

**COLLOQUE SUR LE TRANSPORT ADAPTÉ AU QUÉBEC
17-18-19 SEPTEMBRE 2003**

« ENSEMBLE, ON N'A PAS FINI DE GRANDIR »

**PRÉSENTATION DE
MONSIEUR CLAUDE MARTIN
DIRECTEUR
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES**

**« BILAN DU NOUVEAU PROGRAMME D'AIDE »
Transport adapté**

Saguenay, le 17 septembre 2003

BILAN DU NOUVEAU PROGRAMME D'AIDE

(Texte reproduit dans le programme du colloque 2003)

« Le cadre financier 2002-2004 du transport adapté est déjà à la mi-course. Quel bilan pouvons-nous en faire? Quels en sont les premiers résultats? Quels commentaires pouvons-nous déjà émettre? Comment vivez-vous avec ces nouvelles modalités? Ensemble, nous tenterons de répondre aux interrogations qui persistent ».

Présentation mercredi le 17 septembre (19 h à 20 h) suivie d'échanges avec les participants.

BILAN DU NOUVEAU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT ADAPTÉ

(Décret 1106-2002 du 18 septembre 2002 concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées en vigueur du 1^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2004).

Les principaux impacts :

LA CONSULTATION :

Nous avons procédé au cours de l'année 2001 à une vaste consultation sur les orientations à donner au nouveau programme d'aide. Tous nos partenaires habituels ont eu l'occasion de s'exprimer et d'influencer le débat de telle sorte que le document final, « *Le Décret* », reflète davantage l'opinion des partenaires directement concernés, que ce soient les transporteurs ou encore les usagers.

Il a été alors mentionné :

- Le maintien de la politique d'admissibilité;
- Le libre choix des organisations en ce qui concerne le **mode de transport** (régie ou contrat);
- La décision de retenir la **dépense admissible** au lieu de la dépense subventionnée pour les fins de calcul de la contribution de base du Ministère pour 2002 a permis de tenir davantage compte de la réalité du milieu lors du lancement de ce nouveau programme. Un montant de **4,8 M\$** a ainsi été reconnu en 2002 comme dépenses admissibles et non subventionnées antérieurement. 79 services de transport adapté sur les 102 en opération actuellement ont pu bénéficier de la mesure.
- **Le maintien de la contribution de base** au niveau minimal de 2001 a été un autre élément qui a contribué à la stabilité des services au moment de lancer ce nouveau programme. 68 services de transport adapté se sont

partagés **1,4 M\$** à cet égard à la suite de la consultation. De plus, la confection de la contribution de base du MTQ pour chacun des services a permis d'injecter une somme supplémentaire de **2,1 M\$** par rapport aux enveloppes autorisées en 2001.

LE PROGRAMME :

- Le **cadre triennal** a fait l'unanimité. Tous les partenaires, que ce soient les municipalités, les sociétés, les gestionnaires et les usagers sont d'accord avec le programme dont les paramètres sont connus de tous pour trois ans.
- L'un des objectifs de la réforme était la rapidité, en début d'année, à faire connaître les sommes qui seront versées par le Ministère pour chacune des organisations de transport adapté. Pour la première année du cadre, ce fut un succès, les enveloppes étant connues dès les premiers jours de janvier 2002. Nous avons eu toutefois quelques ratés cette année. La période électorale en début d'année n'est pas étrangère à cette situation. Nous espérons être en mesure dès l'automne de stabiliser le processus et de mettre en place les mécanismes nous permettant de livrer les enveloppes au moment prévu.
- L'ajustement de la contribution de base pour tenir compte des **coûts de système** est un autre élément important de cette réforme. Les gestionnaires savent maintenant que le MTQ prendra en compte une hausse possible du coût de la vie. Le taux a été très bas en 2002, mais il se pourrait qu'il soit nettement supérieur au cours des prochaines années. Au cours du mois d'octobre de chaque année, vous pouvez vous-mêmes connaître le taux qui sera retenu en transport adapté. Il s'agit d'une donnée importante pour l'OTA qui prépare ses budgets ou encore au moment de la négociation d'un nouveau contrat qui peut s'étaler sur plusieurs années.
- La mesure concernant **l'ajustement de l'achalandage** a causé certaines inquiétudes et une certaine confusion. Il faut se rappeler que depuis 20 ans, le gestionnaire de transport adapté indiquait au Ministère en début d'année un certain pourcentage de hausse prévue de l'achalandage (ex. : 10 %). Nous avons pu constater au cours des ans que la prévision ne se réalisait pas toujours (ex. : 3 %). Où sont passées toutes les sommes

prévues pour une augmentation de l'achalandage qui ne s'est pas réalisée? Dans le nouveau cadre, nous disons plutôt : transporter la clientèle additionnelle et nous ajusterons votre enveloppe pour la prochaine année. Plusieurs services se sont vus accorder des sommes supplémentaires à ce chapitre au cours des premiers mois de 2003.

- **L'ajout de municipalités et l'élimination de listes d'attente** permettent le versement de subventions dès l'approbation des projets. En effet, il est important de soutenir financièrement le service qui doit desservir un nombre important de nouveaux passagers en raison des décisions prises à cet effet.

Pour ce qui est des **listes d'attente**, le Ministère s'attendait à l'élimination d'une plus grande quantité de listes au cours de 2002 et au début de 2003. Il semble bien que le phénomène des listes parfois fictives dans certains milieux au cours des dernières années a joué à la faveur du Ministère.

- Le **coût marginal d'un déplacement** de l'organisme ou encore le maximum de 13,00 \$ est une autre notion qui n'a pas fait l'unanimité dans tous les secteurs. Si votre coût était supérieur à 13,00 \$ en 2001, il est normal que ce dernier vous dérange. La distance à franchir pour la nouvelle clientèle est un élément qui est également revenu dans le cadre de nos discussions. Il ne faut pas oublier ici que le calcul de cette aide se fait à partir du nombre moyen de déplacements de votre clientèle actuelle.
- Au moment de la mise sur pied du nouveau programme en janvier 2002, les contributions escomptées des usagers et des municipalités se lisaient comme suit : 22 services de transport adapté avaient un tarif moyen à l'utilisateur inférieur au tarif escompté de 1,50 \$ ou encore 1,25 \$ pour les organismes ayant également du transport en commun régulier sur leur territoire. En ce qui concerne la contribution municipale, celle-ci se situait en moyenne à 14 % pour l'ensemble des municipalités. De plus, 35 services ont pu bénéficier de la règle du 35 % comme contribution maximale du milieu. En conséquence, les municipalités participantes de ces 35 services de transport adapté contribuent moins que la somme escomptée égale à 20 % des coûts des services offerts.

- Le volet souple est également une nouvelle mesure de ce programme. Il faut d'abord se rappeler que l'annexion de municipalités aux services existants est encore la mesure à privilégier et que le volet souple n'intervient que lorsque les possibilités d'annexion sont nulles. Il faut laisser le temps aux petites communautés d'appivoiser cette mesure. Les premières municipalités à se prévaloir du volet souple devraient le faire en 2003.
- L'aide à **l'apprentissage au transport en commun** est aussi une nouvelle mesure d'aide financière. Cette mesure n'a pas connu le succès espéré. À cet égard, nous devons nous rappeler que nous avons tous et toutes la responsabilité comme gestionnaire de mettre en place des mesures favorisant la meilleure intégration possible des personnes handicapées aux activités de la communauté. Cela peut être dérangent; c'est plus simple de garder la clientèle dans les minibus; on n'a peut-être pas toute la collaboration que l'on souhaiterait; on se fie sur les contributions de l'État et des municipalités dans le cadre du programme régulier de transport adapté.

Dans ce domaine, il faut également faire tomber des barrières. Nous avons besoin de la collaboration du réseau, des éducateurs, les associations et il nous faut très bien informer les parents qui sont souvent craintifs en regard d'un tel apprentissage pour leur enfant.

N'oublions pas qu'un client handicapé utilisant le transport en commun pour son transport régulier matin et soir signifie l'intégration d'une personne au transport en commun et une place disponible dans votre minibus ou dans votre taxi à l'heure de pointe du matin et du soir. Vous permettez ainsi à une autre personne handicapée d'utiliser le service 460 fois durant l'année sans aucun frais additionnel pour l'organisme.

- Le fait d'avoir entre les mains le décret et les modalités du programme permettent aux gestionnaires de connaître les paramètres, de savoir sur quelle base ils peuvent travailler et même d'estimer les sommes qui pourraient devenir disponibles provenant du Ministère avant même les premiers contacts avec votre analyste régional du Ministère.
- La nouvelle Loi sur le transport par taxi plus adaptée à la réalité du transport des personnes handicapées de même que le programme d'adaptation des taxis pour le transport des personnes handicapées sont

également des éléments non négligeables qui contribuent aujourd'hui à offrir des services de façon plus efficace et plus efficiente.

Globalement, d'une enveloppe de 46,6 M\$ à la fin de 2001, la contribution du Ministère est passée à 48,7 M\$ au moment de la confection des contributions de base au début de 2002 et à plus de 52 M\$ en ajoutant les coûts de système, l'ajout de municipalités en 2002, l'élimination de listes d'attente et l'accroissement de l'achalandage pour l'année 2002. L'enveloppe du MTQ pour 2003-2004 d'environ 53,3 M\$ devrait nous permettre de faire progresser le transport adapté au Québec autant en terme d'ajout de municipalités, de nouvelles clientèles admises, de listes d'attente et d'augmentation de l'achalandage.

Dès que l'ensemble des données de la première année du cadre seront disponibles, nous commencerons certains travaux et certaines évaluations nous permettant ainsi de préparer le prochain cadre triennal qui viendra aussitôt qu'en janvier 2005. Le Ministère procédera d'ailleurs à une consultation de tous ses partenaires à quelque part au printemps. Certains regroupements ont déjà sollicité des rencontres de travail afin d'améliorer certaines facettes du programme actuel. Nous vous inviterons donc à nous faire part de vos commentaires sur le programme actuel au cours des prochains mois afin que nous puissions en prendre connaissance avant la rédaction du prochain cadre.

LA CONCLUSION

Un programme vieux de plus de 20 ans crée nécessairement un certain nombre d'habitudes, de façons de penser et de façons de faire qu'il n'est pas facile de changer. Il est normal dans un tel contexte que de nouvelles orientations et de nouvelles façons de faire créent de l'inquiétude autant pour le fournisseur du service que pour le client.

En regard de l'évolution de ce programme, il était rendu nécessaire de recentrer celui-ci et de redéfinir le rôle et l'implication des différents partenaires. À la mi-course de ce premier plan triennal, nous pouvons conclure que nous avons atteint un certain nombre d'objectifs sans perturber les activités de la plupart d'entre vous. Ce programme est beaucoup plus transparent. Vous savez ce qui est admissible et ce qui ne l'est pas et vous savez davantage où s'en va le Ministère dans ses interventions.

Je suis bien conscient que le programme actuel n'est pas parfait, mais je pense que nous avons fait un bout de chemin dans la bonne direction et nous aurons l'occasion et la chance de revoir tout cela sur une base de trois ans afin de l'améliorer et de tenir compte de la réalité et du contexte changeant de ce type de transport.

Merci de votre attention et bon colloque!

CLAUDE MARTIN