

Alliance des Regroupements des Usagers du Transport Adapté du Québec

8570 rue Hochelaga, Montréal (Québec) H1L 2M3
Téléphone : (514) 276-1049
Télécopieur : (514) 276-4193
Courriel : arutaq@bellnet.ca

*Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées
et à mobilité réduite*

MÉMOIRE

Pour l'élaboration d'une
Politique québécoise de mobilité durable

Déposé au
Ministère des Transports du Québec

Le 14 juin 2013

L'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec est un organisme provincial voué au développement et à l'amélioration du transport adapté pour les personnes handicapées admises à ces services et ce, dans les différentes régions du Québec. À ce titre, nous sommes des participants actifs aux différentes tables provinciales de concertation coordonnées par le Ministère des Transports du Québec, dont celle réunissant les intervenants de l'industrie du transport par taxi. De concert avec nos partenaires provinciaux que sont l'Association du transport urbain du Québec, l'Association canadienne du transport urbain et l'Union des transports adapté et collectifs du Québec, tous membres actifs de la Corporation du Colloque sur le transport des personnes à mobilité réduite, nous participons activement à l'organisation annuelle du colloque provincial. Nous nous impliquons activement également aux différentes tables coordonnées par l'Agence métropolitaine de transport, dont le Comité de concertation du transport des personnes handicapées et la toute nouvelle Table métropolitaine sur l'accessibilité.

D'emblée, nous tenons à vous remercier de votre invitation à exprimer notre point de vue dans le cadre de la présente consultation pour l'élaboration d'une Politique québécoise de mobilité durable. À cet égard, en vertu de la spécificité de la mission qui est la nôtre, précisons que, tout en étant attentif aux différents aspects sur lesquels porte cette consultation, notre intervention se rapportera plus particulièrement **au transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite**. Soulignons, par ailleurs, que bien que de nombreux écrits aient été acheminés au Ministère des Transport du Québec, depuis plusieurs années, faisant état de l'importance des Programmes d'aide gouvernementale en réponse aux besoins de transport adapté des personnes handicapées, dont un document déposé le 28 mai 2013, immédiatement après notre allocution, lors de la consultation sur cette future politique, il nous apparaît important de vous le communiquer par le biais de ce présent Mémoire.

Notre intervention est en lien avec l'expression des besoins quotidiens des personnes handicapées utilisatrices du transport adapté au Québec et, tout comme le précise le contenu de votre document de consultation, elle **se fonde sur leur droit de se déplacer en transport comme tout autre citoyen et sur la reconnaissance de la contribution du transport adapté dans leur intégration scolaire, sociale et professionnelle**.

Ainsi, dans la démarche actuelle qui est de rassembler l'expertise des intervenants impliqués dans la définition et l'organisation des services de transport terrestre des personnes, en vue d'élaborer une Politique québécoise de mobilité durable, nous partageons l'objectif que poursuit Monsieur Sylvain Gaudreault, ministre des Transports du Québec et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, qui fera en sorte que « *L'utilisateur sera au cœur de cette politique, peu importe ses besoins de mobilité, tant en matière de transport adapté que de transport collectif* ».

De façon plus spécifique, c'est-à-dire en vertu du transport s'adressant aux personnes handicapées, **nous demandons au ministère des Transports du Québec de prioriser les commentaires et recommandations qui, dans le cadre de la présente**

consultation, sont exprimés par les instances qui ont des connaissances et une expérience dans l'organisation et l'utilisation des services de transport adapté aux personnes handicapées au Québec.

Tout d'abord, dans cet exercice d'élaboration de cette future politique de mobilité durable qui permettra à tous les citoyens de se déplacer librement et de façon sécuritaire, cela dans le temps et l'espace du territoire québécois, il nous semble donc fondamental, en ce qui nous concerne, de faire référence à des fondements sur lesquels s'appuie le transport adapté au Québec. Parmi ces fondements :

- Une Loi de laquelle on ne peut soustraire le transport des personnes handicapées : il s'agit de la ***Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*** dont la réforme majeure de décembre 2004 oblige les municipalités du Québec à offrir des services de transport adapté aux personnes handicapées vivant sur leur territoire.
- L'existence depuis 1979 du ***Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées*** admises à ce Programme, et qui assure aux organisateurs de ce transport le financement pour les déplacements que requièrent les personnes. Rappelons que ce programme renouvelé provient d'une seule et même source, le Ministère des Transports du Québec, comme en fait foi le décret qui le fonde. Ce financement étant en lien direct avec l'offre de services aux usagers du transport adapté, l'importance vous en est démontrée un peu loin dans ce document.
- **La Politique gouvernementale *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*** dont l'élaboration du Plan global de la mise en oeuvre, en 2008, a été coordonnée par l'Office des personnes handicapées du Québec, et dont les 28 ministères et organismes gouvernementaux participants, incluant le MTQ, ont pris plus de 400 engagements visant à réduire les obstacles, en précisant les moyens de mises en oeuvre et les échéanciers de réalisation. Ce qui est visé en terme de résultats dans la Politique à part entière, c'est, entre autres, et nous citons « *d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés* ». À cet égard, lors de la dernière mise à jour, en date du 25 août 2009, du Plan global de mise en oeuvre de cette politique gouvernementale, à lui seul, le Ministère des Transports du Québec a pris 42 engagements.
- **Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.**
Le taxi étant le mode de transport assurant la majorité des déplacements des personnes handicapées, nous avons fait valoir à Monsieur Sylvain Gaudreault, en

octobre 2012 soit peu après sa nomination à titre de ministre des transports, l'importance qu'a acquis le taxi adapté dans la desserte des déplacements des personnes handicapées.

En effet, nous avons signifié, depuis plusieurs années, l'importance de la présence de ce mode de transport dans toutes les régions du Québec et des avancées remarquables ont été faites à ce niveau. Cependant, la pertinence que soit augmenté le nombre de ces véhicules spécialisés demeure toujours aussi présente et les fondements de notre demande sont, après toutes ces années, également les mêmes. À cet égard, encore en 2013, des besoins de transport par taxi privé pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant sont non répondus dans plusieurs régions du Québec. Des villes et villages, tels Baie-Comeau, Granby, Godbout, Baie-Trinité, Pointe-Lebel, Pointe-aux-Outardes, Franquelin, Ragueneau, Betsiamites, Les Buissons, etc., ne disposent d'aucun service de taxis adapté sur leur territoire, alors que dans de nombreuses autres villes, telles Montréal, Longueuil, Saguenay, Laval, Victoriaville, Châteauguay, Beloeil, Forestville, Sacré-Coeur, Escoumins, Bergeronnes, Tadoussac, etc., on remarque l'existence d'un nombre insuffisant de taxis accessibles dont la conséquence en est que des besoins individuels et spontanés sont non répondus et que des personnes handicapées cherchent des moyens d'avoir accès à des taxis adaptés à leurs particularités, pour se déplacer, comme tout le monde.

Ce nombre insuffisant de taxis adaptés est également préoccupant pour des Organismes de transport qui utilisent, dans le cadre de contrats, la majeure partie et souvent même la totalité des taxis adaptés existant sur leur territoire respectif, dans le but de réaliser l'offre de service de transport aux personnes handicapées. C'est, entre autres, ce que démontre l'*Étude sur le transport par taxi accessible sur l'Île de Montréal*, du 29 octobre 2008, en associant les besoins actuels à des perspectives à court terme, étude qui indique que la Société de transport de Montréal prévoit « une hausse annuelle moyenne de près de 20% pour les déplacements par taxi accessible entre 2008 et 2014 » ce qui est très important. On y indique, par ailleurs, que l' « on peut entrevoir à moyen terme des besoins accrus pour des clients institutionnels » et qu' « il existe un certain potentiel de croissance du marché privé pour les particuliers » (p. 17).

Nous avons également demandé, en juin 2012, l'intervention du MTQ pour que soit instauré un vrai service de taxi adapté aux personnes handicapées, et ce dans toutes les municipalités du Québec, afin de s'assurer que la disponibilité sur appel soit équivalente à l'offre de taxi régulier pour les personnes n'ayant pas de restriction sur le plan de la mobilité physique.

Or, à la surprise de tous les partenaires provinciaux impliqués dans l'organisation et l'utilisation des services de transport adapté, le ministre des Transports annonçait, en décembre 2012, que ce programme qui avait fait ses preuves d'utilité depuis sa création en 2001, serait abandonné à compter du 31 mars 2013.

Faut-il rappeler que ce programme avait pour objectif de desservir l'ensemble du territoire québécois par ce type de véhicule qui offre une grande souplesse d'utilisation et qui diminue de façon significative les temps de parcours en comparaison à l'utilisation du minibus. Quant au volet autocar, son adaptation constituait une solution incontournable à un déplacement interurbain.

Nous, de même que nos autres partenaires provinciaux (Association du transport urbain du Québec, Union des transports adaptés et collectifs du Québec, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi), tous membres actifs de la *Table provinciale de concertation de l'industrie du transport par taxi*, vous avons fait part de notre très grande déception de la décision du gouvernement d'avoir cessé le *Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*, le 31 mars 2013.

Nous rappelons que le transport par taxi est habituellement moins onéreux que le transport par minibus pour les gestionnaires de services et que la clientèle privilégie ce mode transport universel. Une fois de plus, cette décision a été prise sans consultation aucune des principaux partenaires impliqués dans le secteur du transport adapté pour les personnes handicapées. Elle constitue un recul important par rapport à la politique gouvernementale « *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité* », à l'heure même où le Québec voit une importante proportion de sa population vieillissante qui nécessitera de plus en plus un tel mode de transport pour ses déplacements.

D'autre part, l'industrie du taxi étant constituée essentiellement de travailleurs autonomes, il y a un risque important, particulièrement en région, que les propriétaires refusent d'assumer les coûts reliés à l'adaptation de leur véhicule, réduisant ainsi l'accès à un transport par taxi pour la clientèle des personnes handicapées.

Dans un contexte où l'État prône à la fois la mobilité des personnes et leur maintien dans leur milieu de vie, nous voyons mal comment une telle décision serait de nature à favoriser la qualité des services aux citoyens qui, pour la très grande majorité, n'ont d'autre choix que les modes de transport adapté, dont le taxi accessible, pour se déplacer.

À la lumière de ces faits,

nous recommandons que le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars soit reconduit et bonifié et qu'il demeure, en terme de durée, de manière à favoriser l'augmentation du nombre de taxis accessibles et à faciliter les déplacements des personnes handicapées, sur tout le

territoire québécois, et cela peu importe le moment de la journée.

Vous rappelant également que dans une très grande proportion, les titulaires de taxis adaptés sont la seule personne à utiliser leur véhicule, la conséquence étant que ce véhicule n'est pas disponible 24 heures par jour au profit de la clientèle,

nous recommandons donc que dans l'obtention de son permis de taxi chaque titulaire s'engage à rendre disponible son véhicule à la clientèle, et ce 24 heures par jour.

D'autre part, une réforme de la *Loi concernant les services de transport par taxi* ayant été réalisée en 2009, **nous recommandons que soit revu et actualisé le Règlement sur les services de transport par taxi. À cet égard, il sera important de s'assurer que soit opérationnelle l'application d'articles, tels l'article 63 de ce Règlement qui s'adresse au titulaire de permis d'intermédiaire en service de transport par taxi et dont le mécanisme actuel rend difficile l'application. Nous recommandons également que la responsabilité des municipalités en matière de services aux citoyens, dont le transport aux personnes handicapées, soit interpellée dans l'actualisation du Règlement sur les services de transport par taxi et de son application.**

Par ailleurs, **dans une visée de développement d'un transport durable pour toute la population, nous croyons que l'accessibilité universelle de tous les véhicules taxis est incontournable.**

Ceci implique :

une vision à moyen et à long terme du développement anticipé de l'industrie du taxi et une cohabitation à moyen terme du type de véhicule taxi, tel qu'il existe présentement, et d'un autre modèle, celui-là universellement accessible dès sa conception.

Et, puisque déjà des besoins importants de taxis accessibles sont prévisibles pour desservir les personnes handicapées et à mobilité réduite, dans les grandes villes et les plus petites municipalités,

nous vous rappelons que nous vous avons recommandé qu'une Étude soit

réalisée pour définir les besoins de la clientèle en matière de transport par taxi, sur tout le territoire québécois.

D'autre part, il nous semble incontournable de porter à votre attention qu'au chapitre des **fondements importants pour les utilisateurs du transport adapté du Québec**, il y a également :

- **L'admission des personnes à des services de transport adapté** en fonction de critères bien précis consignés à l'intérieur de la *Politique d'admissibilité au transport adapté*, qui est une politique gouvernementale en lien direct avec le *Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées*. Cette politique a été revue en 2010. Nous avons participé à sa révision, avons fait valoir les aspects qui étaient susceptibles d'être améliorés et, dans les faits, qui ont été pris en compte dans un but de simplification et de clarté pour les personnes qui réalisent une demande d'admissibilité au travail adapté. À cet égard,

il demeure essentiel que les membres des comités d'admission aient une compréhension juste et claire des éléments de cette politique, dans le but que soit accordé le transport aux personnes qui le nécessitent.

- **Le service de porte-à-porte**, une caractéristique qui a fait en sorte que depuis près de 35 années la vie des personnes handicapées a été transformée radicalement. Ce **service de « porte à porte »**, en soi, constitue la distinction fondamentale entre **un service de transport adapté** pour les personnes handicapées admises à ces services et **un service de transport en commun ou collectif** pour les personnes dont la mobilité en permet l'utilisation.

Dans le *Guide de référence des pratiques en transport adapté au Québec*, l'ensemble des partenaires impliqués dans l'organisation et l'utilisation des services de transport adapté au Québec (Association du transport urbain du Québec-ATUQ, Union des transports adaptés et collectifs du Québec-UTACQ, et nous-mêmes de Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec-ARUTAQ) ont entériné cet aspect fondamental en transport adapté, qu'est le porte-à-porte, en le définissant de la façon suivante :

Article 4.2.2 : Service porte-à-porte à l'extérieur du véhicule

Offrir un service de porte-à-porte signifie assister le client-usager tout au long du déplacement, du départ à l'arrivée. La prise en charge débute à la porte du point d'origine et se termine à la porte du lieu de destination.

D'entrée de jeu, lorsque le chauffeur va chercher le client-usager à la porte d'entrée, il doit lui permettre un accès facile et sécuritaire. Ainsi, il faut éviter de se stationner de l'autre côté de la rue. Si

cette situation se voyait impossible, le chauffeur doit accompagner le client-usager pour l'aider à traverser la rue. Il doit aussi éviter de se stationner devant une flaque d'eau ou un banc de neige, par exemple. Lorsqu'il quitte pour aller aider un client-usager, le chauffeur immobilise son véhicule, actionne le frein à main, fait fonctionner les feux de détresse et met le système de verrouillage afin qu'aucun usager ne puisse mettre le véhicule en marche. S'il y a lieu, il doit ranger le fauteuil roulant du client-usager. Le chauffeur aide le client-usager à monter et à descendre du véhicule.

Le contenu, à lui seul, de cet article du Guide met en évidence les particularités associées au transport des personnes handicapées, particularités qui ne se retrouvent nullement dans un transport collectif ou dans un transport en commun où un point d'arrêt situé sur la rue ou le long d'une route, souvent loin du lieu de résidence de la clientèle, constitue son point d'embarquement et de débarquement.

Dans son exposé, le 28 mai 2013, lors de la consultation en vue d'élaborer la Politique québécoise de la mobilité durable, consultation à laquelle nous avons également participé en tant que panéliste, l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ) qui représente 90 organismes de transport présents dans 913 municipalités du Québec, précisait : «... les personnes admises au transport adapté ont besoin à 99% d'un service de transport porte-à-porte et du soutien du chauffeur pour assurer un déplacement sécuritaire et confortable.»

À cet effet, et tout comme l'a demandé l'UTACQ lors de cette consultation,

nous recommandons le maintien de la disposition concernant le transport de porte-à-porte indispensable à la très grande majorité des personnes handicapées admises au transport adapté au Québec.

Tenant compte de cette distinction, et

en réponse à la question « Comment optimiser l'utilisation des ressources en place sur le territoire au profit de la clientèle du TA et du TC régional ? », nous vous rappellerons que le transport collectif qui se développe en milieu rural et semi-urbain est davantage un transport en commun. Il est complètement différent d'un transport adapté aux personnes handicapées qui, dans la plupart des cas, requièrent l'assistance du chauffeur pour l'embarquement et le débarquement. Parce qu'elles n'ont pas d'autre moyen pour se déplacer de façon sécuritaire, contrairement aux personnes qui utilisent le transport en commun, et que l'accessibilité universelle n'est encore qu'une intention, les personnes admises au transport adapté vont

continuer de nécessiter un transport adapté à leurs réalités.

Quant à la « cohabitation » de ces clientèles, elle ne pourra se faire au détriment de l'accès au transport et de la sécurité dans les déplacements pour les personnes handicapées admises au transport adapté.

Outre ces assises sur lesquelles se fonde le transport adapté aux personnes handicapées du Québec, d'autres réalités viennent également agir dans les besoins futurs de services de transport adapté.

Le vieillissement de la population et l'accroissement de la clientèle du transport adapté

Tous les intervenants impliqués dans l'organisation des services de transport adapté s'entendent sur l'importance des besoins en déplacement des personnes handicapées qui requièrent actuellement ces services et la forte croissance déjà prévisible du nombre de personnes qui les utiliseront dans un avenir très rapproché, une croissance qui aura un impact majeur sur l'offre de services aux usagers du transport adapté.

Déjà en 2009, les statistiques démontraient une courbe importante du vieillissement de la population au Québec. Ainsi, de 1,2 million de personnes âgées de 65 ans et plus qu'elles étaient, il était prévisible que ce nombre double d'ici 2026, alors que tous les autres groupes d'âge continueraient d'être en décroissance. Cette réalité prenait également son importance par le fait que l'espérance de vie passerait de 83,8 ans qu'il était prévu en 2011, à 86 ans en 2026. Ces personnes âgées de demain seront donc plus nombreuses, vivront plus longtemps, voudront d'une retraite active qui nécessite de se déplacer et voudront vivre à la maison.

Par ailleurs, *L'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011*, réalisée par l'Institut de la statistique du Québec, révèle que :

- Parmi la population québécoise de 15 ans et plus visée par l'enquête, 18,3 % des personnes sont âgées de 65 ans et plus; 10,3% ont entre 65 et 74 ans; 8% ont franchi le cap des 75 ans.

Les incapacités liées à la mobilité sont la 2^e en importance chez cette population visée par l'étude, alors que la prévalence de l'incapacité augmente avec l'âge.

Chez les 15 - 24 ans	:	8,6 %
Chez les 25 - 49 ans	:	5,5 %
Chez les 50 - 64 ans	:	16,4 %
Chez les 65 - 74 ans	:	24,8 %

Chez les 75 - 84 ans	: 40,0 %
Chez les 85 ans et plus	: 65,1 %

Évolution chez les 65 ans et plus

2001	: 22,2 %	(réf. : Vivre avec une incapacité au Québec, 2006, ISQ)
2006	: 25,6 %	(" " " " " " ")
2010	: 34,2 %	

Quant au taux d'incapacité selon la gravité de l'incapacité, il est évalué à « **grave** » chez **36,2 % des personnes de 50 ans et plus** visées par l'enquête.

Précisons que dans cette enquête, l'incapacité est définie en tant que réduction partielle ou totale de la capacité à réaliser certaines fonctions ou tâches de la vie quotidienne. Cette incapacité doit être de longue durée, c'est-à-dire exister depuis au moins six mois ou avoir une durée anticipée d'au moins six mois.

L'impact de ce vieillissement de la population sera donc significatif sur le transport. Des chiffres : en 2008, 47% des personnes admises au transport adapté ont plus de 65 ans, alors que Statistique Canada révélait, en 2006, une relation directe entre le taux de prévalence des personnes handicapées et le vieillissement de la population.

L'actualisation des besoins de déplacement des personnes handicapées admises au transport adapté au Québec

Les besoins de déplacement des personnes handicapées se sont modifiés depuis plusieurs années, que ce soit à l'intérieur des municipalités ou à l'extérieur des territoires régionaux.

Par ailleurs, les caractéristiques reliées au vieillissement de la population nous amènent de façon incontournable à prendre en considération ces besoins futurs et diversifiés qui augmenteront de façon importante les demandes de déplacements en transport adapté, dans toutes les régions du Québec.

Parce que, en 2013, tout ne se vit plus uniquement à l'intérieur d'une seule municipalité, nous recommandons que les besoins actuels et futurs de déplacement des personnes handicapées soient actualisés sur une base locale, régionale et interrégionale, cela en fonction d'un accès égal aux services de transport, comme tout autre citoyen, mais adaptés à leurs particularités.

Une accessibilité universelle plus théorique que pratique

Dans un monde idéal où nos infrastructures et nos environnements étaient universellement accessibles, il serait futile de parler de la nécessité d'un transport spécifique pour une clientèle aussi spécifique que celle qui doit recourir au transport adapté pour se déplacer, puisque tout serait alors accessible à toute la collectivité, incluant les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Mais, force nous est d'admettre que la réalité est bien autrement dans les différentes villes du Québec et que cette situation existera encore dans de nombreuses années.

Puisque, actuellement, il est utopique de croire à la possibilité d'intégrer les personnes handicapées admises au transport adapté dans des modes de transport dits collectifs, tous ensemble nous avons la responsabilité de mettre à profit nos connaissances et notre expérience en vue d'assurer la sécurité des personnes handicapées dans leurs déplacements.

Concernant l'objectif du Ministère des Transports de rendre plus accessibles les services de transport en commun en accroissant, chez les autorités organisatrices de transport, l'utilisation de la rampe d'accès pour faciliter l'embarquement des personnes handicapées et à mobilité réduite, il faut réaliser que « l'embarquement » ne constitue qu'un seul des nombreux aspects d'un déplacement sécuritaire des personnes, ceux-ci faisant également référence à la sécurité lors du trajet et de ses interconnexions, au débarquement, aux infrastructures fixes adaptées (trottoirs, abribus, signalisation, etc.) et à l'accessibilité physique des lieux visités et des trajets pour s'y rendre. Par ailleurs, faut-il se rappeler le nombre d'autobus à plancher surbaissé, payés à même les fonds publics, et dont la rampe d'accès a été rivée au plancher pour ne pas servir ? Cette réalité ne dessert visiblement pas une visée d'accessibilité ! Le transport adapté est donc là pour rester et pour conserver sa spécificité.

L'organisation des services

Une organisation des services de transport adapté aux personnes handicapées implique inévitablement et de façon optimale **la mise à contribution de l'ensemble des différents modes de transport adapté réglementés** existants (ce qui exclu le « transport dit bénévole ») qu'il s'agisse de taxis, d'autobus locaux ou d'autocars interurbains, de minibus, **de même qu'une concertation des différents gestionnaires de transport (locaux, régionaux, interrégionaux)** afin de permettre et de faciliter la libre circulation des personnes et cela de façon sécuritaire, sans ces frontières territoriales qui marquent la fin du trajet des personnes ou les excluent carrément de leur droit de se déplacer là où elles désirent se rendre.

Cette organisation des services de transport adapté doit donc être élaborée en fonction des besoins des usagers. **Il importe donc, au préalable, de mieux cerner les besoins véritables actuels et futurs de déplacement des personnes handicapées (école, travail, services de santé, loisirs, vie culturelle et familiale) et d'agir réellement en**

réponse à ces besoins. Présentement, on parle davantage de « chacun son budget, chacun son territoire, chacun son projet » sans concertation véritable. À cet égard, il nous apparaît important de préciser que les aspects reliés à l'aménagement du territoire et à la gouvernance ne doivent pas précéder l'actualisation et la désignation de ces besoins de mobilité des personnes, besoins qui s'inscrivent en préalable à une organisation des services, pour une réponse adéquate et réelle aux besoins de transport véritables des personnes et l'assurance d'une gestion adéquate du financement.

Également,

l'interruption d'un nombre important de trajets dans les services assurés par les autocars interurbains se pose en paradoxe dans une vision de développement de la mobilité durable pour tous les citoyens du Québec. À notre avis, cette décision devra être revue et corrigée par les propriétaires d'autocars.

Par ailleurs, puisque cette organisation du transport adapté fait référence à la mise en service de déplacements « sans frontières locales, régionales et interurbaines » et, donc, à la mise à contribution de l'ensemble des modes de transport adapté,

nous sommes préoccupés, entre autres, par les « acquis » que ce sont octroyés des transporteurs concernant, par exemple, l'exclusivité de l'utilisation de voies réservées ou de desserte de territoires géographiques, ce qui est susceptible d'agir en tant que facteur rendant inopérantes des modalités d'application d'une politique provinciale de mobilité des personnes, sans frontières.

Le financement des services de transport adapté

Le financement des services de transport adapté est un dossier dont l'évolution est susceptible d'avoir un impact majeur chez les 95,000 personnes admises au transport adapté au Québec et qui proviennent des différentes régions. Le *Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées*, programme dédié à leurs déplacements et dont l'existence a maintenant près de 35 années, a changé complètement la vie de ces personnes de par la possibilité qu'elles ont de se déplacer par le biais d'un transport adapté à leurs particularités.

Tel qu'il est précisé dans la politique d'admissibilité au transport adapté, « *Le transport adapté a pour objectifs de favoriser l'intégration sociale, scolaire et professionnelle des personnes handicapées. Il vise en conséquence à offrir aux personnes handicapées un degré de mobilité et d'autonomie comparable à celui dont dispose la population en général.* » Ce transport adapté leur permet donc de se rendre aux études, au travail, de recevoir des soins de santé, de fréquenter des loisirs, de visiter les amis et la famille, ce service sans lequel elles seraient confinées à la maison sans possibilité, pour la plupart d'entre elles, d'être intégrées dans la communauté et de participer à la richesse collective.

Rappelons que ce programme d'aide gouvernementale, que nous appelons communément le Cadre financier en transport adapté, est sans l'ombre d'un doute le programme le mieux compris et apprécié autant des 95 000 citoyens utilisateurs de ces services en provenance de toutes les régions, que des organisateurs du transport adapté. En effet, au fur et à mesure des renouvellements antérieurs de ce cadre financier, autant les organisateurs que les utilisateurs de ce transport ont travaillé à faire en sorte qu'il soit bonifié en terme de financement, ajusté en terme d'achalandage, amélioré en terme d'offre et de couverture de services, etc..., cela en fonction d'une actualisation des besoins de la clientèle. Ainsi, parce que les différents intervenants impliqués dans ce secteur spécifique d'activités, dont les utilisateurs de services, étaient consultés avant même chaque renouvellement de ce cadre financier, tous étaient en mesure de faire valoir les intérêts de la clientèle et de travailler à un financement adéquat, ces données étant intimement reliées à des prévisions budgétaires en lien avec des services offerts à une clientèle déjà connue et qui utilise sur une base permanente ces services.

À cet égard, on tient à rappeler que suite à la modification contenu dans le décret prolongeant, en décembre 2012, d'une année le *Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées*, modification qui a été effectuée sans consultation au préalable des partenaires, de nombreux usagers ont subi, depuis, des coupures importantes dans leurs déplacements, et ce, dans différentes régions du Québec, un net recul dans ce droit au transport pour tous les citoyens. Rappelons que suite à annonce, et tout comme nous vous l'avons exprimé, notre partenaire l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) qui regroupe les neuf sociétés de transport au Québec, vous faisait part des répercussions négatives de cette décision de ne pas tenir compte de l'augmentation de l'indice des prix à consommation (IPC), de l'indice des prix au transport (IPT) et de la hausse anticipée de l'achalandage par une estimation d'un manque à gagner de 4,9 millions de dollars, dont l'impact touchera inévitablement les services aux personnes qui n'ont aucun autre moyen de se déplacer que par le biais du transport adapté à leurs particularités.

Nous recommandons :

Que le Programme d'aide financière gouvernementale soit maintenu dans sa spécificité en tant que programme s'adressant uniquement au transport des personnes handicapées admises au transport adapté, et qu'il contienne l'assurance de son utilisation tout aussi spécifique. En effet, dans le développement d'une Politique québécoise de mobilité durable, nous tenons à préciser l'importance **que le cadre financier en transport adapté et celui qui s'adressera aux personnes qui utilisent le transport collectif soient complètement distincts, par l'adoption de décrets qui leur sont propres, tout en s'assurant que les enveloppes budgétaires demeurent dédiées pour une comptabilité séparée.**

Rappelons une fois de plus que la plupart de personnes handicapées admises au transport adapté ont des incapacités graves ou très graves et qu'elles constituent une clientèle captive n'ayant accès à aucune autre mode de transport que le transport adapté, d'où l'importance d'assurer leurs déplacements par une enveloppe budgétaire dédiée à cet effet.

Nous recommandons que le financement du transport des personnes handicapées admises au transport adapté soit représentatif des besoins actuels et futurs de leurs déplacements, qu'ils soient locaux, régionaux et interrégionaux.

Et,

tenant compte de l'actualisation de ces besoins de déplacement, nous recommandons que cette contribution financière gouvernementale soit accrue de façon importante.

Nous portons également à votre attention que, depuis plusieurs années, pour ce qui est du niveau de contribution financière des principaux partenaires, la part des usagers et celle des municipalités s'est accrue, alors que celle du gouvernement, qui était auparavant entre 65 et 75 %, s'est réduite de façon significative dans de nombreuses municipalités, causant une précarité plus grande dans l'offre de services aux usagers du transport adapté, ce qui est à l'opposé d'une actualisation d'un financement basé sur les besoins véritables des personnes.

Nous recommandons que la pérennité du Programme d'aide gouvernementale dédié au transport adapté aux personnes handicapées soit assurée, c'est-à-dire qu'elle s'affirme sur une base permanente et se fonde sur un véritable exercice du droit pour les personnes handicapées à l'égalité au transport, un droit dont l'application ne sera plus remise en question en fonction de politiques partisans ou économiques.

Dans ce droit à l'égalité au transport, l'uniformisation de l'accès à des services de transport adapté et ce, dans les différentes régions du Québec est fondamentale.

Nous recommandons que dans cet objectif d'uniformisation de l'accès aux services, le Ministère des Transports du Québec demeure le guichet central pour le financement des déplacements effectués par les organismes de transport, sur tout le territoire québécois, et en assure la coordination. Cette responsabilité ne peut être déléguée et nous recommandons un engagement ferme du MTQ à cet égard.

En effet, il est fondamental que le Programme d'aide soit uniforme au niveau provincial, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Le financement du transport des personnes handicapées est une **responsabilité de l'état** qui se fonde sur une Politique gouvernementale d'admissibilité au transport adapté et une loi qui oblige la desserte du transport adapté aux personnes handicapées, dans toutes les municipalités du Québec.

D'autre part, des disparités très grandes étant présentes dans la tarification que doivent assumer des usagers de régions rurales et semi-urbaines, **nous recommandons, pour un accès égal aux services de transport, que dans toutes les municipalités du Québec le tarif soit le même pour l'utilisateur du transport adapté et celui du transport collectif, peu importe l'heure, le jour de la semaine, la distance à parcourir du point de départ jusqu'à destination.**

Ces disparités se rapportent également à l'offre de service. Ainsi, en milieu rural, lorsqu'il n'existe pas de mode de transport accessible, les personnes handicapées doivent recourir au « volet souple » du Programme d'aide, c'est-à-dire qu'elles doivent trouver un transport accessible pour se déplacer, mais à l'intérieur seulement de leur municipalité, sans possibilité de se rendre dans des lieux situés dans une ville-centre limitrophe où la plupart des services aux citoyens sont concentrés.

Concernant l'utilité de revoir les modalités et les exigences du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, nous recommandons qu'elles soient revues en fonction de l'actualisation des besoins et des désirs de déplacement des personnes handicapées admises au transport adapté et de l'offre de services qui s'y rattache, incluant les aspects de sécurité depuis la porte du lieu de départ jusqu'à celle du lieu de destination.

De façon générale, dans cette étape de mise en commun des connaissances et des préoccupations à l'endroit de la clientèle composée des personnes handicapées et de celle dont la mobilité est réduite,

Il sera impérieux, dans l'élaboration d'une Politique québécoise de mobilité durable, que soit pris en compte l'ensemble des besoins actuels et futurs des personnes handicapées utilisatrices du transport adapté, afin de :

- Répondre adéquatement à ces besoins ;
- Rendre viables à long terme des services de qualité à cette clientèle ;
- S'assurer d'un arrimage entre les programmes d'aide au transport adapté aux personnes handicapées, dont le *Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées* et le *Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars*

interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant ;

- **S'assurer d'une mobilité pleine et entière des personnes handicapées, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de leur territoire respectif et cela, par une harmonisation et une complémentarité entre les différents modes de transport adapté à leurs particularités.**

Évidemment, une visée de développement durable de la mobilité des personnes handicapées implique, au préalable, chez l'ensemble des partenaires, d'avoir une vision réelle et globale des besoins de déplacement des personnes et une vision commune de ce que sont les services auprès de cette clientèle, de même qu'une application rigoureuse des valeurs qui s'y rattachent.

Merci de votre attention.

Pour information :

Rosanne Couture
Directrice générale