

COLLOQUE SUR LE TRANSPORT ADAPTÉ
« ENSEMBLE, ON N'A PAS FINI DE GRANDIR »

HÔTEL LE MONTAGNAIS
SAGUENAY, QUÉBEC

ALLOCUTION DE M. NORBERT RODRIGUE
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

OFFICE DES PERSONNES
HANDICAPÉES DU QUÉBEC

17-18-19 SEPTEMBRE 2003

Le texte lu fait foi

Mesdames,

Messieurs,

C'est avec plaisir que j'ai accepté l'invitation des organisateurs de venir vous entretenir de ce sujet qui m'intéresse particulièrement, le transport adapté au Québec.

J'ai eu l'occasion de participer à cet événement à quelques reprises et, à chaque fois, j'ai été impressionné par la qualité du programme et des intervenants. Ce n'est pas pour rien que ce colloque est devenu un événement à ne pas manquer pour un si grand nombre de personnes provenant de tous les milieux impliqués dans le transport.

On m'a demandé de vous parler de ce thème sous l'angle de l'évolution du transport adapté et de ses perspectives d'avenir.

Pour bien cerner l'évolution du transport adapté, il m'apparaît important de situer ses origines légales et administratives.

Comme vous le savez sans doute, nous célébrons cette année le vingt-cinquième (25^e) anniversaire de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, aussi connue sous le nom de Loi 9. Rassurez-vous, rien à voir avec le projet de Loi 9, actuellement à l'étude, et qui traite de ce que la majorité appelle les défusions municipales.

C'est à l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées que nous retrouvons les premières traces d'une volonté légale de mettre en place des services adaptés aux besoins des personnes handicapées. Cet article, toujours en vigueur, précise que tout organisme public de transport doit, dans l'année qui suit le 2 avril 1979, faire approuver un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en

commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert.

Ce plan peut tenir compte du taux de renouvellement des équipements et de la nature des services offerts. On confiait au ministère des Transports la responsabilité d'approuver le plan et de s'assurer de son respect et de son application.

Pour ceux et celles qui seraient portés à croire que cet article de loi visait toutes les municipalités, détrompez-vous, puisque les organismes publics de transport ciblés étaient au nombre de cinq : Montréal, Québec, Hull, Laval et la Rive Sud de Montréal.

À la même époque, afin de soutenir la mise en place du transport adapté, le Conseil exécutif adopte un arrêté en Conseil concernant l'octroi de subventions annuelles par le ministère des Transports. Depuis, le ministère peut soutenir 75% des coûts admissibles pour

toute municipalité ayant fait approuver un plan de développement assurant au moins 5 jours par semaine de transport adapté.

Selon le répertoire statistique du ministère des Transports de 2001 portant sur le transport adapté, 845 municipalités offraient de tels services. On y a admis 59 609 personnes et 4 millions et demi (4,5) de déplacements ont été exécutés.

Dans une société où tout passe par la reconnaissance de droits, par l'adoption de lois de toute nature, il est intéressant de constater qu'un si léger encadrement légal et administratif ait permis de développer tout un réseau de services. Permettez-moi de vous livrer les deux raisons qui, selon moi, pourraient expliquer ces avancées.

La première est la volonté sans failles d'individus qui ont pris sur eux de contribuer au développement de tels services. Nous connaissons toutes et tous des personnes du milieu municipal , du

ministère des Transports, des transporteurs, du personnel de l'Office et, particulièrement, des usagers et leurs représentants, qui ont souvent tenu à bout de bras la mise en place et le maintien de services de transport.

Je ne peux ici passer sous silence le travail extraordinaire fait par l'ARUTAQ qui célèbre son 15^e anniversaire la semaine prochaine. Je profite de l'occasion pour m'excuser à l'avance de mon absence à cette soirée. La raison est fort simple, je dois présider la séance du Conseil d'administration de l'Office.

En plus de ces volontés individuelles, il a fallu, de la part des intervenants de tous les milieux, une collaboration de tous les instants. En fait, le thème du Colloque « Ensemble, on n'a pas fini de grandir » est tout a fait approprié puisqu'il réfère à l'obligation de continuer de collaborer pour progresser.

Je ne voudrais pas que vous pensiez que je suis en train de dire que tout est parfait. Je suis persuadé que le prochain conférencier, monsieur Martin, en perdrait presque la parole si tel était le cas.

Nous savons tous que la liberté de se déplacer librement est une condition essentielle à l'exercice de la citoyenneté active et participative de tous les citoyens, y compris les personnes handicapées. À cet égard, une des conclusions de la réflexion entourant le développement social a été que l'insuffisance ou l'absence d'accès à un transport adéquat s'avère l'obstacle majeur à la participation sociale.

Les personnes handicapées rencontrent des obstacles supplémentaires à ceux rencontrés par l'ensemble de la population. Je pense ici aux problèmes occasionnés par un financement insuffisant : listes d'attente, priorisation par motif de transport, horaires

réduits, équipements inadéquats, etc. Cependant, cet engorgement du transport adapté n'est pas uniquement dû au manque de financement.

Au début, nous avons concentré nos efforts presque uniquement sur le développement du transport adapté. Bien que cette étape fût essentielle, continuer dans cette voie unique ne ferait qu'aggraver le problème. Il nous faut maintenant faire appel à un ensemble de solutions pour continuer cette évolution et améliorer la disponibilité et la qualité des services.

Parmi les travaux à réaliser, il faut continuer, voire accélérer, la mise en commun des ressources disponibles de tous les milieux, qu'ils soient scolaire, municipal ou de la santé. J'ai l'intention de relancer le ministre du Transport pour discuter de ce dossier et réactiver le comité interministériel.

Le transport adapté est un maillon important dans l'organisation du transport des personnes handicapées. Pour nous assurer qu'il est employé par des personnes qui en ont véritablement besoin, il nous faut améliorer l'accès au transport régulier pour les personnes handicapées; assurer l'adaptation du métro, l'adaptation des taxis, l'utilisation d'autobus à plancher bas, travailler à l'harmonisation des transports, etc. Je tiens à assurer les partenaires présents de l'entière collaboration de l'Office autant au niveau local, régional, que national.

Parmi les perspectives d'avenir, il y a toujours la révision de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, maintenant connue sous l'appellation de projet de Loi 155. À cet égard, le nouveau gouvernement a déjà exprimé, et ce, sans équivoque, sa volonté de procéder. Que ce soit lors du discours inaugural du premier ministre M. Charest, lors de présentations dans le cadre des crédits du ministère, du lancement de la Semaine québécoise par le ministre responsable de l'Office, M. Couillard, ou encore lors

de rencontres avec l'adjoint parlementaire, M. Williams, les intentions de doter le Québec d'une Loi assurant un meilleur exercice des droits et de confier à l'Office des mandats revus et, espérons-le, des pouvoirs accrus ont été répétées. À cette fin, M. Williams nous a indiqué qu'il souhaitait revoir la version du projet de Loi 155, tel que déposée, commentée et ayant fait l'objet de deux jours de Commission parlementaire. L'Office et les instances politiques impliquées travaillent actuellement à identifier les endroits où nous pensons possible d'apporter des modifications au projet, l'objectif étant un dépôt cet automne.

En terminant, je voudrais vous confirmer que la disposition dans la version du printemps dernier traitant particulièrement de l'obligation pour toutes les municipalités du Québec d'offrir du transport pour les personnes handicapées a été maintenue. Cette mesure avait d'ailleurs reçu l'appui de l'ARUTAQ.

Par ailleurs, le mémoire déposé par l'ARUTAQ et présenté en Commission parlementaire déplorait le fait que le projet de Loi 155, tel que déposé, ne contenait plus aucune disposition pour obliger aussi tous les services de transport en commun existants et ceux à venir à offrir aux personnes handicapées un accès égal aux différentes formes de transport collectif. En fait l'ARUTAQ nous proposait de réintroduire l'article 67,1 qui avait été dans une version précédente. Je vous annonce mon intention de soumettre cette proposition dans le cadre des discussions visant la bonification. Vous comprendrez que je ne peux présumer des résultats de ces discussions. Je suis persuadé que nous aurons l'occasion d'échanger sur toutes ces questions au cours des prochains mois.

Bon colloque

Je vous remercie.

2003-09-17