 80 ans et plus pour l'ensemble des trois organismes mandataires. En effet, ce segment de clientèle a globalement crû de 28 % en raison d'une forte hausse de cette clientèle à Laval (+ 88 %). Toutefois, à Montréal, la croissance des deux groupes d'âge supérieurs a été modérée (7 % et 3 % respectivement) entre 2012 et 2017, et le nombre total de personnes en fauteuil roulant admises a légèrement diminué, soit de 3 061 en 2012 à 2 957 en 2017 (- 3 %). Cette baisse est attribuable à la forte diminution de la clientèle âgée de 0 à 64 ans.

**Évolution du nombre de personnes en fauteuil roulant admises au transport adapté selon le groupe d'âge à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 et 2017**



De 2012 à 2017, la clientèle du transport adapté a donc connu une hausse significative dans les trois territoires étudiés. Cette croissance est grandement attribuable aux personnes de 65 ans et plus qui se sont ajoutées à la clientèle admise.

Même s'il affiche lui aussi une augmentation, le nombre de personnes en fauteuil roulant admises a évolué plus modestement. Cette croissance s'explique par l'ajout de personnes âgées au cours de la période étudiée.

## Démographie

En raison du grand nombre de personnes âgées admises au transport adapté, la démographie constitue le principal déterminant de la clientèle admise. Les personnes de 65 ans et plus ont représenté 72 % de la clientèle admise pour l'ensemble de Laval, de l'île de Montréal et de Longueuil en 2017.

Parallèlement, la clientèle en fauteuil roulant devrait connaître un effet similaire. Rien qu'à la STM cette même année, on a recensé 1 940 personnes âgées de plus de 65 ans en fauteuil roulant (936 + 1004), soit près de 9 % du total (21 807) de ce groupe d'âge admis au transport adapté.

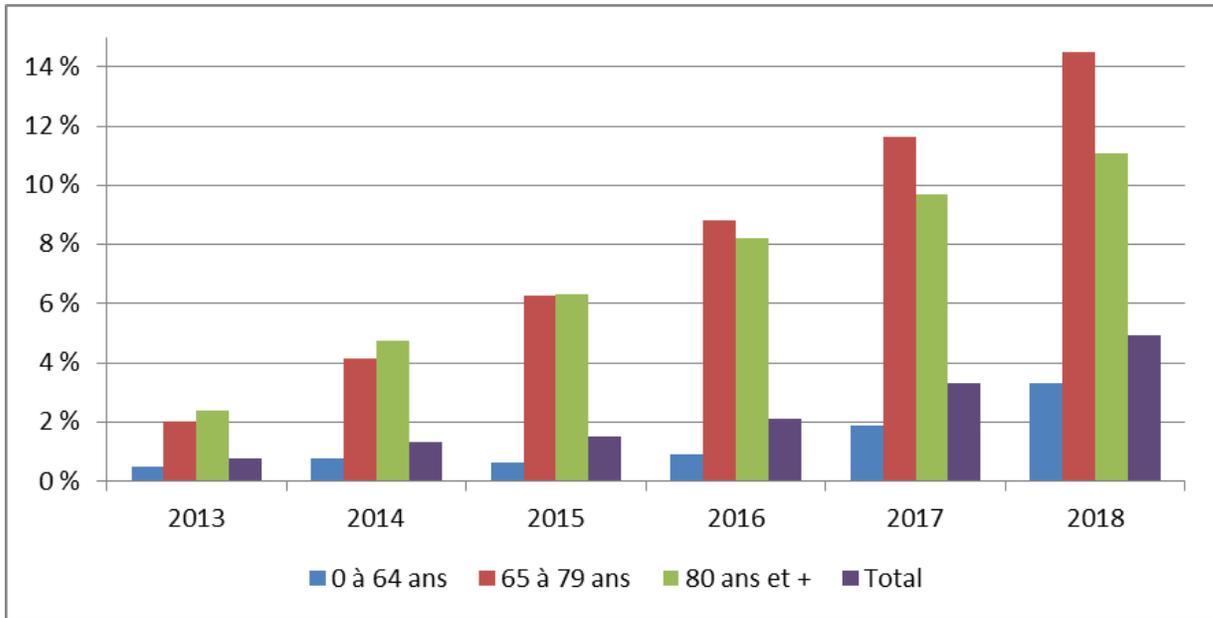
Cette section montre d'abord le portrait de l'évolution de la population de 2012 à 2018 selon les territoires et les groupes d'âge. Des projections démographiques réalisées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) sont présentées ensuite.

**Population (en milliers) selon le groupe d'âge et l'année  
à Laval, à Montréal et à Longueuil de 2012 à 2018**

Territoire	Groupe d'âge	Année						
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Laval	0 à 64 ans	347	350	351	352	354	356	359
	65 à 79 ans	46	47	48	49	50	52	53
	80 ans et +	18	19	20	20	21	22	22
	Total	411	415	419	421	425	430	435
Montréal	0 à 64 ans	1 628	1 636	1 641	1 637	1 640	1 660	1 688
	65 à 79 ans	206	209	213	216	221	226	232
	80 ans et +	93	95	96	96	97	98	98
	Total	1 927	1 940	1 949	1 950	1 959	1 984	2 018
Longueuil	0 à 64 ans	337	338	338	338	339	340	342
	65 à 79 ans	52	54	56	58	60	62	64
	80 ans et +	16	17	17	18	19	19	20
	Total	406	410	412	414	418	421	426
Ensemble	0 à 64 ans	2 312	2 324	2 330	2 327	2 333	2 355	2 389
	65 à 79 ans	305	311	317	324	332	340	349
	80 ans et +	127	130	133	135	137	139	141
	Total	2 744	2 765	2 780	2 786	2 802	2 835	2 879

Entre 2012 et 2018, la population de l'ensemble du territoire étudié a crû de près de 5 %, passant de 2,7 à 2,9 millions d'habitants. Lorsqu'on se concentre sur le groupe d'âge de 65 à 79 ans, on s'aperçoit que cette croissance a frôlé les 13 % à Montréal et a atteint 22 % à Longueuil. Pour les personnes de 80 ans et plus, l'augmentation du nombre d'habitants au cours de la période étudiée s'est échelonnée entre 6 % à Montréal et 25 % à Laval.

**Variation annuelle de la population par rapport à 2012 pour l'ensemble de Laval, de Montréal et de Longueuil selon le groupe d'âge et l'année de 2013 à 2018**



Sur l'ensemble du territoire étudié, la croissance de la population âgée de 65 ans et plus s'est donc approchée de 14 % entre 2012 et 2018. Ces données expliquent en bonne partie les augmentations observées en ce qui a trait au nombre de personnes admises au transport adapté. À Montréal, au cours de la même période, les segments de population âgés de 65 à 79 ans et de 80 ans et plus ont affiché des croissances respectives de 6 et 13 %.

Compte tenu des projections démographiques que nous allons maintenant voir, la tendance générale observée entre 2012 et 2018 devrait se poursuivre. Toutefois, les perspectives établies en fonction de ces projections démographiques doivent être considérées non pas comme des prévisions exactes et certaines, mais comme des projections hypothétiques fondées sur les tendances récentes, dont l'évolution précise demeure évidemment inconnue.

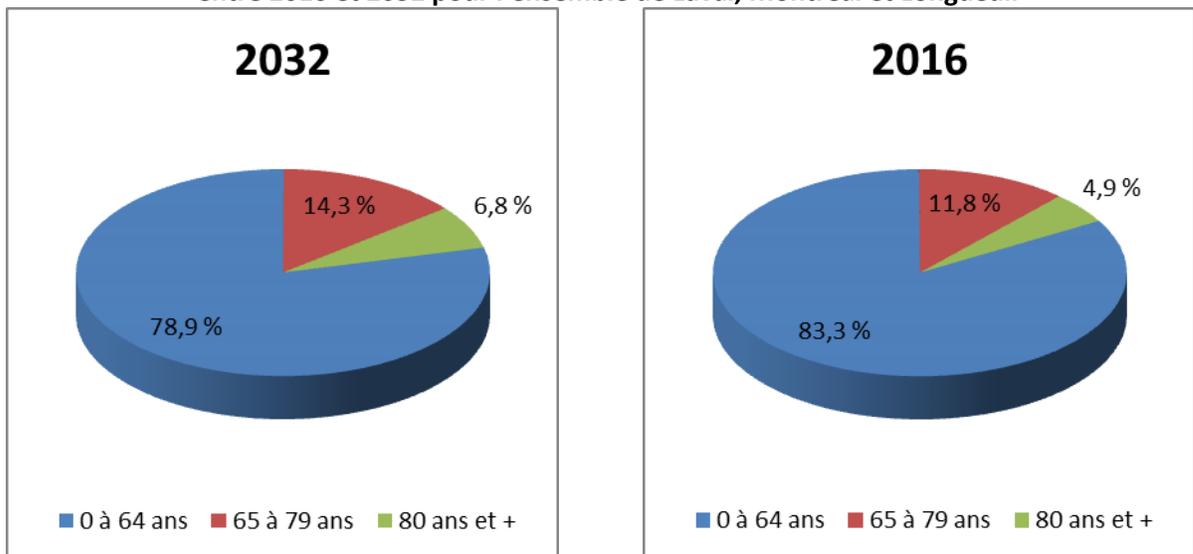
Les scénarios de projections de l'ISQ ont été établis à partir des données démographiques de 2016. Ces projections sont éloquentes lorsqu'on tente de mesurer l'ampleur de la croissance potentielle que pourrait connaître le transport par taxi accessible d'ici 2032. Toutefois, dans le contexte actuel de crise sanitaire (pandémie de COVID-19), on doit utiliser ces projections avec beaucoup de prudence.

**Projections démographiques (en milliers) pour 2024 et 2032  
selon le groupe d'âge à Laval, à Montréal et à Longueuil**

Territoire	Groupe d'âge									Ensemble		
	0 à 64 ans			65 à 79 ans			80 ans et +					
	Année			Année			Année			Année		
	2016	2024	2032	2016	2024	2032	2016	2024	2032	2016	2024	2032
Laval	354	368	377	50	65	79	21	26	36	425	459	491
Montréal	1 641	1 754	1 792	221	268	296	97	109	141	1 960	2 130	2 229
Longueuil	339	340	347	60	74	80	19	27	39	417	442	466
Ensemble	2 334	2 462	2 515	332	406	455	137	162	216	2 803	3 031	3 186

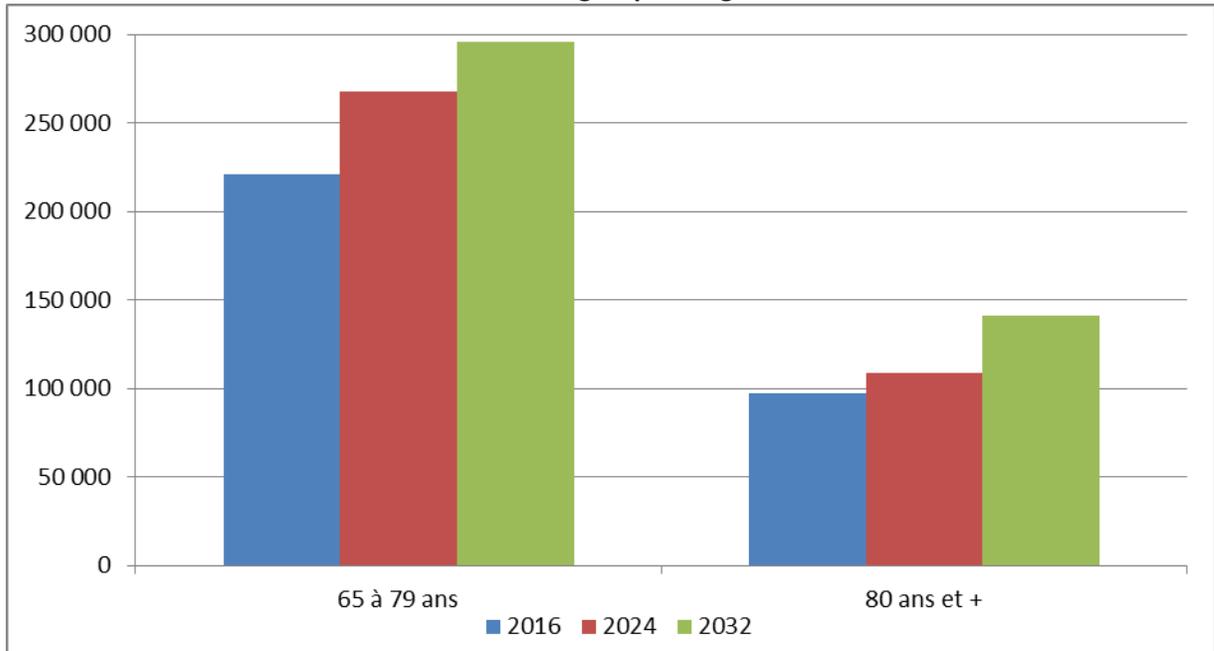
Le scénario qui se profile à Laval, à Montréal et à Longueuil en ce qui concerne les personnes âgées fait passer leur proportion de 17 % de la population en 2016 à plus de 21 % en 2032, ce qui représente une hausse supérieure à 200 000 personnes. Le nombre de personnes âgées de 65 à 79 ans croîtra de 123 000 alors qu'on s'attend à une augmentation de 79 000 personnes de 80 ans et plus. Par ailleurs, le nombre de personnes de 80 ans et plus devrait connaître une croissance fulgurante à Longueuil en passant de 19 000 à 39 000, soit plus du double (210 %).

**Évolution projetée des proportions de la population selon le groupe d'âge  
entre 2016 et 2032 pour l'ensemble de Laval, Montréal et Longueuil**



À Montréal, on peut prévoir l'ajout de 75 000 personnes âgées de 65 à 79 ans et de 44 000 personnes de 80 ans et plus d'ici 2032. Cela représente des variations respectives de 34 % et de 45 % par rapport à 2016.

**Projections de la population de l'île de Montréal pour 2024 et 2032 selon les groupes d'âge**



Des centaines de milliers de personnes âgées de 65 ans et plus vont potentiellement s'ajouter dans la grande région de Montréal, ce qui créera d'immenses besoins en matière de transport adapté et de transport accessible. Nous proposons un modèle prédictif de l'accroissement de la clientèle admise basé sur les projections démographiques vues précédemment dans la section « Évolution projetée de la clientèle admise et des déplacements », à la page 29.

## L'offre de transport accessible

Afin de caractériser l'offre de transport accessible, il est utile de décrire le parc des véhicules qui servent à fournir des prestations de transport adapté, qu'il s'agisse de taxis, de taxis accessibles ou de minibus. L'idéal pour définir l'offre aurait consisté à disposer de données sur la disponibilité des divers acteurs de l'industrie (les heures-véhicule, par exemple), mais ces données sont parcellaires, voire inexistantes.

### Véhicules

Il existait deux catégories de permis de propriétaire de taxi pour le transport adapté. Le tableau suivant montre les combinaisons possibles :

**Caractéristiques des permis de propriétaire de taxi selon la catégorie de permis, le type de véhicule et l'inclusion ou non dans le quota**

Catégorie de permis de propriétaire de taxi	Inclus dans le quota	Berline (voiture à quatre portes)	Véhicule accessible
Permis régulier	Oui	Possible	Possible
Permis pour besoin particulier (permis restreint)	Non	Non	Obligatoire

La vaste majorité des déplacements en transport adapté sont effectués à bord de véhicules de type berline (voitures à quatre portes et à quatre vitres latérales) qui étaient attachés à des permis de propriétaire de taxi réguliers.

Venaient ensuite les véhicules accessibles attachés à des permis restreints, qui permettaient uniquement le transport de personnes handicapées. Ces permis avaient une durée maximale de cinq ans (la Commission a observé que le taux de remplacement à terme était d'environ 90 %).

Il y avait enfin les véhicules accessibles attachés à des permis de propriétaire de taxi réguliers.

De nombreux déplacements sont aussi assurés par des minibus.

### Description des territoires

Dans la présente étude, « Laval » désigne l'ancienne agglomération de taxi « A.8 Laval », qui couvrait l'ensemble de l'île Jésus et correspondait exactement à la délimitation de la ville de Laval ainsi qu'au territoire desservi par le service de transport adapté de la STL.

« Montréal » désigne les trois agglomérations de taxi « A.5 Est de Montréal », « A.11 Montréal » et « A.12 Ouest de Montréal », qui couvraient l'ensemble de l'île de Montréal. Cela correspondait donc exactement à la délimitation de l'Agglomération de Montréal ainsi qu'au territoire desservi par le service de transport adapté de la STM.

Enfin, « Longueuil » faisait référence aux agglomérations de taxi « A.1 Boucherville », « A.2 Longueuil » et « A.24 Saint-Bruno ». Une partie de l'agglomération A.24 (Saint-Basile-le-Grand) se trouve à l'extérieur du territoire équivalent de l'Agglomération de Longueuil. Hormis cette exception, « Longueuil » correspond au territoire desservi par le RTL et englobe donc les municipalités de Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert.

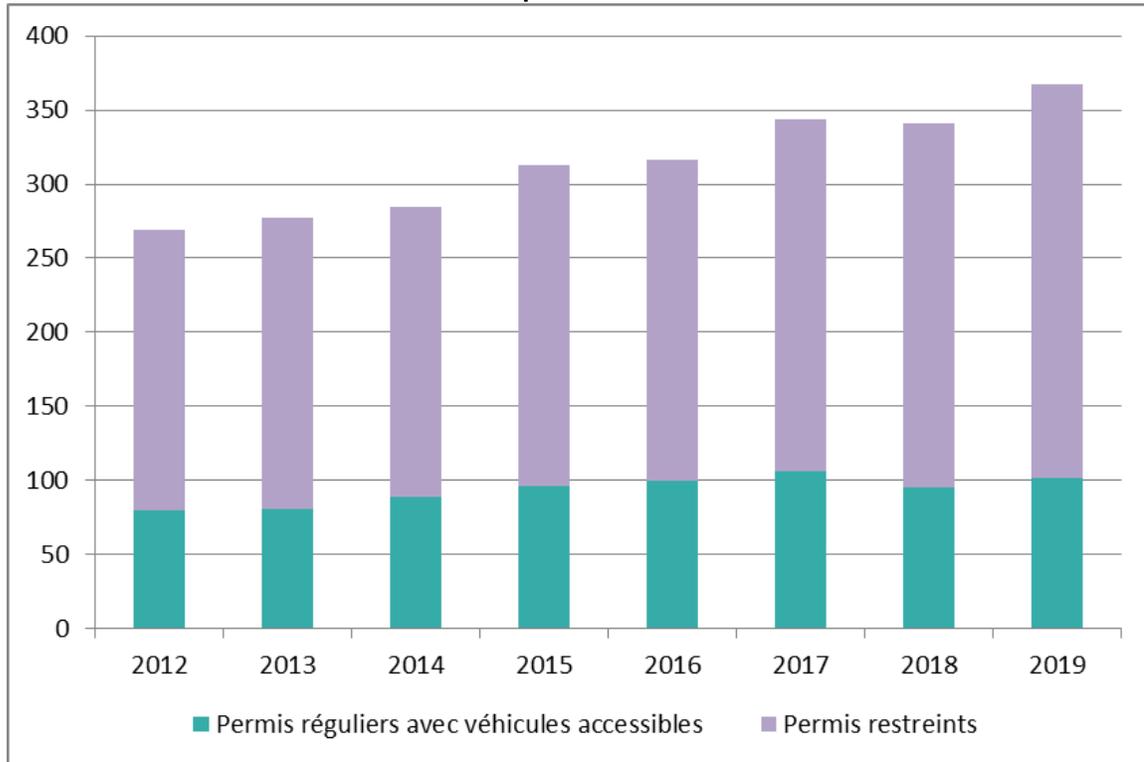
Le portrait de l'ensemble des taxis accessibles montre une progression régulière de 36 % au cours de la période 2012-2019. Cette croissance a eu pour moteur Montréal.

**Évolution du nombre de taxis accessibles à Laval, à Montréal et à Longueuil  
au 31 mars de 2012 à 2019**

Territoire	Année							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Laval	12	12	12	12	12	12	13	13
Montréal	269	277	285	313	316	344	341	367
Longueuil	27	27	28	29	27	38	39	39
Total	308	316	325	354	355	394	393	419

Le graphique ci-dessous montre la distribution des taxis accessibles à Montréal au cours des huit dernières années. Une tendance à l'augmentation s'y dessine clairement malgré les fluctuations de 2016 et 2018. Ces variations négatives peuvent s'expliquer en partie par des difficultés ou par des retards dus à l'obtention de subventions pour adapter des véhicules.

**Évolution du nombre de permis réguliers auxquels étaient attachés des véhicules accessibles et évolution du nombre de permis restreints\* à Montréal au 31 mars de chaque année entre 2012 à 2019**



\* Des taxis accessibles étaient nécessairement attachés aux permis restreints.

Le nombre total de taxis accessibles attachés à des permis de propriétaire de taxi réguliers semblait avoir atteint un plateau depuis 2015 à Laval, à Montréal et à Longueuil. Il était très stable à Laval (autour de 12 taxis) et à Longueuil (autour de 25 taxis). Toutefois, à Montréal, on observait une croissance de 36 % à cet égard de 2012 à 2019, malgré une légère diminution en 2018. Il demeure qu'environ 130 titulaires de permis pouvaient fournir des prestations de transport par taxi régulier, mais choisissaient d'offrir un service de transport accessible. À Montréal, ils représentaient moins de 0,25 % de tous les taxis réguliers.

**Nombre de taxis accessibles attachés à des permis réguliers à Laval, à Montréal et à Longueuil au 31 mars de 2012 à 2019**

Territoire	Année							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Laval	12	12	12	12	12	12	13	13
Montréal	80	81	89	96	100	106	95	102
Longueuil	24	24	25	26	25	27	24	23
<b>Total</b>	<b>116</b>	<b>117</b>	<b>126</b>	<b>134</b>	<b>137</b>	<b>145</b>	<b>132</b>	<b>138</b>

Les titulaires de permis de propriétaire de taxi pour besoin particulier (permis restreint) sont de plus en plus nombreux sur le territoire de Laval, de Montréal et de Longueuil. Leur nombre a connu une croissance de plus de 46 % entre 2012 et 2019, la vaste majorité (94 %) de ceux-ci s'étant trouvés à Montréal en 2019. Par ailleurs, une très forte progression est observée à Longueuil depuis 2016..

**Évolution du nombre de permis restreints\* à Laval, à Montréal et à Longueuil  
au 31 mars de 2012 à 2019**

Territoire	Année							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Laval	0	0	0	0	0	0	0	0
Montréal	189	196	196	217	216	238	246	265
Longueuil	3	3	3	3	2	11	15	16
Total	192	199	199	220	218	249	261	281

\* Des taxis accessibles étaient nécessairement attachés à ces permis.

Aucun permis restreint n'a été délivré à Laval au cours de la période étudiée. Ce phénomène est sans doute attribuable à l'utilisation fréquente de minibus par la STL pour assurer une part importante du transport accessible.

### Déplacements

Le nombre de déplacements montre l'amplitude de l'activité de transport pour les divers types de véhicules et de clientèle du transport adapté. Les sept tableaux et graphiques ci-dessous placent le transport par taxi accessible dans le contexte plus vaste du transport adapté à Laval, à Montréal et à Longueuil.

Globalement, entre 2012 et 2017, le nombre de déplacements enregistré par le service régulier a crû de 29 %, passant de 3 775 000 à 4 871 000. Au cours de la période étudiée, la STM a assuré une part toujours croissante de ces déplacements, passée de 80,9 % du total en 2012 à 82,3 % en 2017.

On constate aussi que la croissance du nombre de déplacements à la STM a dépassé celle du total des trois territoires étudiés pour atteindre 31,2 %. Néanmoins, même si la STL assure un dixième de l'ensemble des déplacements, elle a enregistré une augmentation phénoménale de 42,4 % du nombre de déplacements entre 2012 et 2018.

**Évolution du nombre de déplacements (en milliers) assurés par le service régulier de transport adapté par taxi, par taxi accessible et par minibus à la STL, à la STM et au RTL de 2012 à 2018**

Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
STL	360	381	417	451	481	489	512
STM	3 056	3 233	3 460	3 628	3 809	4 008	–
RTL	359	356	357	365	365	373	408
Total	3 775	3 969	4 235	4 444	4 655	4 871	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

À l'instar du nombre total de déplacements, ceux réalisés par des taxis suivent les grandes tendances observables dans le tableau précédent, à l'exception du RTL. Bien que le nombre total de déplacements assurés par le RTL ait connu une hausse modeste de 13,6 %, ceux réalisés par taxi ont affiché une croissance de 41,5 % entre 2012 et 2018.

**Évolution du nombre de déplacements (en milliers) assurés par le service régulier de transport adapté par taxi et par taxi accessible à la STL, à la STM et au RTL de 2012 à 2018**

Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
STL	201	212	238	268	289	298	322
STM	2 656	2 836	3 025	3 191	3 372	3 574	–
RTL	231	239	244	257	264	292	326
Total	3 087	3 287	3 507	3 716	3 925	4 164	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

En somme, les taxis accessibles ont assuré une part toujours grandissante des déplacements entre 2012 et 2017. À Laval, le nombre de déplacements plafonne depuis 2015, alors qu'on observe des fluctuations prononcées à Longueuil. C'est donc le poids du nombre de déplacements assurés par la STM qui emporte la mise, ceux-ci ayant crû de 37 % de 2012 à 2017 pour atteindre près d'un million.

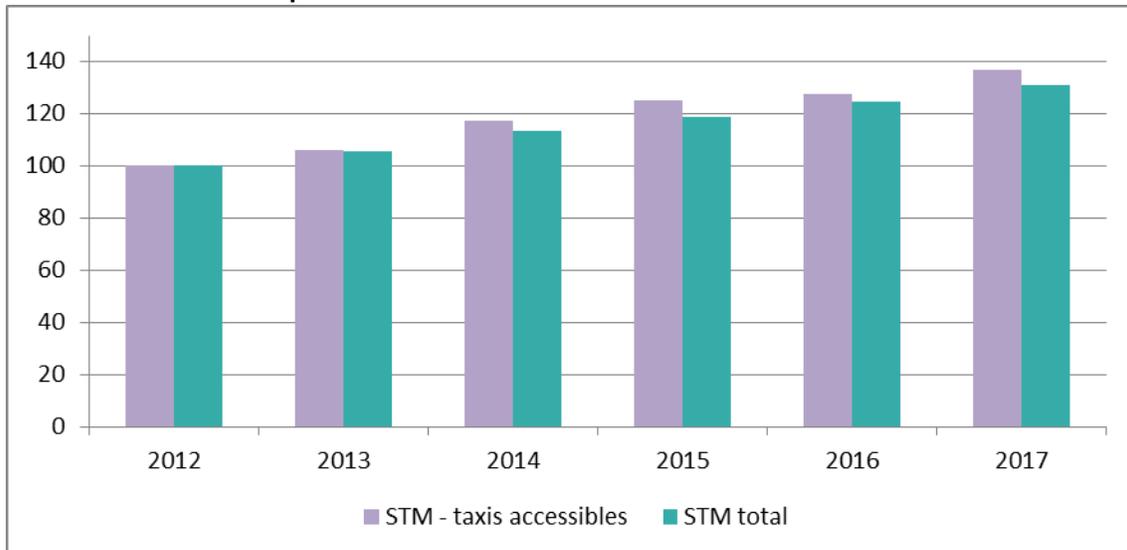
**Évolution du nombre de déplacements (en milliers) assurés par le service régulier de transport adapté par taxi accessible à la STL, à la STM et au RTL de 2012 à 2018**

Organisme mandataire	Année						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
STL	7	8	9	9	9	9	9
STM	722	767	848	903	922	988	–
RTL	13	12	15	30	38	68	61
Total	743	787	873	942	970	1 066	–

\* Les données de la STM pour l'année 2018 ne sont pas disponibles.

L'évolution de nombre de déplacements par taxi accessible affiche donc une progression toujours plus forte de 2012 à 2017 (31 %) comparativement à l'ensemble des déplacements assurés par le service régulier de la STM, comme le montre le graphique ci-dessous :

**Variation du nombre de déplacements (2012 = 100) assurés par le service régulier par taxi accessible et totaux à la STM de 2012 à 2017**



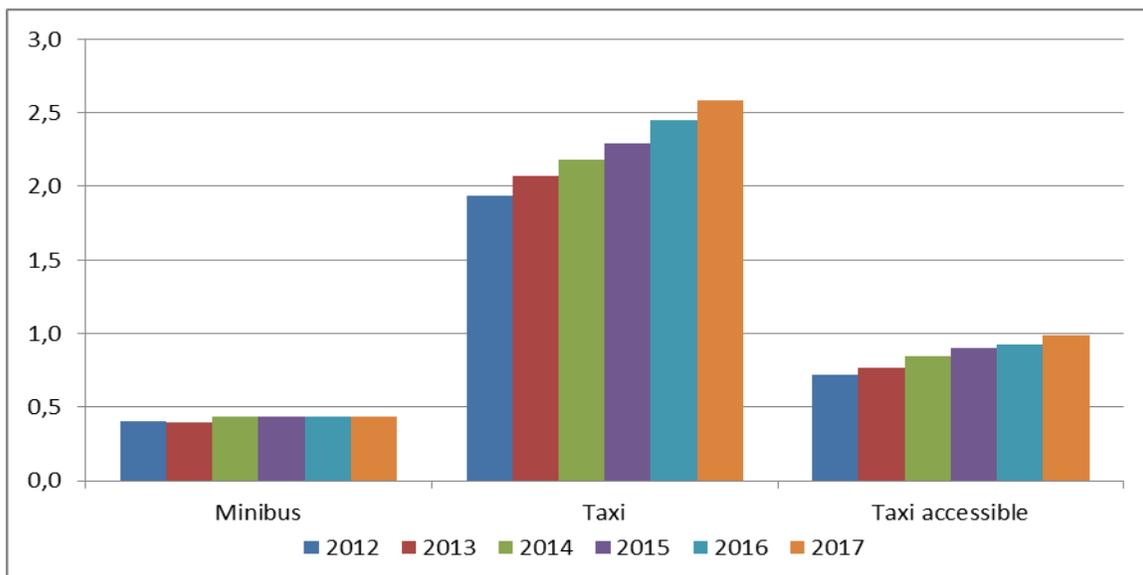
De façon plus détaillée, la distribution des déplacements à la STM est assez semblable à la situation qui caractérise l'ensemble de Laval, de Montréal et de Longueuil en raison du poids de Montréal dans les données globales.

**Évolution du nombre de déplacements réguliers (en milliers) en transport adapté à la STM selon le type de véhicule, le type de client et l'année de 2012 à 2017**

Type de véhicule	Type de client	Année					
		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Minibus	En fauteuil roulant	254	253	281	293	306	300
	Client ambulateur et accompagnateur	147	144	154	144	131	134
Taxi	En fauteuil roulant	42	44	45	43	43	42
	Client ambulateur et accompagnateur	1 891	2 025	2 132	2 244	2 407	2 543
Taxi accessible	En fauteuil roulant	483	529	559	603	620	661
	Client ambulateur et accompagnateur	239	239	289	300	303	327
Total		3 056	3 233	3 460	3 628	3 809	4 008

Le taxi occupe une place prépondérante dans le service de transport adapté à la STM. En 2017, près des deux tiers des déplacements ont été réalisés par taxi ; les taxis accessibles en ont effectué le quart et les minibus ont assuré le dixième restant. Par conséquent, 90 % de tous les déplacements en transport adapté sont réalisés par taxi (accessible ou non) à la STM.

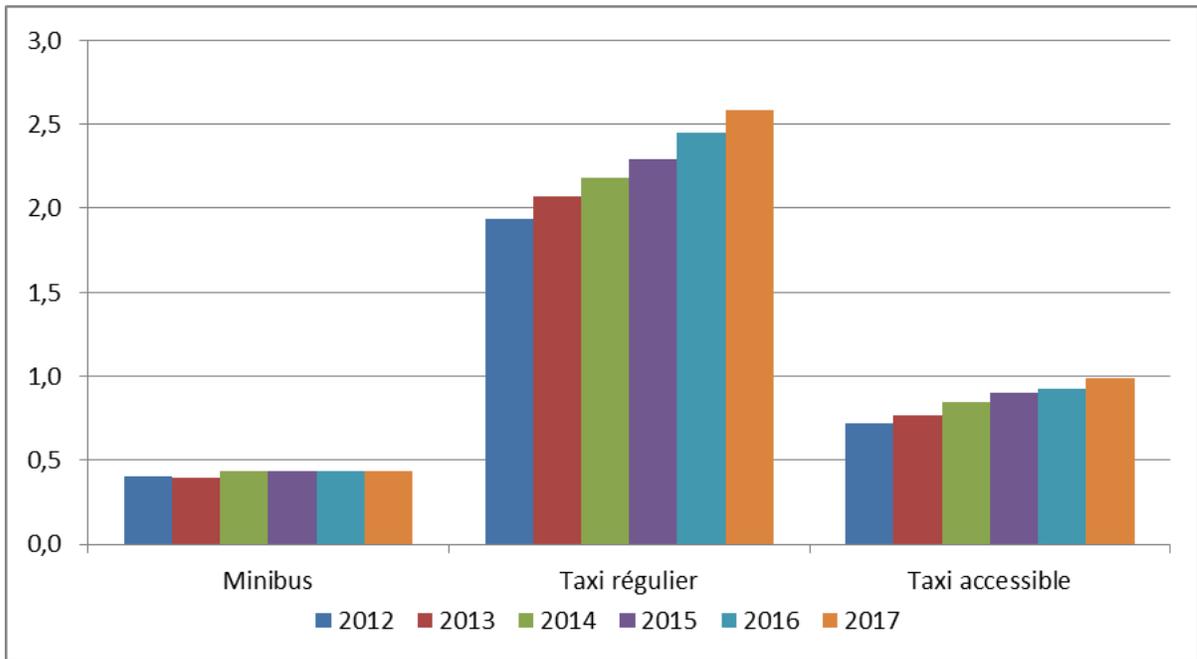
**Évolution du nombre de déplacements réguliers (en millions) en transport adapté à la STM selon le type de véhicule de 2012 à 2017**



La progression du nombre de déplacements par type de véhicule a atteint son niveau le plus élevé dans le cas des taxis accessibles entre 2012 et 2017 avec une augmentation de 37 %. Cela représente une croissance annuelle moyenne de plus de 7 % et rien n'indique que cette tendance ralentira.

Bien que cette étude porte sur le transport par taxi accessible, il est intéressant de constater que 36 % des déplacements de personnes en fauteuil roulant ont été réalisés par un véhicule autre qu'un taxi accessible, dont 5 % par taxi régulier, comme le montre le graphique ci-dessous :

**Évolution du nombre de déplacements réguliers (en milliers) en transport adapté pour les clients en fauteuil roulant à la STM selon le type de véhicule et l'année de 2012 à 2017**



Malgré le fait que les données disponibles sur les déplacements ne permettent pas de le démontrer, on peut croire que la majorité de la clientèle en fauteuil roulant qui utilise des taxis réguliers (c'est-à-dire des berlines) est composée de personnes faisant partie du groupe d'âge des 0 à 64 ans. Au cours de la période étudiée, le nombre de déplacements de ce groupe n'a pas augmenté. Ces volumes se sont établis autour de 43 000 déplacements par année.

Les déplacements par taxi forment le noyau dur du transport adapté à la STM ; d'année en année, leur nombre croît sans cesse. En ce qui concerne les déplacements de clients en fauteuil roulant, plus de la moitié sont réalisés par taxi, et cette proportion augmente elle aussi au fil des ans.

## Évolution projetée de la clientèle admise et du nombre de déplacements

Il s'agit ici d'appliquer les taux de croissance des projections démographiques aux données connues sur la clientèle admise et sur le nombre de déplacements. Cela nous permettra d'esquisser le tableau de ce que pourrait devenir le marché du transport adapté, plus particulièrement le transport par taxi accessible en 2032. Par ailleurs, cet exercice bénéficiera grandement de la richesse des projections démographiques spécifiques aux groupes d'âge retenus.

Toutefois, comme il a été mentionné précédemment, la période de rédaction de cette étude coïncide avec la pandémie de COVID-19, ce qui pourrait affecter les projections.

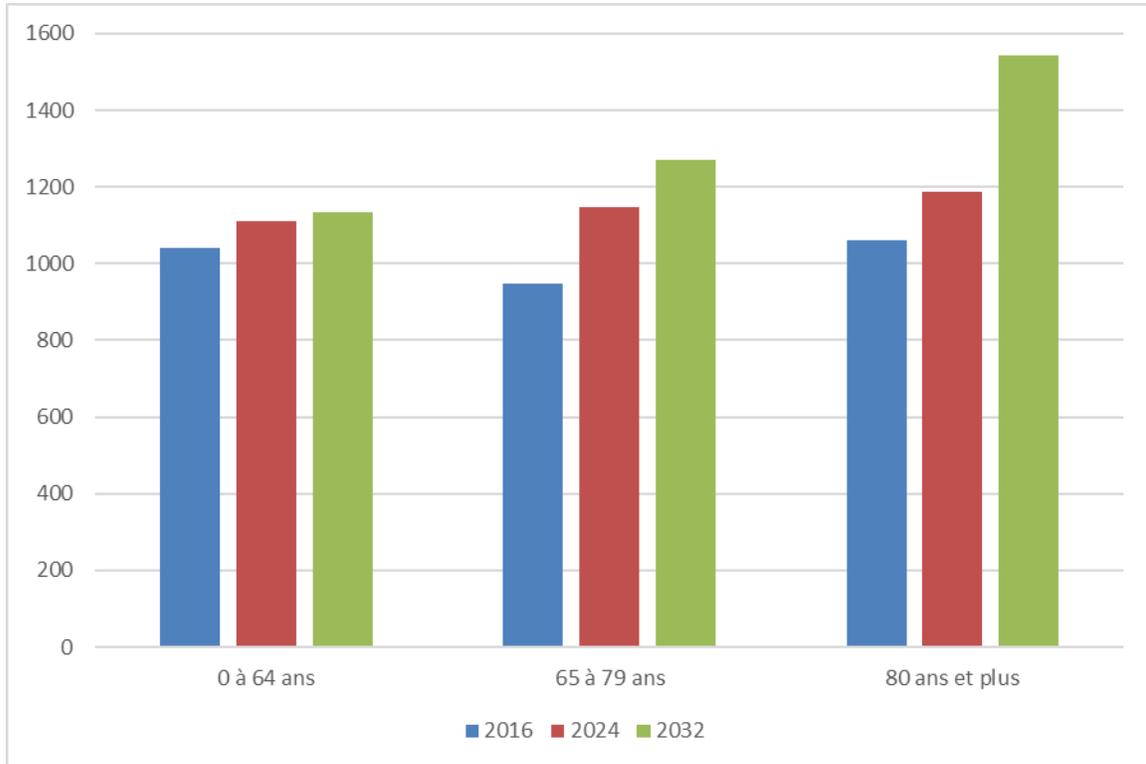
### Évolution projetée du nombre de personnes admises selon le type de clientèle admise et le groupe d'âge à la STM en 2016, en 2024 et en 2032

Type de clientèle admise	Groupe d'âge	Année		
		2016	2024	2032
Personnes ambulatrices	0 à 64 ans	8 406	8 982	9 177
	65 à 79 ans	7 638	9 239	10 221
	80 ans et plus	11 234	12 565	16 305
	Sous-total	27 278	30 786	35 703
Personnes en fauteuil roulant	0 à 64 ans	1 040	1 111	1 135
	65 à 79 ans	949	1 148	1 270
	80 ans et plus	1 062	1 188	1 541
	Sous-total	3 051	3 447	3 947
<b>Total</b>		<b>30 329</b>	<b>34 234</b>	<b>39 650</b>

Avec 9 300 clients de plus qu'en 2016, l'ensemble de la clientèle admise au service de transport adapté de la STM pourrait croître de 31 % d'ici 2032 pour atteindre près de 40 000. Dans le cas des personnes en fauteuil roulant, la croissance pourrait être assez semblable (29 %) et représenterait un ajout de 900 clients pour atteindre presque 4 000 personnes admises en 2032. Plus de la moitié de l'augmentation de la clientèle en fauteuil roulant sera attribuable aux personnes de 80 ans et plus ; cette proportion s'élève à 60 % en ce qui concerne la clientèle ambulatoire.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution projetée de façon éloquent. En effet, en 2016, les personnes de 0 à 64 ans ont été aussi nombreuses que celles de 80 ans et plus, alors qu'en 2032, plus le groupe sera âgé, plus il comptera de clients. Alors que les personnes de 65 ans et plus ont représenté 66 % de la clientèle en fauteuil roulant admise en 2016, on prévoit qu'elles formeront plus de 71 % de cette clientèle en 2032.

**Évolution projetée du nombre de personnes en fauteuil roulant admises selon le groupe d'âge à Montréal en 2016, en 2024 et en 2032**



Il n'a pas été jugé opportun de présenter l'évolution projetée du nombre de déplacements selon le type de véhicule, puisque les parts modales pourraient varier en fonction de facteurs extrinsèques à la démographie (restructuration de l'industrie du taxi, électrification des véhicules, nouveaux modes de transport, etc.). De plus, les données sur les déplacements ne sont pas compilées par groupe d'âge. Les ratios de croissance représentent donc la somme pondérée des groupes d'âge établie précédemment (projections de la clientèle admise) pour les deux types de clientèle.

Il va de soi que les résultats des projections du nombre de déplacements suivent une tendance semblable à ceux des projections de l'évolution de la clientèle. Le nombre total de déplacements en transport adapté à la STM pourrait donc frôler les cinq millions en 2032.

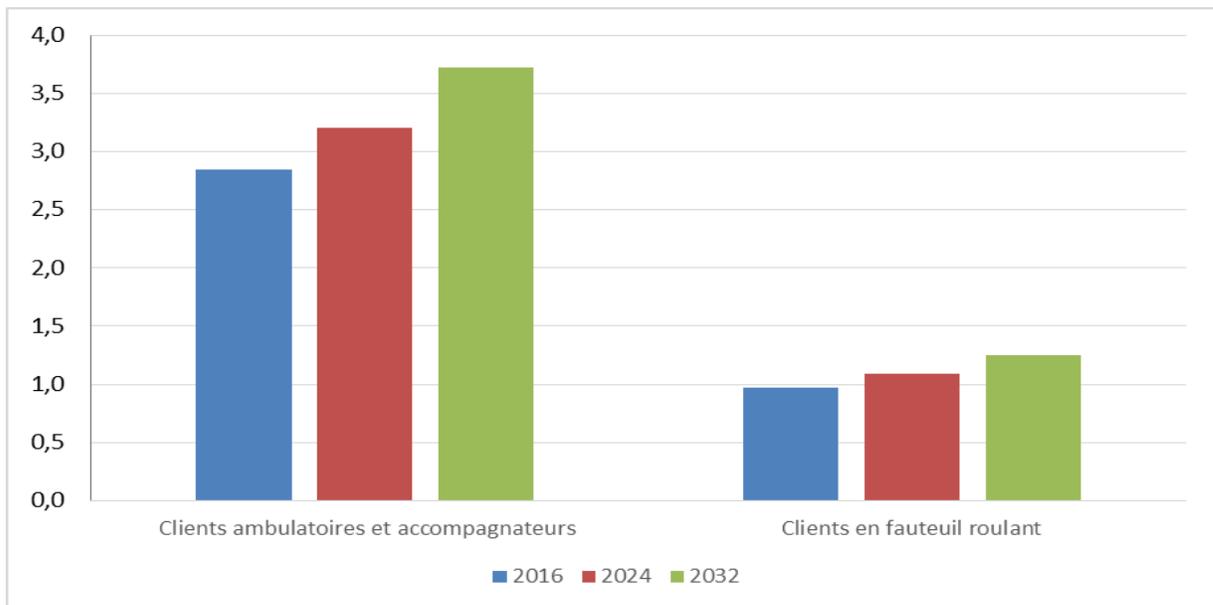
**Évolution projetée du nombre de déplacements réguliers (en millions) en transport adapté à la STM selon le type de clientèle et l'année en 2016, en 2024 et en 2032**

Type de clientèle	Année		
	2016	2024	2032
Clients ambulatoires et accompagnateurs	2,84	3,21	3,72
Clients en fauteuil roulant	0,97	1,09	1,25
Total	3,81	4,3	4,97

On observe une progression projetée de 31 % du nombre de déplacements anticipés de clients ambulatoires en 2032, soit 877 000 de plus qu'en 2016. Cette clientèle pourrait donc effectuer un peu moins de quatre millions de déplacements en 2032.

Quant aux clients en fauteuil roulant, ils devraient effectuer 284 000 déplacements additionnels en 2032 par rapport à 2016, une progression de 29 %, ce qui totalisera donc 1,25 million de déplacements annuels.

**Évolution projetée du nombre de déplacements réguliers (en millions) en transport adapté à la STM selon le type de client et l'année en 2016, en 2024 et en 2032**



On s'attend donc à une croissance soutenue de la demande en transport adapté pour de nombreuses années à venir. Si la proportion des déplacements en transport adapté réalisés par taxi se maintient (90 %), cela pourrait représenter 4,5 millions de déplacements en taxi au cours de l'année 2032, une hausse de près d'un million de déplacements par rapport à la situation actuelle.

## Conclusion et observations finales

Il s'agit ici de dégager et à expliciter les principaux constats auxquels cette étude a mené pour proposer un ensemble d'observations finales en ce qui concerne le transport par taxi accessible à Montréal.

### Croissance anticipée des besoins en matière de taxis accessibles

À la lumière des données présentées précédemment, qui ont mis en lumière des tendances lourdes sans cesse à la hausse en ce qui a trait aux besoins en matière de transport adapté et de transport par taxi accessible, on peut facilement conclure à une croissance soutenue de la demande au cours des prochaines années.

Même si les projections démographiques devaient surestimer de moitié la croissance de la demande, cela représenterait des centaines de milliers de déplacements additionnels à réaliser tous les ans. Afin de répondre adéquatement à cette demande, l'industrie du taxi accessible sera donc appelée à se développer davantage au cours des prochaines années.

### Perspectives au regard du nouveau régime réglementaire

Il est difficile de se prononcer quant aux nouvelles formes que pourrait prendre l'industrie du taxi dans le contexte de l'entrée en vigueur de la LTRPA, particulièrement en ce qui a trait au transport accessible. Le maintien du Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles du MTQ sera un facteur clé pour assurer la disponibilité de taxis accessibles.

Le transport accessible et le transport adapté constituent des créneaux de l'industrie dont la rentabilité et la régularité du travail sont généralement supérieures au service de transport régulier.

Compte tenu de la croissance anticipée de la demande en transport accessible au cours des prochaines années, il faut souhaiter qu'un nombre suffisant de nouveaux joueurs s'ajoutent aux actuels dispensateurs de services. Les allègements réglementaires (notamment l'élimination des permis de taxi) pourraient favoriser l'émergence de nouveaux services, voire de nouveaux systèmes de transport de personnes par automobile.

### Projet de transport accessible sur demande du BTM

Cette étude s'est longuement penchée sur le transport accessible offert dans le cadre du transport adapté, mais plusieurs clients en fauteuil roulant font actuellement état de la grande difficulté qu'ils éprouvent à obtenir des services de taxis accessibles sur demande. Ce service sur demande correspond au service de taxi régulier actuel, mais il s'agit d'un service rapide auquel on peut faire appel à toute heure du jour et de la nuit et à partir de n'importe quel endroit.

La portion de l'industrie du taxi qui se charge d'assurer les déplacements des personnes en fauteuil roulant le fait en tenant compte des besoins et des contraintes du transport adapté,

soit le jour et le soir selon des routes établies par les organismes mandataires (STM, RTL, etc.) en fonction des réservations faites au préalable par les clients. De ce fait, il n'y a presque aucun taxi accessible libre pour fournir un tel service sur demande.

C'est une question qui revenait fréquemment lors d'audiences d'évaluation des demandes de permis restreints. Des représentants de la clientèle en fauteuil roulant se plaignaient de l'offre grandement insuffisante de services de taxis accessibles sur demande, tandis que des membres de l'industrie soutiennent que la demande pour ce type de service de transport est quasi inexistante.

En novembre 2019, le conseil d'administration du Bureau du taxi de Montréal a adopté une résolution afin de « mandater la direction générale du BTM d'élaborer un devis pour aller en processus d'appel d'offres afin d'offrir un service de transport accessible sur demande ». Parmi les pistes avancées, on note une prime pour chaque course effectuée (autour de 12 \$), la répartition des courses centralisée et la mise en commun des ressources de plusieurs intermédiaires en transport par taxi.

Toutefois, quelques embûches subsistent toujours. Il semble difficile d'anticiper le degré d'utilisation potentielle de ce service par la clientèle et, par conséquent, d'évaluer les ressources budgétaires qu'il faudrait allouer à ce projet. Néanmoins, le BTM a jusqu'à maintenant fait preuve d'une grande détermination pour mener ce projet à terme, ce qui pourrait produire des effets tangibles en ce qui a trait au développement d'un service de taxis accessibles sur demande à Montréal.

## Observations finales

-  L'étude réalisée en 2008 faisait état d'un certain équilibre entre l'offre et la demande de taxis accessibles. Cet équilibre semble s'être maintenu jusqu'à maintenant.
-  La clientèle du transport adapté est toujours en croissance et le sera au cours des prochaines années.
-  De même, la clientèle du transport par taxi accessible est toujours en croissance et le sera au cours des prochaines années.
-  Le nombre de taxis accessibles a considérablement augmenté au cours des dernières années malgré un cadre réglementaire restrictif.
-  La LTRPA pourrait faciliter l'accession à l'industrie et ainsi permettre de bonifier l'offre de transport par taxi accessible.
-  Le BTM tente de mettre en œuvre un ensemble de mesures qui pourraient permettre d'offrir un service de taxis accessibles sur demande qui soit plus souple et, par conséquent, plus populaire auprès de la clientèle.