

**Report to  
Rapport au:**

**Community and Protective Services Committee  
Comité des services communautaires et de protection  
21 March 2019 / 21 mars 2019**

**and Council  
et au Conseil  
27 March 2019 / 27 mars 2019**

**Submitted on March 12, 2019  
Soumis le 12 mars 2019**

**Submitted by  
Soumis par:**

**Anthony Di Monte, General Manager, Emergency and Protective Services /  
Directeur général, Services de protection et d'urgence**

**Contact Person  
Personne ressource:**

**Lisa Petch, Strategic Support Coordinator, Emergency and Protective Services /  
Coordinatrice de soutien stratégique, Services de protection et d'urgence  
613-580-2424, extension 36319 [Lisa.Petch@ottawa.ca](mailto:Lisa.Petch@ottawa.ca)**

**Quartier: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE N° de dossier: ACS2019-EPS-GEN-0002  
LA VILLE**

**SUBJECT: Vehicle-for-Hire Accessibility Fund – Allocation Plan**

**OBJET: Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location – Plan  
d'allocation**

## **REPORT RECOMMENDATIONS**

**That the Community and Protective Services Committee recommend that  
Council:**

- 1. Approve the allocation of fees generated through the Vehicle-for-Hire Accessibility Fund to the initiatives described in this report;**
- 2. Delegate authority to the General Manager, Emergency and Protective Services to adjust the annual allocation of fees generated through the Vehicle-for-Hire Accessibility Fund as necessary and as described in this**

report and as recommended by the Vehicle-for-Hire Accessibility Fund Steering Committee;

3. Delegate authority to the Director, By-law and Regulatory Services, in consultation with the City Clerk and Solicitor, to negotiate, finalize and execute voluntary accessibility surcharges with Private Transportation Companies.

## RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des services communautaires et de protection recommande au Conseil :

1. d'approuver l'allocation des montants prélevés dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location aux initiatives décrites dans le présent rapport;
2. de déléguer au directeur général des Services de protection et d'urgence le pouvoir de modifier, au besoin, l'allocation des montants prélevés annuellement dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location, conformément aux indications du présent rapport et aux recommandations du comité directeur du Fonds;
3. de déléguer au directeur des Services des règlements municipaux, en consultation avec le greffier municipal et avocat général, le pouvoir de négocier, de conclure et d'instaurer des ententes relatives aux frais supplémentaires non obligatoires pour les exploitants de transport privé.

## RÉSUMÉ

### Hypothèses et analyse

Le 13 avril 2016, le Conseil municipal a approuvé le rapport intitulé « [Réglementation des véhicules de location à la Ville d'Ottawa – Taxis, limousines et exploitants de transport privé](#) » (ACS2016-COS-EPS-0012). Dans le cadre de ses délibérations, il a délégué au directeur général des Services de protection et d'urgence (SPU) le pouvoir d'exiger des frais supplémentaires volontaires par course aux exploitants de transport privé autorisés, dans le but de financer un fonds de réserve pour l'accessibilité.

Le Conseil a aussi enjoint au directeur général des SPU de créer un comité directeur composé d'intervenants internes et externes pour élaborer une stratégie d'utilisation des frais ainsi prélevés en vue de financer certains programmes de transport accessible à Ottawa.

À la lumière des consultations publiques et de l'analyse de faisabilité du personnel, le comité directeur du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location recommande d'octroyer les montants comme suit :

- Allouer des fonds à des organismes à but non lucratif et à des organismes communautaires, comme les centres de ressources communautaires, afin d'améliorer les services de transport accessible en zones rurales;
- Développer une application pour téléphone intelligent qui permettra aux clients de Para Transpo de surveiller l'arrivée de leur véhicule;
- Réduire le coût des coupons de taxi; et
- Augmenter la limite de coupons par client.

### **Consultations publiques/commentaires**

Du 24 janvier au 16 février 2018, les résidents étaient invités à participer à l'une des cinq séances en personne et à remplir un sondage en ligne. Les 30 janvier et 16 février, la Direction générale des services de protection et d'urgence a tenu cinq réunions publiques en vue de sonder les résidents sur la façon dont le Conseil municipal devrait utiliser le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location (ci-après le « Fonds ») afin de promouvoir et de favoriser les services de transport accessible à Ottawa. Les commentaires ont aussi été recueillis par téléphone et par courriel. Les commentaires de 130 personnes ont été recueillis par diverses méthodes de consultation qualitatives et quantitatives.

Les idées et commentaires reçus ont tous été étudiés. Toutefois, on a rappelé aux participants que, conformément à la demande du Conseil, le Fonds doit servir à financer les programmes et services qui facilitent le transport accessible dans la ville.

Beaucoup d'idées d'amélioration novatrices ont émergé des séances de consultation en ce qui concerne l'accessibilité des transports à Ottawa. Au total, le public a proposé 33 idées, et seulement quatre d'entre elles ne répondaient pas aux exigences du Fonds, c'est-à-dire qu'elles ne favorisaient pas le transport accessible. Les participants devaient classer leurs idées selon une échelle de un à cinq, un correspondant à leur idée favorite. La liste exhaustive des idées, dans leur classement d'origine, ainsi que les principales conclusions des consultations sont présentées dans le document 1, intitulé « Résumé des consultations publiques sur le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location ».

## Répercussions financières

En date du 31 décembre 2018, le montant disponible dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location était de 1 248 413 \$. Selon les données historiques des trajets, un montant de 720 000 \$ en moyenne devrait être alloué chaque année aux programmes de transport accessible d'Ottawa.

Les fonds recueillis dans le cadre du Fonds sont portés au budget de fonctionnement des Services des règlements municipaux, et versés dans le fonds de réserve pour l'accessibilité des exploitants de transport privé. Le Fonds sert à payer les dépenses engagées pour soutenir les programmes d'accessibilité.

## CONTEXTE

Le 13 avril 2016, le Conseil municipal a approuvé le rapport intitulé « Réglementation des véhicules de location à la Ville d'Ottawa – Taxis, limousines et exploitants de transport privé » (ACS2016-COS-EPS-0012). Dans le cadre de ses délibérations, il a délégué au directeur général des Services de protection et d'urgence (SPU) le pouvoir d'exiger des frais supplémentaires volontaires par course aux exploitants de transport privé autorisés, dans le but de financer un fonds de réserve pour l'accessibilité.

Le Conseil a aussi enjoint au directeur général des SPU de créer un comité directeur composé d'intervenants internes et externes pour élaborer une stratégie d'utilisation des frais ainsi prélevés en vue de financer certains programmes de transport accessible à Ottawa.

Au titre de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, la Ville d'Ottawa n'a pas le pouvoir de fixer une taxe d'accessibilité pour les exploitants de transport privé qui n'offrent pas de services accessibles répondant aux normes de la Ville. Lors de sa réunion du 13 avril 2016, le Conseil a approuvé la recommandation voulant qu'une demande soit soumise au gouvernement de l'Ontario pour que ce dernier autorise des modifications législatives en matière de transport accessible. En mai 2016, le greffier municipal a envoyé deux lettres au gouvernement pour lui demander de :

- modifier la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) pour que les exploitants de transport privé soient soumis à des exigences adéquates sur l'accessibilité des transports, et ainsi contribuer à l'équité de l'industrie du taxi et du taxi accessible;

- modifier la *Loi de 2001 sur les municipalités* ou la *Loi de 1999 sur la ville d'Ottawa* afin de donner au Conseil municipal le pouvoir de fixer et de percevoir une taxe d'accessibilité pour les exploitants de transport privé qui n'offrent pas de services accessibles répondant aux normes de la Ville, afin de promouvoir et de favoriser l'accessibilité des services de transport.

Jusqu'à présent, aucune modification n'a été apportée à la législation pour permettre l'imposition d'une telle taxe.

Nonobstant ce qui précède, la Ville a conclu, en juillet 2017, une entente avec Uber Canada inc. (ci-après « Uber »), qui a accepté de payer des frais supplémentaires de 0,07 \$ par course pour financer les services de transport accessible à Ottawa. Ce paiement volontaire est calculé au prorata à partir de la date à laquelle Uber a reçu son permis, soit le 4 octobre 2016. En mars 2018, un second exploitant de transport privé, Lyft inc. (ci-après « Lyft »), a obtenu l'autorisation d'exercer ses activités à Ottawa et a accepté, à l'instar d'Uber, de contribuer ce même montant.

Le comité directeur du Fonds, présidé par le directeur général des SPU, a vu le jour en octobre 2017. Il regroupe des représentants du Bureau de l'accessibilité, des Services des règlements municipaux et de la Direction générale des transports ainsi que trois membres du Comité consultatif sur l'accessibilité, dont le président du comité et l'ancien conseiller municipal Shad Qadri. Ayant pour mandat d'élaborer une stratégie d'utilisation des frais prélevés au titre du Fonds, il a établi que le moyen le plus efficace de générer des idées sur l'allocation des fonds était un processus de consultation publique.

Le public était donc invité, du 24 janvier au 16 février 2018, à participer à l'une des cinq séances en personne ou à remplir un sondage en ligne.

Au terme d'une première évaluation des commentaires reçus, le comité directeur du Fonds a constaté que bon nombre de ces idées relevaient du mandat de différentes directions générales. De plus amples consultations à l'interne se sont donc avérées nécessaires pour évaluer leur faisabilité. Au cours de l'été 2018, les SPU ont réalisé, en collaboration avec d'autres directions générales, une analyse de faisabilité des idées proposées par le public.

Le 7 novembre 2018, le comité directeur du Fonds s'est réuni pour discuter des résultats de cette analyse de faisabilité conjointe. Après un examen attentif des résultats, il a formulé des recommandations sur la façon dont la Ville d'Ottawa devrait utiliser le Fonds pour favoriser le transport accessible.

## ANALYSE

### Consultations publiques

Du 24 janvier au 16 février 2018, les résidents étaient invités à participer à l'une des cinq séances en personne et à remplir un sondage en ligne. Les 30 janvier et 16 février, la Direction générale des services de protection et d'urgence ont tenu cinq réunions publiques en vue de sonder les résidents sur la façon dont le Conseil municipal devrait utiliser le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location afin de promouvoir et de favoriser les services de transport accessible à Ottawa. Les commentaires ont aussi été recueillis par téléphone et par courriel. Les commentaires de 130 personnes ont été recueillis par diverses méthodes de consultation qualitatives et quantitatives.

Les idées et commentaires reçus ont tous été étudiés. Toutefois, on a rappelé aux participants que, conformément à la demande du Conseil, le Fonds doit servir à financer les programmes et services qui facilitent le transport accessible dans la ville. Il peut s'agir :

- de services de transport fournis directement par des véhicules accessibles aux fauteuils roulants, comme les taxis et les véhicules d'OC Transpo et de Para Transpo;
- de services et de programmes municipaux et communautaires qui facilitent ou améliorent les déplacements des personnes de tous âges qui, en raison d'un handicap physique, ont besoin d'un appareil d'aide à la mobilité pour circuler dans la ville, et ce, quel que soit leur mode transport.

De plus, les participants ont été informés que les idées sur la façon d'utiliser le Fonds doivent tenir compte des montants disponibles et d'au moins un des principes directeurs suivants :

1. Accessibilité : Se dit de programmes et services qui assurent ou facilitent le transport à Ottawa des personnes de tous âges qui, en raison d'un handicap physique, doivent utiliser un fauteuil roulant électrique ou un scooter électrique dans leurs déplacements quotidiens.
2. Sécurité : Se dit de programmes et services qui améliorent la sécurité des personnes à mobilité réduite utilisant un service de transport accessible pour se déplacer dans la ville.
3. Disponibilité : Se dit de programmes et services qui fournissent jour et nuit – beau temps, mauvais temps – des moyens de transport accessibles aux personnes à mobilité réduite partout à Ottawa, y compris dans les régions rurales.

4. **Abordabilité** : Se dit de programmes et services visant à ce que les personnes à mobilité réduite aient à déboursé autant ou moins que les personnes sans handicap pour utiliser les transports en commun.
5. **Rapidité** : Se dit de programmes et services visant à fournir rapidement et sur demande des moyens de transport en commun accessibles aux personnes à mobilité réduite, et ce, dans des délais semblables à ceux des services offerts aux usagers sans handicap.
6. **Viabilité** : S'applique aux programmes et aux services que la Ville est en mesure d'instaurer et de maintenir avec les ressources disponibles (fonds, information, personnel, etc.).

Beaucoup d'idées d'amélioration novatrices ont émergé des séances de consultation en ce qui concerne l'accessibilité des transports à Ottawa. Au total, le public a proposé 33 idées, et seulement quatre d'entre elles ne répondaient pas aux exigences du Fonds, c'est-à-dire qu'elles ne favorisaient pas le transport accessible. Les participants devaient classer leurs idées selon une échelle de un à cinq, un correspondant à leur idée favorite. La liste exhaustive des idées, dans leur classement d'origine, ainsi que les principales conclusions des consultations sont présentées dans le document 1, intitulé « Résumé des consultations publiques sur le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location ».

### **Analyse de faisabilité**

Au terme d'une première évaluation des commentaires reçus, le comité directeur du Fonds a constaté que bon nombre de ces idées relevaient du mandat de différentes directions générales. De plus amples consultations avec ces dernières se sont donc avérées nécessaires pour évaluer la faisabilité des 29 idées restantes.

Chacune des directions générales devait réaliser une analyse de faisabilité pour les idées qui relevaient de son mandat. Pour ce faire, ils devaient répondre aux questions suivantes :

- Cette idée fait-elle déjà l'objet d'initiatives prévues ou en cours?
- Quelles mesures devriez-vous prendre pour mettre en œuvre cette idée?
- Quels seront les coûts de mise en œuvre (frais ponctuels) et d'exécution (frais continus) de cette idée?
- La mise en œuvre de cette idée aura-t-elle des répercussions sur les politiques et sur les plans technologique et législatif?

- Est-il possible de mettre en œuvre et d'exécuter cette idée dans votre cadre budgétaire actuel?
- Disposez-vous du personnel nécessaire pour mettre en œuvre et maintenir cette idée?
- Avez-vous besoin du financement partiel ou entier du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location?
- Si vous ne pouvez mettre en œuvre cette idée, votre direction générale dispose-t-elle d'autres moyens pour y donner suite ou résoudre le problème?

L'analyse de faisabilité a permis de constater que certaines des idées faisaient déjà l'objet de mesures. Par contre, la mise en œuvre d'autres idées a été jugée impossible, en raison par exemple des coûts, des ressources nécessaires et de la viabilité. Les directions générales étaient invitées à évaluer la possibilité d'intégrer chacune des idées au Plan d'accessibilité municipal de la Ville d'Ottawa 2020-2025, même celles qui n'étaient pas recommandées pour le Fonds.

## **Recommandations**

**Recommandation n° 1 : Approuver l'allocation des montants prélevés dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location aux initiatives décrites dans le présent rapport, conformément aux recommandations du comité directeur du Fonds.**

Uber et Lyft ont accepté de faire une contribution volontaire de 0,07 \$ par course au Fonds. Le montant recueilli dépend du nombre de courses et fluctue donc chaque mois. En date du 31 décembre 2018, le montant disponible dans le cadre du Fonds était de 1 248 413 \$. Ces frais sont perçus depuis octobre 2016, date à laquelle Uber a obtenu son permis l'autorisant à offrir ses services à Ottawa. Pour sa part, Lyft a commencé à contribuer au Fonds en mars 2018. Des frais supplémentaires volontaires pour l'accessibilité seront négociés avec tout nouvel exploitant de transport privé.

En se fondant sur les données historiques des trajets, un montant de 720 000 \$ en moyenne devrait être alloué chaque année aux programmes de transport accessible d'Ottawa.

Au moment d'examiner les résultats de l'analyse de faisabilité conjointe des directions générales et de formuler ses recommandations, le comité directeur du Fonds a tenu compte de ce qui suit :

- La portée des consultations publiques;



- Les six principes directeurs ayant servi à évaluer les idées du public;
- Le classement des idées des participants (de 1 à 33);
- Les répercussions pour les personnes à mobilité réduite en milieu rural et en milieu urbain.

Le comité directeur du Fonds recommande que le Conseil approuve l'allocation des montants prélevés dans le cadre du Fonds aux initiatives suivantes :

**1. Allouer des fonds à des organismes à but non lucratif et à des organismes communautaires afin d'améliorer les services de transport accessible en zones rurales.**

Le 12 octobre 2011, le Conseil a approuvé le rapport intitulé « [Amélioration des services de transport en commun pour les aînés et les personnes handicapées des secteurs ruraux](#) » (ACS2011-ICS-TRA-0021), dans lequel était énoncée la recommandation d'affecter une partie du budget lié aux services ruraux de Para Transpo aux organismes communautaires suivants :

- Rural Ottawa South Support Services;
- Centre de ressources communautaires d'Ottawa ouest;
- Centre des ressources de l'Est d'Ottawa.

Ces organismes à but non lucratif offrent des services de transport en milieu rural aux aînés et aux adultes handicapés, par des dons et par l'intermédiaire de programmes financés en partie par le gouvernement provincial. Actuellement, la Direction générale des transports octroie plus de 600 000 \$ à ces organismes pour les aider à maintenir leur niveau de service.

Les participants aux consultations publiques sur le Fonds ont souligné le besoin d'accroître le transport accessible en région rurale, notamment les déplacements entre destinations rurales, un service que n'offre pas Para Transpo. L'idée voulant qu'une partie ou la totalité des montants soit consacrée à l'amélioration des services de transport accessible en zones rurales est d'ailleurs arrivée en troisième place, sur un total de 33.

Le comité directeur recommande qu'une partie du Fonds serve à augmenter le financement offert chaque année par la Direction générale des transports pour accroître les services de transport accessible entre destinations rurales.

**2. Développer une application pour téléphone intelligent qui permettra aux clients de Para Transpo de surveiller l'arrivée de leur véhicule**

Les participants aux consultations publiques sur le Fonds ont soulevé les longs temps d'attente pour les services de Para Transpo. Vu l'absence d'un service sur demande, ils ont recommandé que les véhicules de Para Transpo soient équipés d'un système de repérage par GPS permettant de suivre les déplacements du véhicule en temps réel et de prévoir son arrivée.

Tous les véhicules de Para Transpo – les minibus de la Ville comme les taxis sous contrat – possèdent déjà un tel système de repérage. Le personnel de Para Transpo s'en sert pour suivre les véhicules et faire les ajustements nécessaires afin d'assurer la fiabilité du service. Il s'est par ailleurs engagé à rendre compte à la Commission du transport en commun, en 2019, de son plan de projet concernant un service en ligne et une application de réservation et de gestion de compte pour sa clientèle. Les montants fournis par le Fonds serviront à améliorer ce service en ligne pour que les clients puissent connaître l'heure d'arrivée prévue de leur véhicule en temps réel.

Le comité directeur recommande qu'une partie du Fonds soit octroyée à la Direction générale des transports pour couvrir les coûts ponctuels de mise en œuvre de ces améliorations; les coûts d'exploitation seront quant à eux prévus dans le budget de fonctionnement de cette dernière.

**3. Réduire le coût des coupons de taxi.**

**4. Augmenter la limite de coupons par client.**

Le Programme de coupon de taxi de la Direction générale des transports permet aux clients membres de Para Transpo de bénéficier de 40 % de rabais sur le tarif ordinaire des services de transport par taxi. Il leur suffit de faire une réservation en fonction de leurs besoins auprès des entreprises de taxis participantes d'Ottawa. Le coût d'un livret de coupons, d'une valeur réelle de 40 \$, est de 24 \$. Actuellement, les clients peuvent se procurer un maximum de quatre livrets par mois.

De nombreux participants aux consultations sur le Fonds ont soulevé que même avec le rabais de 40 %, le coût d'un taxi accessible demeurerait trop élevé. Ils ont aussi exprimé le souhait de voir augmenter le nombre de livrets que les clients peuvent s'acheter chaque mois.

Le comité directeur recommande qu'une partie du Fonds soit utilisée chaque année pour faire passer le rabais de 40 à 55 %. Le coût d'un livret diminuerait donc de 25 % (ou 6 \$). Il recommande aussi que le nombre de livrets que peuvent s'acheter les clients passe de quatre à huit par mois.

**Recommandation n° 2 : Déléguer au directeur général des Services de protection et d'urgence le pouvoir de modifier, au besoin, l'allocation des montants prélevés annuellement dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location, conformément aux indications du présent rapport et aux recommandations du comité directeur du Fonds.**

Les fonds recueillis auprès des exploitants de transport privé dépendent du nombre de courses et fluctuent donc chaque mois. Chaque année, la Direction générale des services de protection et d'urgence (SPU) examine les montants recueillis et fait les ajustements nécessaires sur la façon de les octroyer. Les fonds ne seront alloués qu'aux initiatives décrites dans le présent rapport. Le comité directeur du Fonds recommande que le directeur général des SPU se voie déléguer le pouvoir de modifier, au besoin, l'allocation des montants prélevés annuellement dans le cadre du Fonds.

**Recommandation n° 3 : Déléguer au directeur des Services des règlements municipaux, en consultation avec le greffier municipal et avocat général, le pouvoir de négocier, de conclure et d'instaurer des ententes relatives aux frais supplémentaires non obligatoires pour les exploitants de transport privé.**

Le 13 avril 2016, le Conseil municipal a délégué au directeur général des Services de protection et d'urgence (SPU), en consultation avec le greffier municipal et avocat général, le pouvoir de négocier, de conclure et d'instaurer des ententes sur la facturation de frais supplémentaires volontaires par course aux exploitants de transport privés pour favoriser l'accessibilité. La négociation de ces frais supplémentaires se fait parallèlement au processus de délivrance de permis. Conformément au *Règlement sur les véhicules de location*, le processus de délivrance de permis aux exploitants de transport privé relève de l'inspecteur en chef des permis, c'est-à-dire le directeur des Services des règlements municipaux. Les SPU recommandent que le pouvoir de négocier, de conclure et d'instaurer une entente de facturation de frais supplémentaires volontaires par course avec les exploitants de transport privé soit donc délégué à ce dernier, plutôt qu'au directeur général des SPU.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Ce rapport est à l'échelle de la ville. Les répercussions sur les zones rurales ont été prises en compte dans l'élaboration de la Stratégie d'engagement du public. Par ailleurs, les recommandations du présent rapport, si elles devaient être approuvées, permettront d'accroître les services de transport accessible pour les personnes à mobilité réduite des zones rurales de la ville.

## CONSULTATIONS

Les 30 janvier et 16 février, la Direction générale des services de protection et d'urgence (SPU) a tenu cinq réunions publiques en vue de sonder les résidents sur la façon dont le Conseil municipal devrait utiliser le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location afin de promouvoir et de favoriser les services de transport accessible à Ottawa.

La participation du public fait partie intégrante du processus décisionnel de la Ville. Les SPU se sont référés à la Stratégie d'engagement du public de la Ville pour établir le meilleur moyen de susciter sa participation. Ils ont consulté le comité directeur du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location durant le processus d'engagement du public, et travaillé en étroite collaboration avec le Bureau de l'accessibilité et Information du public et Relations avec les médias pour concevoir les documents et les messages associés à la consultation. La participation du public a été sollicitée par différents canaux de communication, dont les suivants :

- ottawa.ca;
- Twitter;
- Facebook;
- Messages d'intérêt public;
- Cartons publicitaires distribués lors de la séance d'information de Para Transpo, présentée par la Direction générale des transports;
- Courriels ciblés :
  - Maire et membres du Conseil;
  - Membres du Comité consultatif sur l'accessibilité;
  - Abonnés (1 600) du bulletin d'information *Pleins feux sur l'accessibilité* de la Ville d'Ottawa;
  - 131 organismes communautaires.

Par ailleurs, l'industrie du taxi et le personnel opérationnel d'OC Transpo ont été informés des consultations et avisés que le public était invité à participer.

De plus amples renseignements sur la consultation publique au sujet du Fonds, notamment la méthodologie, les critères d'évaluation et les principales conclusions, sont fournis dans le document 1 intitulé « Résumé des consultations publiques sur le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location ».

## **COMMENTAIRES DU COMITÉ CONSULTATIF SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Deux membres du Comité consultatif sur l'accessibilité du mandat du Conseil 2014-2018, Brian Wade et Adele Furrie, ont siégé au comité directeur du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location. L'ancien conseiller Shad Qadri et l'ancien agent de liaison du Comité consultatif sur l'accessibilité en étaient aussi membres. Le comité directeur a participé à la formulation des recommandations du présent rapport. Par ailleurs, le personnel a fait une présentation devant le Comité consultatif sur l'accessibilité, le 18 septembre 2018, pour faire le point et recueillir des commentaires.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'y a pas d'empêchement de nature juridique à la mise en œuvre des recommandations formulées dans le présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES**

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Les fonds recueillis dans le cadre du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location sont portés au budget de fonctionnement des Services des règlements municipaux, et versés dans le fonds de réserve pour l'accessibilité des exploitants de transport privé. Le Fonds sert à payer les dépenses engagées pour soutenir les programmes d'accessibilité.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

L'accessibilité était un facteur central tout au long du processus d'engagement du public et lors des réunions du comité directeur du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location. Les mesures d'adaptation étaient offertes sur demande aux participants, notamment des formats accessibles, des aides auditives et des aides à la communication. De plus, des préposés des Services de soutien à la personne, un homme et une femme, étaient présents lors des consultations en personne pour aider les participants, au besoin.

À la demande du Conseil, le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location doit servir à financer des programmes et services qui facilitent le transport accessible dans la ville. Il peut s'agir :

- de services de transport fournis directement par des véhicules accessibles aux fauteuils roulants, comme les taxis et les véhicules d'OC Transpo et de Para Transpo;
- de services et de programmes municipaux et communautaires qui facilitent ou améliorent les déplacements des personnes de tous âges qui, en raison d'un handicap physique, ont besoin d'un appareil d'aide à la mobilité pour circuler dans la ville, et ce, quel que soit leur mode transport.

Toutes les recommandations décrites dans le présent rapport appuient les programmes et services visant à améliorer les services de transport accessible pour les résidents handicapés d'Ottawa et leur famille.

## **PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL**

Les recommandations du présent rapport appuient les priorités pour le mandat du Conseil 2015-2018 suivantes :

**Communautés saines et bienveillantes** : Aider les résidents et les visiteurs à bénéficier d'une bonne qualité de vie et d'un sens de bien-être communautaire en leur offrant des endroits et des services sains, sécuritaires, accessibles et inclusifs.

**Excellence des services** : Améliorer la satisfaction de la clientèle relativement à la prestation des services municipaux aux résidents d'Ottawa en renforçant considérablement la culture de l'excellence du service de la Ville, en améliorant l'efficacité des activités municipales et en créant une expérience positive pour les clients.

**Transport et mobilité** : Satisfaire les besoins actuels et futurs des résidents et des visiteurs en matière de transport par la mise en œuvre des phases 1 et 2 du Plan directeur des transports, entre autres en assurant la fiabilité et la viabilité financière des services de transport en commun de la Ville. Veiller en continu à l'amélioration de la mobilité pendant la mise en œuvre du train léger et encourager l'utilisation de moyens de transport écologiques comme le transport en commun, la bicyclette et la marche.

## **DOCUMENTS À L'APPUI**

Document 1 : Résumé des consultations publiques sur le Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location

**SUITE À DONNER**

En collaboration avec toute autre direction ou direction générale concernée, la Direction générale des services de protection et d'urgence donnera suite aux instructions données par le Conseil en lien avec le présent rapport, s'il y a lieu.

En collaboration avec toute autre direction ou direction générale pertinente, la Direction générale des services de protection et d'urgence informera le Comité consultatif sur l'accessibilité des progrès, au besoin, et soumettra un rapport sur l'état du Fonds pour l'accessibilité des véhicules de location au Comité des services communautaires et de protection et au Conseil, tous les deux ans.