Les véhicules autonomes changeront-ils la donne pour les personnes handicapées au Canada?

Article publié initialement dans
LinkedIn le 8 mars 2018

On a beaucoup parlé des véhicules autonomes (VA) et de leurs promesses : réduction de la congestion routière, des accidents mortels, de la pollution, des espaces de stationnement requis, etc. Mais peuvent-ils révolutionner le transport des handicapés?

Des services de transport public accessibles aux personnes handicapées font partie intégrante d'une communauté inclusive. La plupart des grandes villes de pays développés ont d'ailleurs mis sur pied des programmes pour améliorer l'accessibilité du système de transport public.

Ces programmes se classent en deux catégories : l'amélioration de l'accessibilité du système de transport public (ex., autobus munis d'une plateforme élévatrice) et la création de systèmes parallèles de transport adapté offrant un service porte à porte sur demande.

Si les services de transport adaptés favorisent grandement la mobilité des personnes handicapées, le faible volume et le coût plus élevé par service font en sorte qu'ils sont beaucoup moins disponibles et flexibles que les services de transport en commun utilisés par les non-handicapés.

Les stations de métro, les gares, les autobus, les SLR, les trajets ne sont pas tous entièrement accessibles. Et le système de transport adapté fonctionne sur réservation, ce qui signifie que les utilisateurs doivent planifier leurs déplacements à l'avance. Cette solution n'est pas idéale et pourrait contribuer à l'exclusion sociale.

État des lieux au Canada

Au Canada, un service de transport adapté peut entraîner des coûts importants pour les contribuables. Les tarifs de transport adapté sont sensiblement les mêmes que les tarifs standards. Ce qui veut dire que les usagers du transport adapté ne couvrent qu'une infime partie des coûts d'exploitation. Et donc que la facture est refilée aux contribuables.

Prenons l'exemple du programme Wheel-Trans à Toronto. Les tarifs et les frais d'abonnement ne couvrent que 4 % du financement global du programme, tandis que la demande de service ne cesse d'augmenter à mesure que la population vieillit.

Si les contribuables doivent payer plus cher pour offrir ce service indispensable, mais qu'ils reçoivent moins de services en échange et que la demande augmente tous les ans, comment les gouvernements devraient-ils réagir?

L'heure est au changement

À Toronto, la ville la plus peuplée du Canada et le siège d'un des plus importants programmes de transport adapté du pays, on recensait 45 000 abonnés au service Wheel-Trans en 2016. On estime à 4,8 millions (environ 107 par abonné) le nombre de trajets réalisés en 2018. Le total des

2018 KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., société canadienne à responsabilité limitée et cabinet membre du réseau KPMG de cabinets dépendants affiliés à KPMG International Cooperative (« KPMG International »), entité suisse. Tous droits réservés.

coûts prévus au budget pour ce service en 2018 s'élève à 152,1 millions de dollars, soit 31,63 $ par trajet. Les tarifs des usagers devraient compter pour 8,6 millions de dollars, soit tout juste 6 % de la facture totale. Le service est disponible jour et nuit, mais il faut réserver son transport au moins quatre heures à l'avance[1].

Imaginons maintenant ce qui pourrait être accompli si une partie de cet argent était consacré à l'exploitation de véhicules autonomes accessibles. Que pourrait-on acheter avec 152,1 millions de dollars?

Il ne s'agit pas ici de vanter aux villes les mérites de l'achat et de l'exploitation d'un parc de véhicules autonomes, mais plutôt de se faire une idée du potentiel que recèle cette technologie.

VA et avenir

Dans un monde où elles auraient facilement accès à des véhicules autonomes, les personnes handicapées n'auraient pas besoin de conduire et pourraient commander leur transport à partir d'un appareil mobile ou connecté à Internet, et ce, peu importe où elles se trouvent.

Advenant que les VA deviennent plus facilement accessibles sur demande, les villes pourraient créer un marché où nous pourrions tous, où que nous soyons, commander un véhicule pour nous conduire à l'intérieur d'un rayon donné. Il n'y aurait pas de restrictions d'horaire ni d'endroit. Et pas besoin d'interagir avec le conducteur ou d'autres passagers pendant le trajet.

Si les personnes handicapées avaient accès à un nombre suffisant de véhicules autonomes, leur qualité de vie en serait grandement améliorée. Sans compter qu'elles pourraient jouir d'autres avantages :

- Réduction significative du chômage en raison d'une plus grande mobilité géographique
- Meilleure inclusion sociale et effets positifs subséquents sur la santé mentale
- Meilleur accès aux entreprises, aux commodités et à d'autres services sociaux
- Meilleur accès à des services médicaux

Comme dans de nombreux autres secteurs économiques, les technologies de rupture pourraient transformer radicalement l'économie et la qualité de la prestation de services. Les VA, qui font partie de ces technologies de rupture, pourraient bien révolutionner le transport des personnes handicapées.

Cela dit, la disponibilité généralisée de VA partagés adaptés aux personnes handicapées est loin d'être chose faite. Les véhicules autonomes risquent fort de transformer nos vies et le paysage urbain. Raison de plus pour ne pas négliger les questions de mobilité des personnes handicapées. Le système actuel peut être grandement amélioré si les gouvernements et les collectivités commencent à envisager des moyens d'intégrer cette nouvelle technologie prometteuse et de la modifier pour offrir plus d'accessibilité et de flexibilité aux personnes handicapées.

De nombreuses questions demeurent en suspens, mais mieux vaut commencer à y penser maintenant, plutôt que d'attendre et de procéder à une mise à niveau d'urgence.

Pour nous joindre

Martin Joyce
Leader, Services à la personne et services sociaux
416-777-8187
martinjoyce1@kpmg.ca

[1] Aperçu du budget d'exploitation 2018, Toronto Transit Commission (pg. 18). https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/12/8bd3-TTC-2018-Op-Budget-Notes-V1.pdf

© 2018 KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., société canadienne à responsabilité limitée et cabinet membre du réseau KPMG de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Cooperative (« KPMG International »), entité suisse. Tous droits réservés.
KPMG et le logo de KPMG sont des marques déposées ou des marques de commerce de KPMG International.