



LE TRANSPORT ADAPTÉ HORS QUÉBEC

Colloque sur le transport adapté

Gatineau (Québec)

19 septembre 2002



Canadian Urban Transit Association
Association canadienne du transport urbain

ALBERTA

- **Calgary et Edmonton**
 - **Exploitation** - aucune allocation directe
 - **Immobilisations** - l'allocation annuelle se fonde sur la quantité d'essence vendue dans chaque ville, selon un taux de 5 ¢ le litre
- **Autres villes**
 - **Exploitation** - aucune allocation directe
 - **Immobilisations** - allocation annuelle par habitant

COLOMBIE-BRITANNIQUE

- **Vancouver**

- **Exploitation**

- **Aucune allocation directe, mais le gouvernement provincial a mis les transferts fiscaux et les marges fiscales à la disposition de TransLink, y compris une taxe sur le carburant de 11 ¢ le litre**

- **Immobilisations**

- **Des allocations pour des projets importants de transport rapide**

COLOMBIE-BRITANNIQUE

- **Victoria**

- **Exploitation et Immobilisations**

- Taux fixé à 63 % des coûts
 - Taxe sur l'essence (2,5 ¢ le litre)

- **Autres villes**

- **Exploitation et Immobilisations**

- Taux fixé à 66,7 % des coûts

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

- **Exploitation et Immobilisations**
 - **Aucune allocation directe**

MANITOBA

- **Winnipeg et Brandon**
 - **Exploitation et Immobilisations**
 - **Allocations annuelles fixes**
- **Autres villes**
 - **Exploitation**
 - **Allocations annuelles fixes**
 - **Immobilisations**
 - **Aucune**

NOUVEAU-BRUNSWICK

– Exploitation

- Aucune allocation directe

– Immobilisations

- Une allocation viagère maximale de 7 000 \$

NOUVELLE-ÉCOSSE

– Exploitation

- Allocation de 305 000 \$ durant l'exercice 2000-2001 pour des projets-pilotes**
- Aucune autre allocation directe**

– Immobilisations

- Programme d'aide au transport accessible doté d'un budget total de 50 000 \$ pour l'exercice 2000-2001**

SASKATCHEWAN

– Exploitation

- Jusqu'à 50 % du déficit d'exploitation

– Immobilisations

- 75 % des frais admissibles pour les véhicules, jusqu'à un maximum de 55 000 \$ par véhicule
- Budget annuel de 275 000 \$

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

– Exploitation et Immobilisations

- Fixée à 94 500 \$ par année
(soit environ 30 % des coûts)**

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

– Exploitation et Immobilisations

- Aucune allocation directe ou indirecte

YUKON

– Exploitation et Immobilisations

- 129 000 \$ par année, ou 95 % du total des frais d'exploitation

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **Presqu'aucun transport adapté avant les années 1970**
- **Le plus ancien réseau est à Kingston, fondé en 1967**
- **Financement du gouvernement provincial essentiel**

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **Étude provinciale en 1974-75 pour déterminer les besoins**
- **Projet pilote avec cinq municipalités en 1976**
- **Les cinq réseaux faisaient l'objet d'un contrôle et d'une évaluation**

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **Subvention importante approuvée par la province en juillet 1979**
- **50 % des coûts admissibles pour les véhicules et installations**
- **Une partie des coûts d'exploitation en fonction de la population de la municipalité**
- **Critères d'admissibilité établis par la province pour « les personnes incapables de monter ou de descendre des marches »**

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **Formule de subventions avec des incitatifs**
- **La subvention d'exploitation correspondait à un pourcentage du total des coûts, auquel s'ajoutaient 2,40 \$ pour chaque déplacement de passager admissible**
- **Les subventions étaient rajustées chaque année pour l'inflation**

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- D'autres incitatifs ont été instaurés pour encourager l'achat de véhicules pour les personnes handicapées
- Les subventions supplémentaires ont augmenté de 5 % en 1984 pour finalement baisser de 1 % par année jusqu'à ce qu'elles prennent fin en 1989

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- En 1988, le gouvernement provincial offrait une subvention de capital couvrant 75 % des coûts pour l'achat de systèmes d'inscription, de réservation et de confection d'horaires
- Afin d'accélérer l'expansion des services, une subvention d'exploitation minimale garantie correspondant à la moitié des coûts nets a été instaurée
- Pour contrôler les dépenses, un maximum de 75 % des coûts nets d'exploitation a été fixé

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **Le montant des subventions d'exploitation a doublé pour les déplacements au-delà des limites des municipalités régionales**
- **Le but était de promouvoir des déplacements continus et de réduire le nombre de correspondances entre les réseaux**

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **En 1989, les critères d'admissibilité ont été élargis pour incorporer les « personnes incapables d'utiliser les services de transport existants, de monter ou descendre des marches ou de parcourir à pied une distance de 175 mètres »**

LE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO - UN PEU D'HISTOIRE

- **De 1979 à 1994, le programme de subventions a eu d'importantes répercussions sur la mobilité des personnes handicapées en Ontario**
- **Cela s'est traduit par une hausse importante de l'achalandage ainsi que de la quantité et qualité des services de transport offerts**

VOICI LE BILAN DE CETTE CROISSANCE

	<u># municipalités</u>	<u>passagers</u> (millions)	<u>subvention provinciale</u> (millions \$)
1979	21	0,51	2 \$
1988	61	2,5	24,6 \$
1992	172	3,8	42,7 \$
1994	203	4,4	46 \$

ET ALORS, TOUT A CHANGÉ ...

- **En 1995, le Parti conservateur mettait en place une Réorganisation des services locaux**
- **Le gouvernement transférait le coût d'un certain nombre de services, y compris le transport collectif, au palier municipal**

LES CONSÉQUENCES DU DÉLESTAGE

- **En 1998, les municipalités assumaient l'entière responsabilité des services de transport collectif**
- **Douze nouveaux réseaux potentiels couvrant en tout 57 municipalités n'étaient pas en mesure d'offrir les services**

LES CONSÉQUENCES DU DÉLESTAGE

- **Les municipalités ont réagi par le biais d'une réduction des services, en resserrant les critères d'admissibilité ou même, en éliminant les services de transport adapté dans leur région**
- **Certaines municipalités n'ont pas remplacé leurs véhicules**
- **En conséquence, leur parc de véhicules s'est rétréci et les niveaux de service ont diminué**
- **Dans les pires situations, certaines municipalités n'avaient plus les moyens d'avoir du transport en commun**

LA DURÉE DE VIE UTILE D'UN VÉHICULE, EN BREF

- **La durée de vie utile d'un véhicule de transport adapté varie entre 3 et 8 ans :**
 - **Trois ans dans le cas des mini-fourgonnettes accessibles**
 - **Six ans dans le cas des fourgonnettes pleine grandeur dotées d'un lift**
 - **Huit ans dans le cas des véhicules fabriqués sur mesure**

**QUI SUBVENTIONNAIT
LES SERVICES DE
TRANSPORT EN COMMUN
DURANT LA PÉRIODE OÙ
LE GOUVERNEMENT
PROVINCIAL AVAIT
RETIRÉ SON
FINANCEMENT?**

À TITRE D'EXEMPLE, EN 2000, POUR LES COUTS D'EXPLOITATION :

- **88 % des municipalités**
- **10 % des réseaux de transport collectif
(titres de transports et messages
publicitaires)**
- **2 % de la collecte de fonds et d'autres
sources**

LA RÉPARTITION DES FONDS D'IMMOBILISATIONS EN 2000 :

- **76 % des municipalités**
- **22 % des réseaux de transport collectif
(titres de transports et messages
publicitaires)**
- **2 % de dons et d'autres sources**

COMBIEN Y A-T-IL DE RÉSEAUX DE TRANSPORT ADAPTÉ AUJOURD'HUI EN ONTARIO?

- Il y en a 72
- Le budget total d'exploitation de ces réseaux était de 96 millions \$ en 2001
- Ils desservent une population de 9,5 millions personnes, soit 83 % de la population provinciale

PAR COMPARAISON, COMBIEN Y A-T-IL DE RÉSEAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNEL?

- **Il y en a 54**
- **Quatre de ces réseaux sont nés de la récente fusion de 14 anciens réseaux distincts**

POURQUOI COMPTE-T-ON 18 RÉSEAUX DE TRANSPORT ADAPTÉ DE PLUS QUE DE RÉSEAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNEL?

- **Les municipalités de très petite taille ne disposent souvent que de petits véhicules pouvant accueillir des fauteuils roulants, ce qui en fait des réseaux entièrement accessibles**
- **Bien qu'on les qualifie de réseaux de transport « adapté », beaucoup accueillent également les usagers non handicapés**

LE TABLEAU D'ENSEMBLE ACTUEL

- **Finally, il y a un an, le gouvernement provincial a réagi à une pression incroyable de ré-établir des subventions**
- **En septembre 2001, le gouvernement a annoncé qu'il commencerait à subventionner jusqu'à 33 % des coûts d'immobilisations du transport collectif, à compter de 2002**
- **Plus tard, il annonçait que ce financement était destiné seulement à l'achat de véhicules**

LE TABLEAU D'ENSEMBLE ACTUEL

- **Seuls les réseaux de transport collectif qui bénéficient d'un financement municipal ont droit à ces subventions**
- **Les sociétés privées et sans but lucratif, à moins qu'elles reçoivent la majeure partie de leurs fonds de la municipalité, ne sont pas admissibles aux subventions provinciales**

**À QUI APPARTIENNENT
LES RÉSEAUX DE
TRANSPORT ADAPTÉ?**

RÉSEAUX SANS BUT LUCRATIF

- **49 % des réseaux sont des organismes sans but lucratif**
- **La majorité sont subventionnés à partir de l'assiette fiscale municipale et des recettes générées par les tarifs**
- **Les autres réseaux sont subventionnés par le biais d'activités de collecte de fonds et des recettes provenant des tarifs**

RÉSEAUX MUNICIPAUX

- **34 % des réseaux appartiennent aux municipalités locales et sont exploitées par celles-ci**
- **Les taxes municipales et les recettes provenant des tarifs permettent de payer les coûts de fonctionnement de ces réseaux**

RÉSEAUX PRIVÉS

- **11 % des réseaux appartiennent à une société privée qui les exploite également**
- **Six réseaux sur sept reçoivent des fonds de leur municipalité**
- **Le septième reçoit la moitié de son financement de la municipalité tandis que l'autre moitié provient de la collecte de fonds**

RÉSEAUX MUNICIPAUX / PRIVÉS

- 6 % des réseaux sont exploités au moyen d'un partenariat entre la municipalité et une société privée
- Les sources de financement varient

CECI DIT, À QUI APPARTIENNENT LES VÉHICULES?

- **Dans 83 % des réseaux, les véhicules appartiennent aux municipalités**
- **Dans 17 % des réseaux, les véhicules appartiennent à une société de transport collectif sans but lucratif ou au transporteur privé**

QU'EN EST-IL DE L'ACHALANDAGE DU TRANSPORT ADAPTÉ AUJOURD'HUI?

- Entre 1999 et 2000, le nombre de déplacements de passagers est passé de 4 467 188 à 4 669 956 – soit une hausse de 4 %

PAR CONTRE...

- **Durant la même période, le nombre de déplacements qui n'ont pu être effectués est passé de 87 130 à 127 579 – soit une hausse de 32 %!**

**POURQUOI LE NOMBRE DE
DEMANDES DE DÉPLACEMENT
AUXQUELLES ON NE PEUT
RÉPONDRE AUGMENTE-T-IL
SI RAPIDEMENT?**

- **L'incapacité de répondre à la demande est l'un des importants enjeux auxquels est confrontée aujourd'hui l'industrie du transport adapté en Ontario**

LES PRINCIPALES RAISONS

- **À cause de la manque d'investissement provincial au cours de cette période, beaucoup de réseaux n'ont pu acheter des véhicules desquels ils avaient besoin**
- **Le vieillissement de la population s'accroît rapidement**

LES PRINCIPALES RAISONS

- **Le personnes handicapées s'attendent à des services plus nombreux et améliorés**
- **Ces attentes s'appuient sur la nouvelle Loi sur les personnes handicapées**
- **À la suite de la restructuration des services médicaux, ce sont les services de transport adapté qui ont dû répondre aux besoins d'un nombre élevé de patients en matière de transport autre que le transport d'urgence**
- **Les déplacements aux fins de dialyse ont augmenté de 15 %**

À PROPOS DES DÉPLACEMENTS À DES FINS DE SERVICES MÉDICAUX NON URGENTS

- Selon les résultats d'un sondage réalisé par l'OCTA au printemps 2002, 32,5 % des déplacements au moyen des services de transport adapté ont pour objet des visites médicales

PAR CONTRE...

- **Dans certaines municipalités, le nombre de déplacements aux fins de dialyse a grimpé en flèche**
- **Par exemple, à la suite de la restructuration de l'hôpital, le corridor Kitchener-Cambridge a enregistré l'an dernier une augmentation de 700 % du nombre de déplacements aux fins de dialyse!**

QU'EST-CE QUI, EN 2002, INQUIÈTE DAVANTAGE LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ADAPTÉ EN ONTARIO?

- **La croissance de la demande de déplacements, surtout pour des raisons médicales**
- **Les parcs de véhicules deviennent vétustes et il faut aborder les besoins liés à l'expansion et à la croissance**

PRINCIPALES INQUIÉTUDES (SUITE)

- **Le gouvernement provincial met également à la disposition des réseaux des fonds destinés à l'expansion, mais il y a une concurrence entre les réseaux pour le financement en fonction des propositions**
- **La priorité est accordée aux réseaux qui peuvent trouver un partenaire du secteur privé**

PRINCIPALES INQUIÉTUDES ET ADMISSIBILITÉ

- **Au début, beaucoup de réseaux ont songé à resserrer leurs critères d'admissibilité**
- **La Loi sur les personnes handicapées de l'Ontario doit être légiférée le 30 septembre 2002**
- **Des importants groupes de pression défendent les droits des personnes handicapées**
- **La majeure partie des réseaux se ravissent**

ADMISSIBILITÉ ET CODE DES DROITS DE LA PERSONNE DE L'ONTARIO

- **Nombre des pratiques sont remises en question**
- **La Commission ontarienne des droits de la personne a décidé que la TTC ne pouvait imposer des droits d'inscription aux usagers**
- **D'autres réseaux imposent aussi des frais d'inscription**

COMMENT PEUT-ON FAIRE FACE AUX PRESSIONS DE L'ACCROISSEMENT DE LA DEMANDE?

- **Un certain nombre de réseaux ont conclu des partenariats afin de mieux gérer les déplacements ayant pour objet des services médicaux non urgents**
- **Ce type de déplacement influe le plus sur l'accroissement de la demande**
- **Quelques réseaux collaborent avec des exploitants de taxis pour mieux répondre aux besoins en services supplémentaires**

LES SOLUTIONS (SUITE)

- **À Kingston, les patients attendent seulement 12 minutes avant que le service de courtage passe les prendre**
- **Il faut parfois compter jusqu'à deux heures avant qu'une ambulance soit libre**

POURQUOI N'Y A-T-IL PAS PLUS DE CENTRES MÉDICAUX QUI INVESTISSENT DANS LES SERVICES DE COURTAGE?

- **À l'heure actuelle, les services ambulanciers des hôpitaux sont entièrement subventionnés**
- **Pour financer d'autres types de transport, les centres hospitaliers doivent trouver les ressources nécessaires dans les limites de leurs budgets déjà serrés**

L'AVENIR

- **Les nouveaux fonds du ministère destinés au renouvellement du parc de véhicules seront utiles ... mais insuffisants**
- **Certains réseaux profiteront également du programme de financement d'expansion du Ministère des Transports**

L'AVENIR

- **L'industrie, par le biais de l'OCTA, s'est lancée dans une campagne pour encourager le ministère de la Santé à subventionner les services de transport**
- **On évalue à 250 - 300 \$ les coûts, des déplacements en ambulance en Ontario**
- **Les coûts de déplacement par transport adapté ou de courtage sont moins de 30 \$**

L'AVENIR

- **La Loi sur les personnes handicapées de l'Ontario insiste davantage sur la mobilité et le transport**
- **D'ici septembre 2003, les réseaux de transport en commun doivent avoir établi des plans sur la pleine accessibilité, en vertu de cette loi**
- **Les réseaux de transport conventionnel commencent à répondre aux besoins d'un plus grand nombre d'usagers handicapés**

L'AVENIR

- **Le gouvernement provincial cherche à gérer la croissance**
- **Par le biais du ministère des Affaires municipales, il a mis sur pied une série de comités pour favoriser la croissance et des solutions pour la gérer**
- **Dans la région de Toronto, le comité a surtout fait ressortir le besoin de bâtir, de favoriser et d'appuyer le transport collectif**

DES PRÉVISIONS POUR L'AVENIR?

- Les nouveaux programmes et les pressions exercées par l'ACTU, l'OCTA et d'autres associations affiliées, ainsi que par les médias et les groupes de pression, contribueront à offrir un meilleur service
- La mobilité des personnes handicapées ne peut être assurée que par un bon financement du gouvernement provincial