



# La rentabilité sociale et économique du transport adapté

1979-2004

Colloque annuel sur le transport adapté au Québec

« La qualité des services au cœur de nos préoccupations ! »

Vendredi, 17 septembre 2004, Manoir St-Sauveur

Québec 



## **Marie-Andrée Coutu**

Conseillère à l'intervention nationale  
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)


Avec la collaboration de

## **Gilles Cloutier**

Agent de recherche et de planification  
Ministère des Transports du Québec (MTQ)

## **Rosanne Couture**

Directrice générale  
Alliance des regroupements d'usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ)

Office des personnes  
handicapées  
Québec 

## **Cette collaboration nous a fourni une belle occasion...**



- d'observer tout le chemin parcouru depuis 25 ans ;
- de cerner la trajectoire et les retombées des services de transport adapté ;
- de mettre en commun nos constats et nos analyses ;
- de réaffirmer que le transport, sa disponibilité et son accessibilité en toute équité, est un vecteur essentiel à l'intégration sociale et économique des personnes handicapées.



## Plan de la présentation

- En guise d'introduction, les temps forts des services de transport adapté au Québec.
- La clientèle, ses besoins et les services rendus.
- Les retombées économiques : nombreuses, observables et chiffrables.
- Les retombées sociales au profit des individus et des collectivités.
- De nouveaux besoins, de nouvelles visions, de nouveaux défis à relever pour les 25 ans à venir.
- Échange et synthèse.

# L'évolution des services de transport adapté au Québec 1979-2004



1978. Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées.

- L'article 67 prévoit que tout organisme public doit assurer le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire qu'il dessert.
- Ailleurs au Québec, c'est au bon vouloir des municipalités et des regroupements de municipalités et sous l'impulsion des personnes handicapées elles-mêmes, que les services de transport adapté s'organisent.

1979. Premier programme d'aide gouvernementale au transport adapté du ministère des Transports.

## 25 ans d'histoire (suite)



- 1981. L'année internationale des personnes handicapées.
- 1983. Première politique d'admissibilité aux services de transport adapté.
- 1984. Publication de la Politique d'ensemble À part... égale (OPHQ).  
Modifications à la Loi sur les services de transport par taxi.
- 1985. Conférence À part... égale et adoption par le gouvernement des orientations de la politique d'ensemble comme objectifs fondamentaux envers les personnes handicapées.

## 25 ans d'histoire (suite)



- 1994. Première révision de la politique d'admissibilité aux services de transport adapté.
- 1996. Mise en place par le MTQ du programme de subventions pour **l'achat d'autobus à surbaissé.**
- 1997. Deuxième révision de la politique d'admissibilité.
  - Ces révisions ont été nécessaires afin d'harmoniser l'admissibilité au programme partout au Québec, mais également afin de tenir compte des nouvelles réalités des personnes handicapées, notamment le vieillissement de la population et la désinstitutionnalisation.

## 25 ans d'histoire (suite)



- 2001. Modification de la Loi sur les services de transport par taxi et mise en place par le MTQ du programme de subventions pour l'adaptation des taxis.
- 2002. Programme révisé d'aide gouvernementale au transport adapté et mise en place par le MTQ du programme de subventions pour la réduction des listes d'attente.
- 2003. Mise en place du programme de subventions pour le développement du **transport collectif en milieu rural**.
- 2004. Dépôt du projet de loi n° 56 révisant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées.
- 2005. Programme révisé d'aide gouvernementale au transport adapté (à venir).



## À part... égale (1984)

La politique d'ensemble de l'action gouvernementale envers les personnes handicapées

Le transport est un besoin essentiel.

Pour les personnes handicapées, il faut :

- viser avant tout l'accès aux moyens de transport existants par différentes mesures d'adaptation ;
- organiser des systèmes parallèles pour les personnes qui ne peuvent utiliser les moyens de transport existants en raison de leur incapacité.

Au Québec, c'est le deuxième axe d'action qui a été privilégié.

## Une troisième voie en développement...



- La mise en commun des effectifs et des expertises des différents transporteurs spécialisés – adaptés, scolaires, interurbains, de santé et ambulanciers, privés et réguliers.
- Une volonté locale et régionale de desservir ou de mieux desservir les populations rurales et semi-urbaines, y compris les personnes handicapées.

## Quelques chiffres...

En 2002, 96 % de la population du Québec avait accès aux services de transport adapté



	# Usagers admis	# Déplacements	\$ Annuel	# Municipalités
1980	4 300	99 059	1 180 000 \$	9
1993	39 731	3 109 692	44 910 000 \$	786
1996	43 605	3 777 883	49 920 000 \$	837
1999	52 963	4 314 469	58 946 000 \$	911
2001	59 605	4 534 853	65 923 000 \$	845
2002	62 376	4 807 341	-	800
% 1980-2001	1286%	4478%	5487%	9289%
% 1996-2001	37%	20%	32%	1%
% 2001-2002	5%	6%	-	-

# Le bureau de révision de l'admission au transport adapté



- Henri Bergeron siège depuis 10 ans au bureau de révision de l'admission au transport adapté.
- M. Bergeron est conseiller à l'intervention collective régionale pour l'Est du Québec, à l'OPHQ.
- Il témoigne de cette évolution et des changements apportés au cours des ans.

# Des repères...



- Mai 1982, l'Office des personnes handicapées et le ministère des Transports forment un groupe de travail pour l'élaboration d'une politique d'admission aux services de transport adapté. Le 15 avril 1983, le MTQ met en application la première politique québécoise d'admissibilité au transport adapté.
- Mai 1990, le MTQ dépose le rapport d'une étude d'évaluation de l'application de cette politique. Des travaux de mise à jour de la politique d'admissibilité s'amorcent, avec la collaboration des regroupements de transporteurs, de l'OPHQ et du ministère de la Santé et des Services sociaux.
- 1er janvier 1994, entrée en vigueur d'une version révisée de la Politique d'admissibilité aux services de transport adapté. Le MTQ crée par la suite un bureau provincial de révision de l'admission au transport adapté. En mai 1994, le BRATA tient sa première rencontre pour traiter des demandes de révision.
- Novembre 1998, le ministère des Transports du Québec applique de nouvelles modifications à la Politique d'admissibilité au transport adapté avec entre autres la



- Comment ces changements aux critères d'admission ont-ils modifié peu à peu l'accès aux services de transport adapté au Québec?
  
- Quelle a été la contribution du Bureau de révision de l'admission au transport adapté à cette évolution?



# **La clientèle, les besoins et les services rendus par le transport adapté**

# Définition de l'incapacité



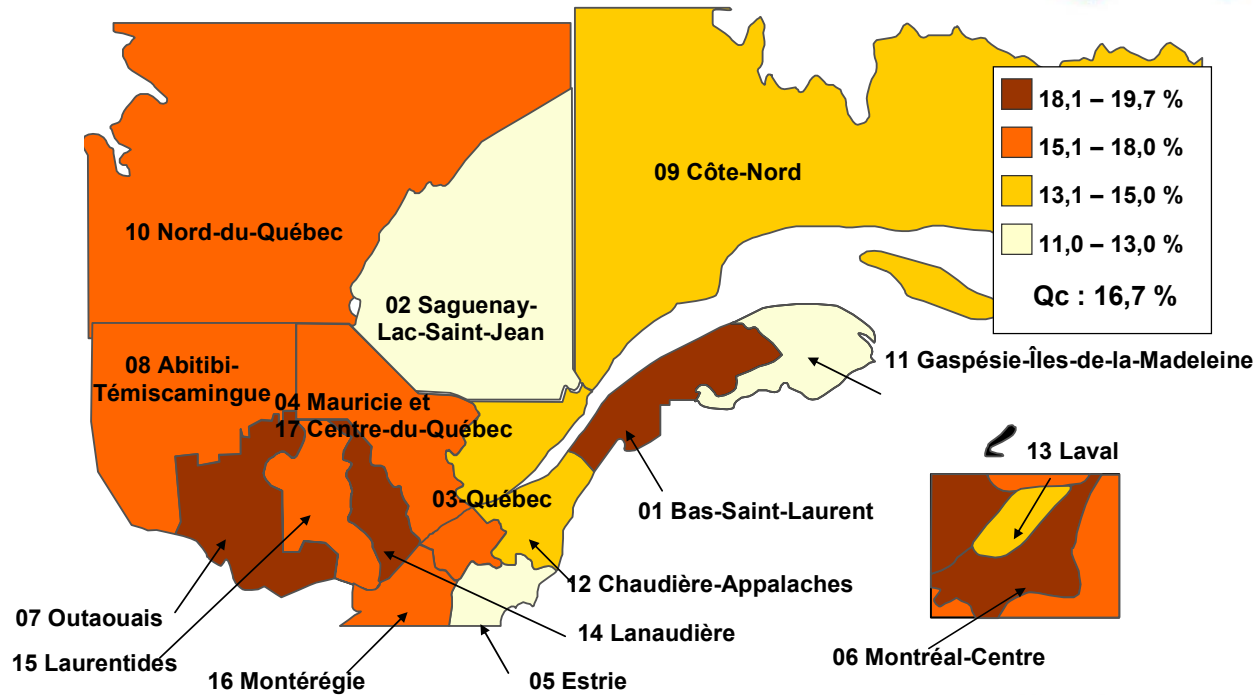
- Toute réduction (résultant d'une déficience), partielle ou totale, de la capacité d'accomplir une activité d'une façon ou dans des limites considérées comme normales pour un être humain.

## La notion d'incapacité



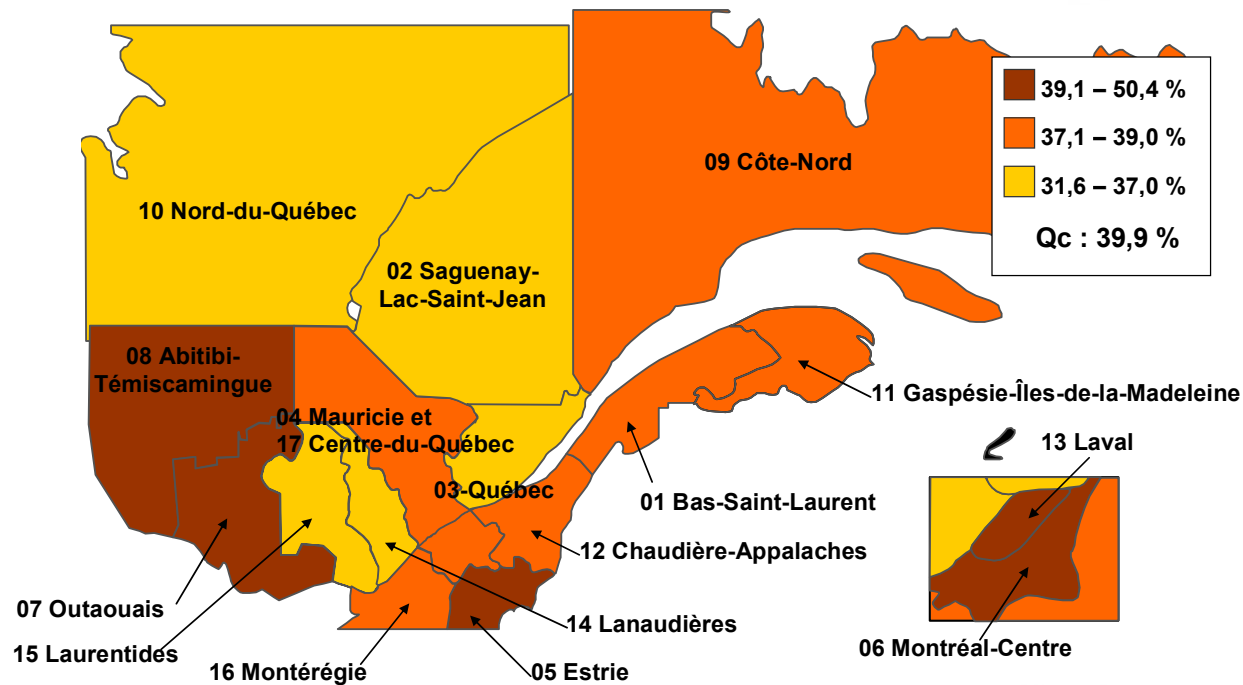
- La notion d'incapacité porte sur la **capacité** des personnes de réaliser certaines activités et non sur la présence ou l'absence de déficience.
- Un adulte n'est pas considéré comme ayant une incapacité si l'utilisation d'une **aide technique** lui permet de surmonter sa déficience.

# Prévalence de l'incapacité (15 ans et plus), EQLA, 1998



# Population ayant une incapacité modérée ou grave (15 ans et plus),

EQLA, 1998



Office des personnes  
handicapées

Québec

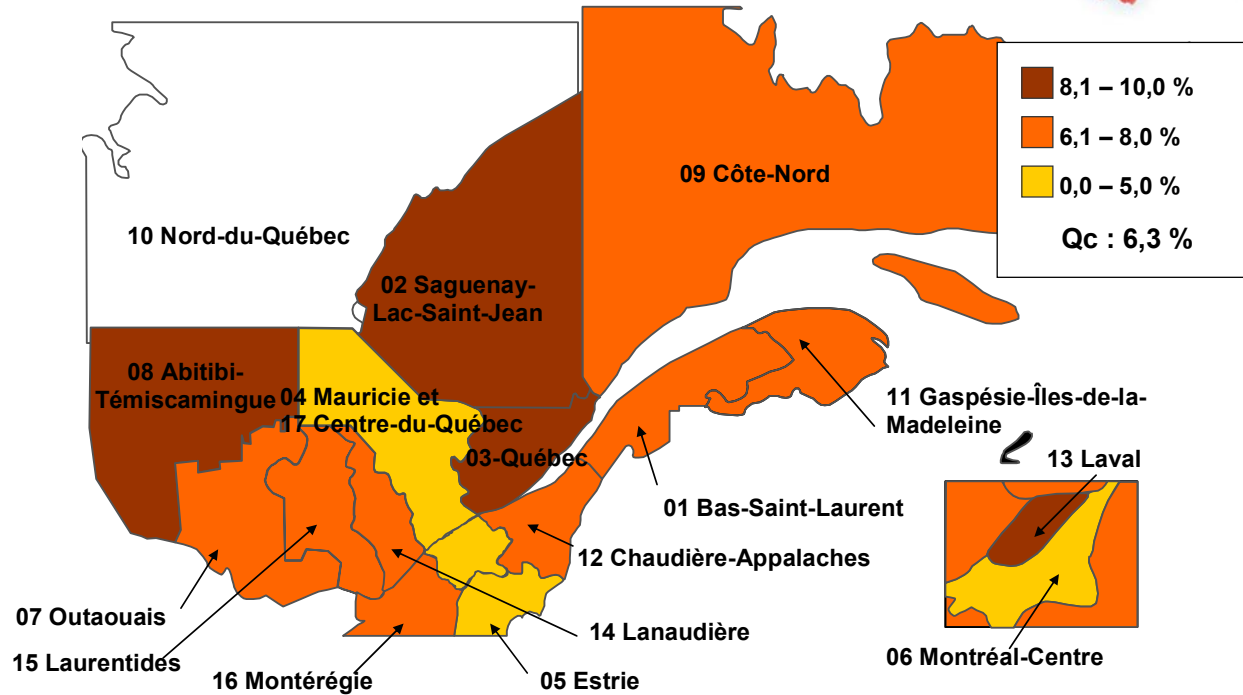


## En résumé...



- Taux d'incapacité les plus élevés, surtout observés dans les régions de l'ouest du Québec.
- Population ayant une incapacité modérée ou grave, plus élevée dans les régions suivantes : Montréal-Centre, Laval, Estrie, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue.

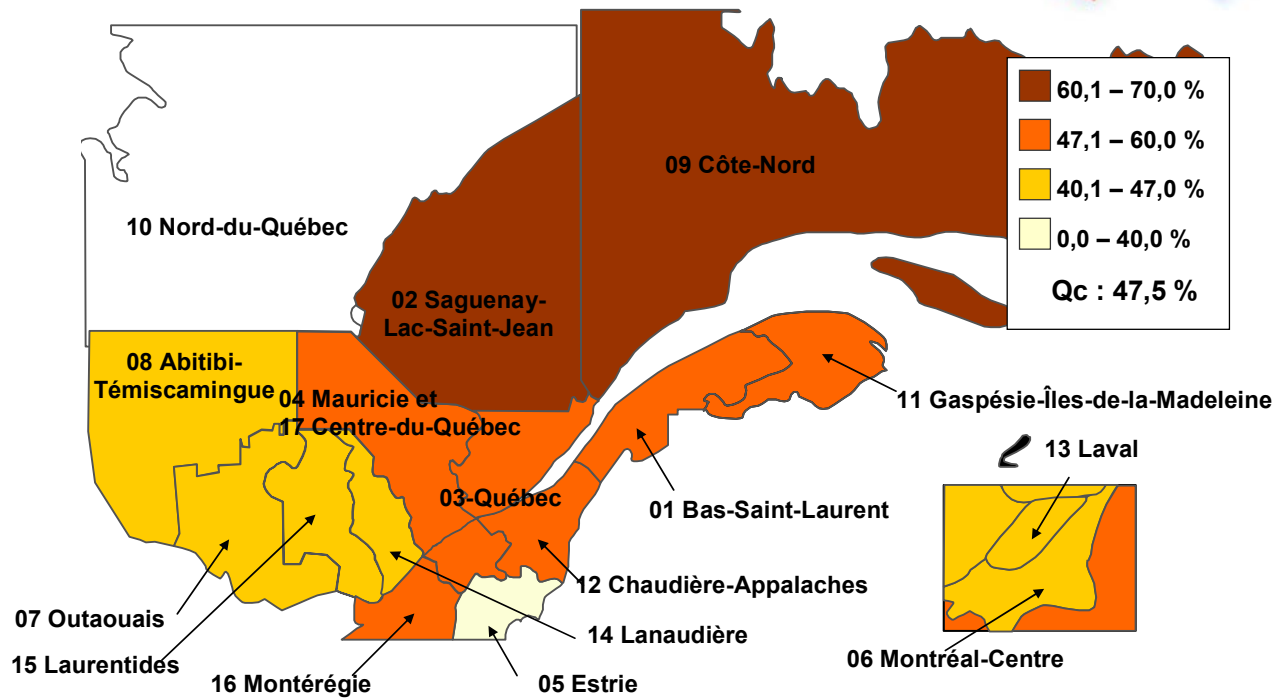
# Les personnes admises âgées de 6 à 21 ans, MTQ, 2002



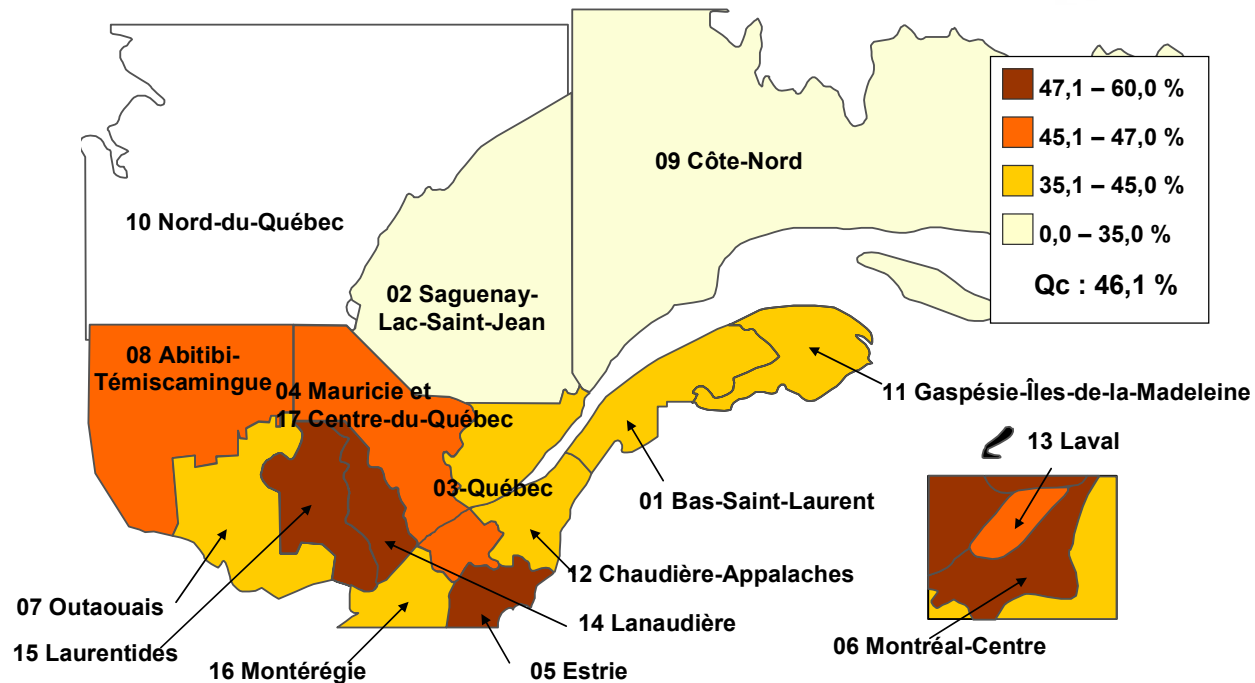
Office des personnes  
handicapées

Québec 

# Les personnes admises âgées de 22 à 65 ans, MTQ, 2002



# Les personnes admises âgées de 65 ans et plus, MTQ, 2002

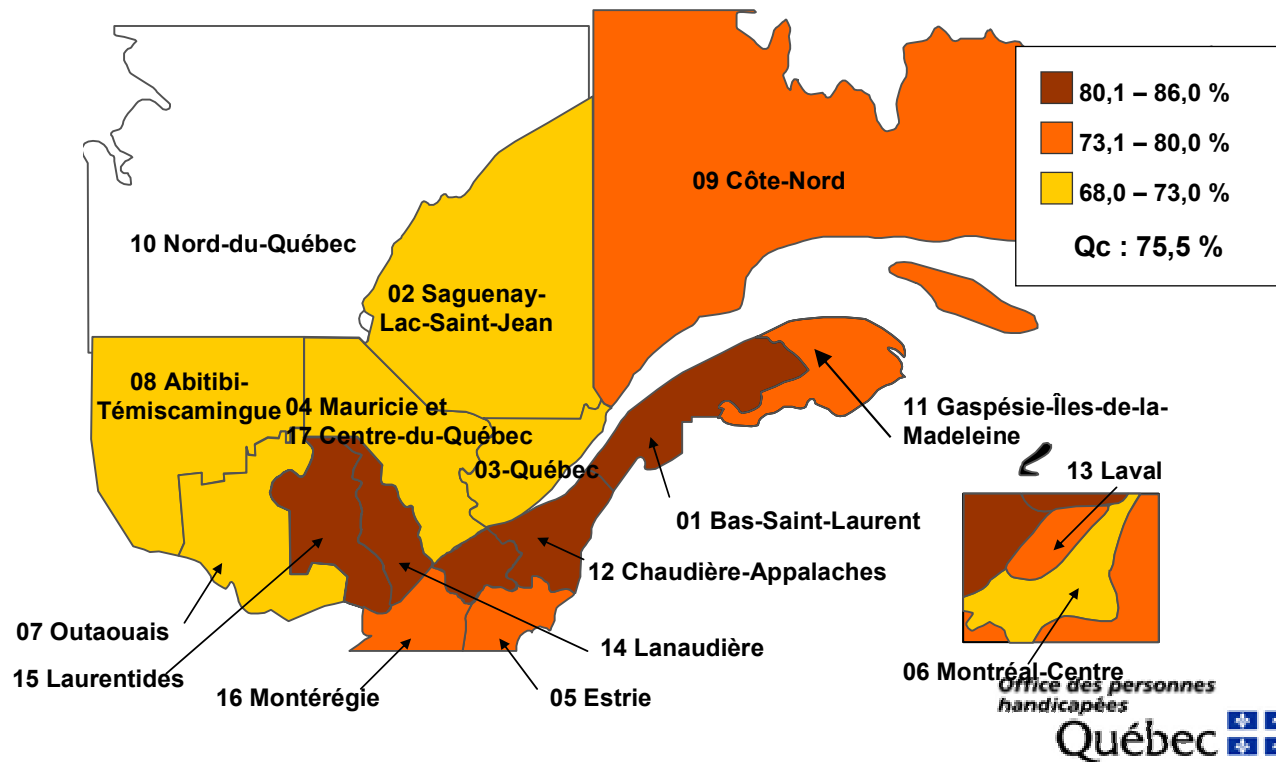


## En résumé...

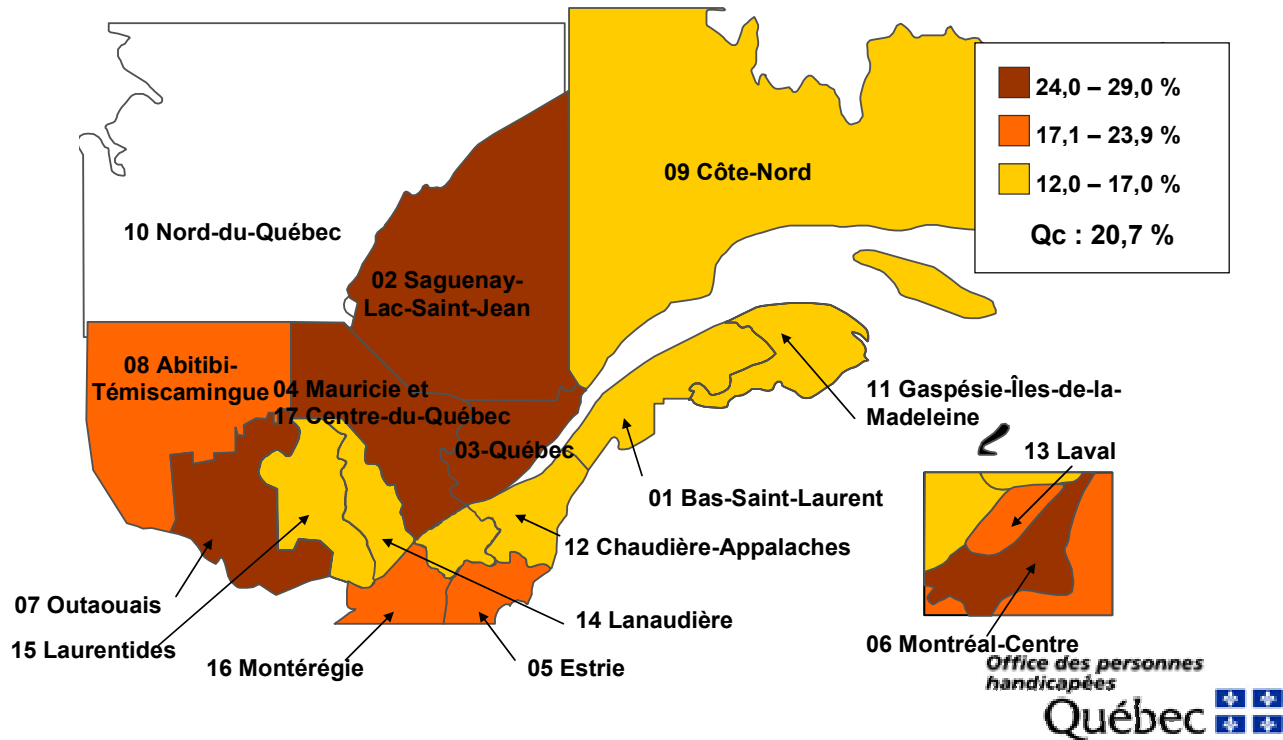


- Taux des personnes admises aux services de transport adapté âgées de 22 à 65 ans (47,5 %) équivaut à celui des personnes admises âgées de 65 ans et plus (46,1 %).
- Taux des personnes admises âgées de 22 à 65 ans est nettement supérieur dans les régions du Saguenay–Lac-St-Jean et de la Côte-Nord. Ce taux est par ailleurs nettement moindre en Estrie (36 %).
- Taux le plus élevé des personnes admises âgées de 65 ans et plus se retrouve en Estrie (59,2 %).

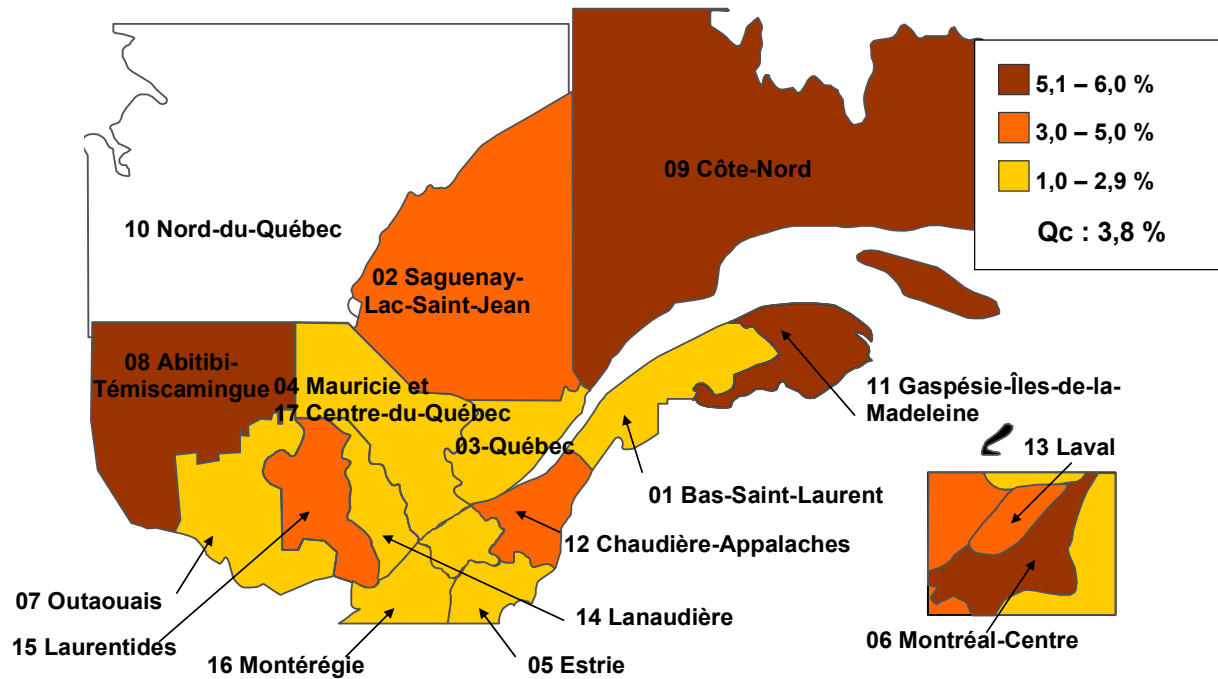
# Les déplacements effectués par des personnes ambulatrices, MTQ, 2001



# Les déplacements effectués par des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, MTQ, 2001



# Les déplacements effectués par les accompagnateurs, MTQ, 2001

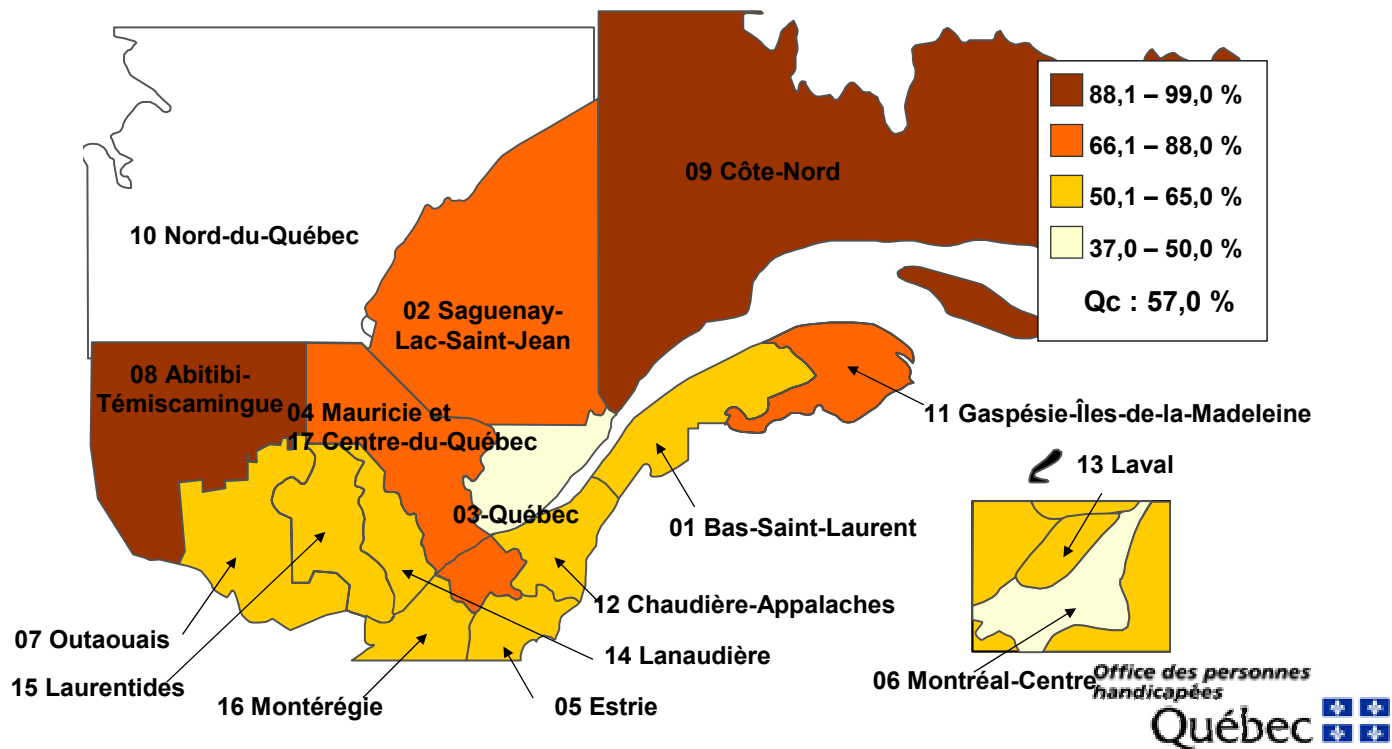


## En résumé...

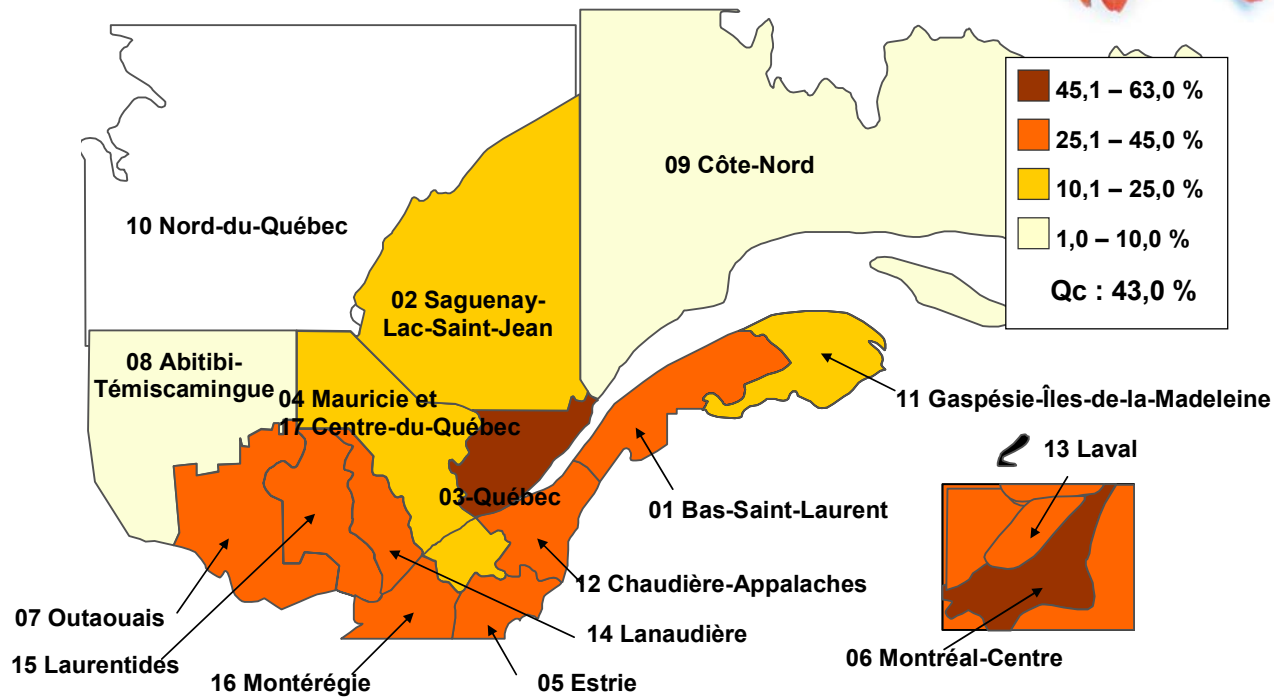


- Les trois quarts des déplacements sont effectués par des personnes ambulatrices (75,5 %).
- Le taux le plus élevé des déplacements effectués par des personnes ambulatrices se retrouve dans la région de Lanaudière (85 %)
- Le taux le plus bas se situe dans la région de Québec (68,7 %).

# Les déplacements effectués par minibus, MTQ, 2001



# Les déplacements effectués par taxi, MTQ, 2001



Office des personnes  
handicapées

Québec

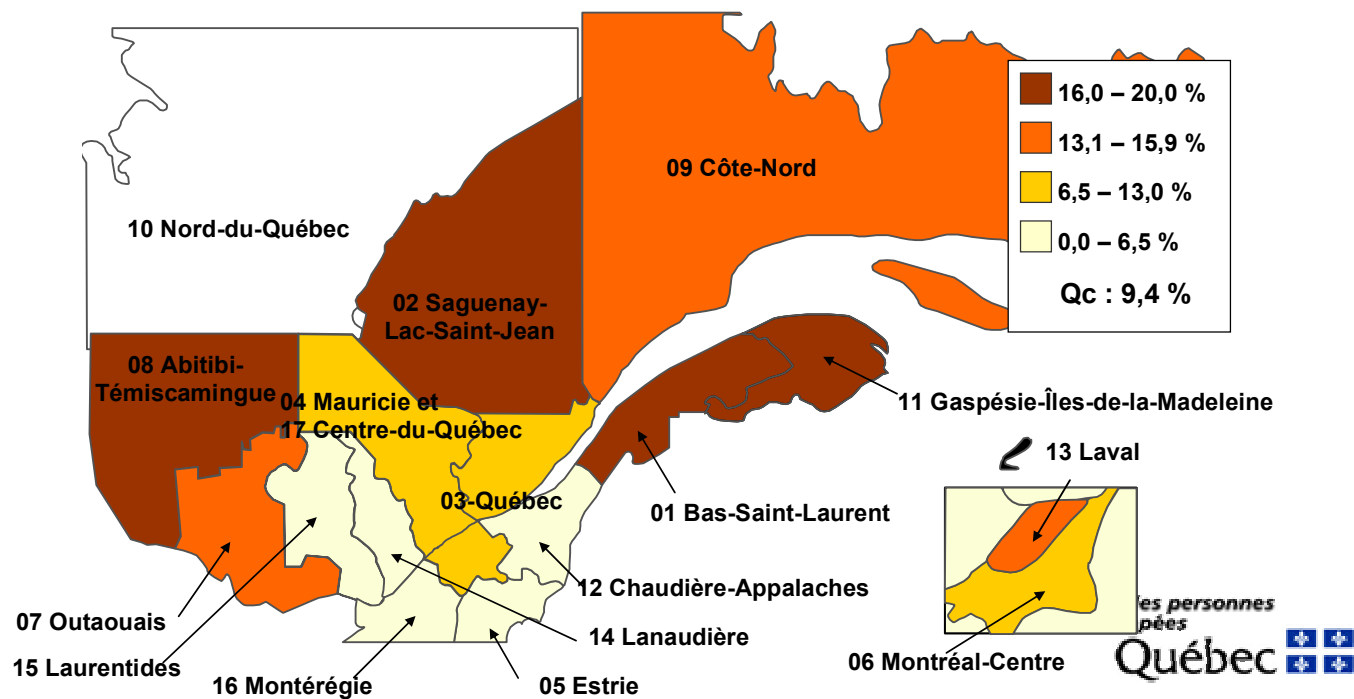


## En résumé...

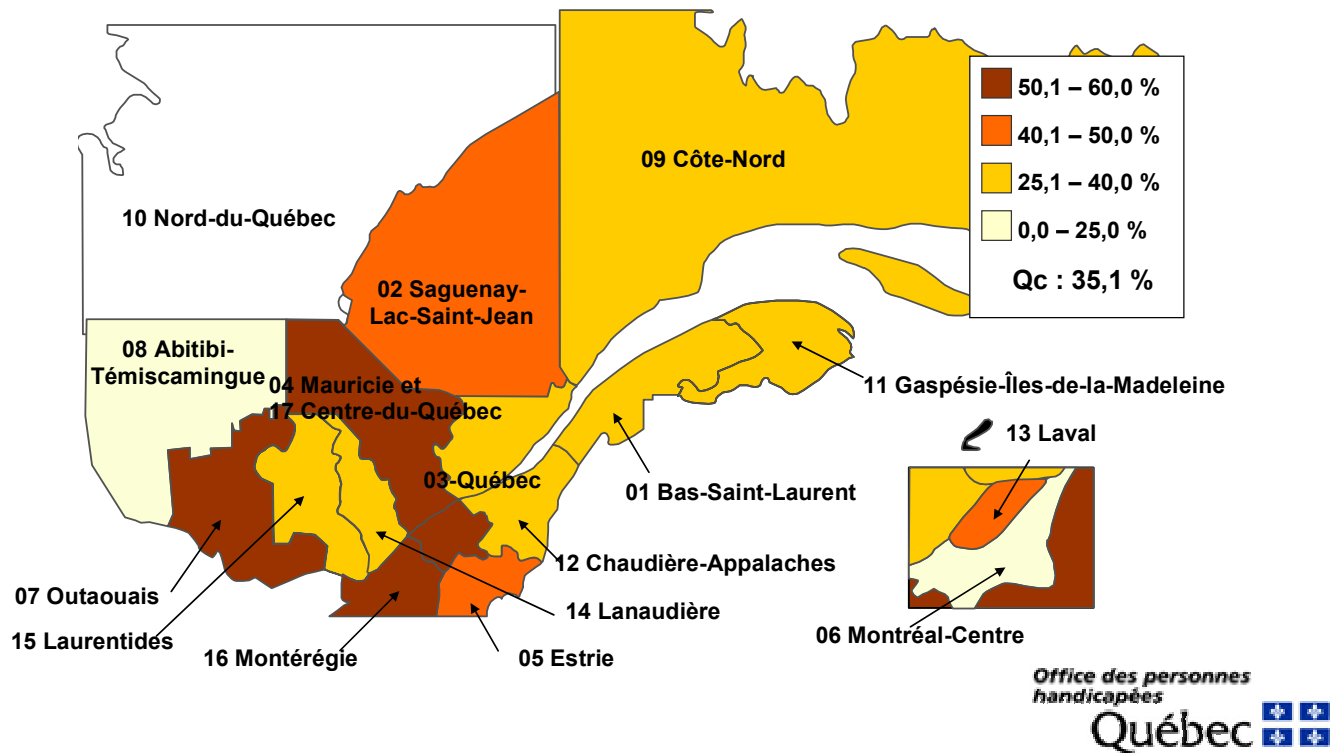


- Entre 88,1 % et 99,0 % des déplacements effectués dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord se font par minibus.
- Les plus fortes proportion de déplacements par taxi se concentrent dans les régions de Québec (56,2 %) et de Montréal (62,8 %).

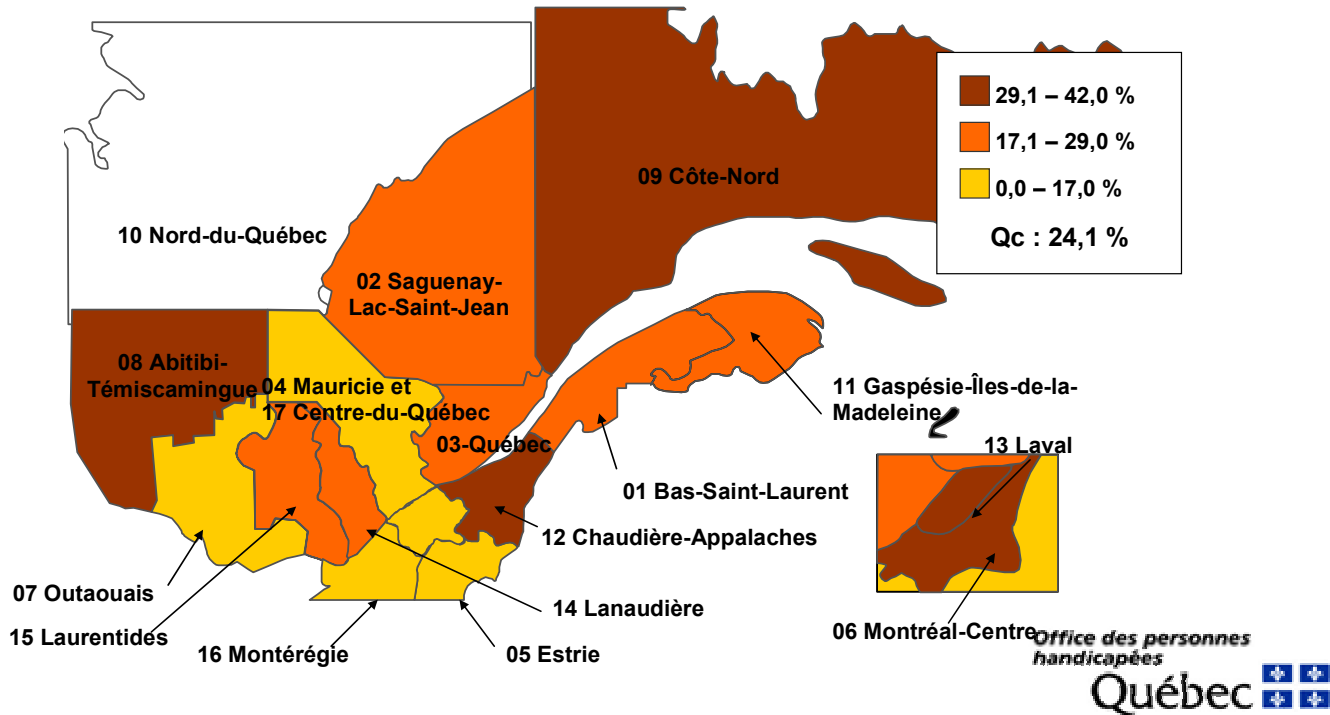
# Les déplacements pour le service régulier ayant les études comme motif, MTQ, 2002



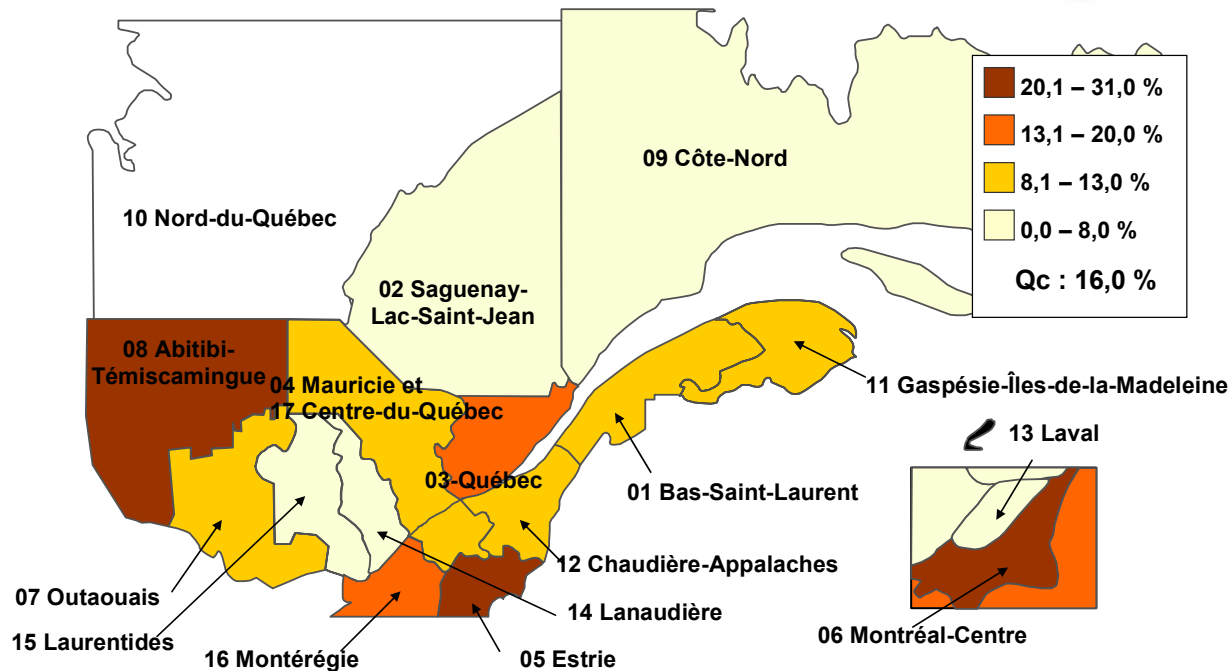
# Les déplacements pour le service régulier ayant le travail comme motif, MTQ, 2002



# Les déplacements pour le service régulier ayant les loisirs comme motif, MTQ, 2002



# Les déplacements pour le service régulier ayant la santé comme motif, MTQ, 2002



## En résumé...



- Le travail est le motif le plus fréquent de déplacement pour le service régulier, notamment en Montérégie (57 %).
- La participation à des activités de loisir comme motif de déplacement atteint 41 % sur la Côte-Nord (moyenne québécoise : 24,1 %).
- Tandis que la santé comme motif de déplacement est de 30 % en Abitibi-Témiscamingue (moyenne québécoise : 16,0 %).



# **Les retombées économiques du transport adapté : nombreuses, observables et chiffrables**

# Le transport adapté, c'est...



- une « mesure sociale » sous la responsabilité de l'État (! ! !) ; ou
- un service public comme tous les autres services.

## Un service public aux retombées économiques intéressantes



- Une activité qui génère un chiffre d'affaires d'environ **200 M\$** au Québec.
- Une activité économique d'environ **75 M\$** uniquement pour le transport adapté public.

# 4,6 millions de passagers par année qui...



- consomment des biens et des services dans l'une des **1 000** municipalités participantes chaque fois qu'ils requièrent le service de transport ;
- ont une profession, un métier en raison de la présence du transport adapté, donc une plus grande participation à l'activité économique de la communauté.

# Une infrastructure rentable pour les milieux



- ❑ **400** minibus et autobus parcourent le Québec ;
- ❑ achat de minibus et autobus (**100** par année) ;
- ❑ entretien des véhicules ;
- ❑ carburant pour **15,5 millions** de kilomètres parcourus annuellement ;
- ❑ **10 000 \$** de carburant par véhicule/an ;
- ❑ souvent le plus important client de carburant dans la municipalité ;
- ❑ assurances, immatriculation ;
- ❑ industrie du taxi, 45 % de la clientèle du transport adapté, **15 M\$** de chiffre d'affaires.

# Plus de 600 emplois directs



- Direction
- Chauffeurs de minibus
- Personnel de soutien
- Fonctionnaires
- Permanents d'associations
- ... et combien d'autres emplois générés indirectement par le transport adapté

# Des secteurs technologiques spécialisés



- Amélioration de la qualité des minibus ;
- les véhicules à plancher surbaissé ;
- les minifourgonnettes adaptées (taxis) ;
- les élévateurs, les ascenseurs ;
- les systèmes d'attaches ;
- les fauteuils roulants, triporteurs, quadriporteurs.

# Le *quizz* des impacts sur le paysage québécois



- La désinstitutionnalisation aurait-elle été possible sans le transport adapté ?
- Qu'advierait-il des réseaux des familles d'accueil, des appartements supervisés s'il n'y avait pas de services de transport adapté ?
- Les centres de travail adapté (CTA) et les activités socioprofessionnelles, tels les services d'apprentissage aux habitudes de travail (SAHT), auraient-ils eu les mêmes succès ?
- Saviez-vous que le développement des services de transport adapté avait aussi eu une influence positive sur l'accessibilité des immeubles publics ?
- Le développement du transport collectif en milieu rural peut-il se passer de l'expertise des services de transport adapté ?
- Saviez-vous que les haltes routières et les traversiers adaptés et accessibles rendent de nombreux services à toute personne qui a des problèmes de mobilité et non pas seulement aux personnes handicapées admises au transport adapté ?
- Saviez-vous que les autobus à plancher surbaissé et les stations de métro accessibles pourront rendre davantage sécuritaires les déplacements des personnes à mobilité réduite ?

Office des personnes  
handicapées

Québec 

# Ainsi...



- Le transport adapté a un impact significatif sur les **activités économiques**, tant pour les personnes handicapées que pour les partenaires qui, de près ou de loin, sont impliqués et concernés par la prestation de services aux personnes handicapées (fournisseurs, institutions d'enseignement, centres de réadaptation, centres de travail adapté, entreprises, industrie de la culture et du loisir, sport, organisations communautaires, familles, amis, etc.).



# **Les retombées sociales au profit des individus et des collectivités**

# Les impacts



- **Intégration sociale et professionnelle** des personnes à qui ces services s'adressent.
- **Rentabilité sociale** (pour les personnes et les collectivités).

# Des incidences directes pour les individus



- La poursuite des études
- L'accès au travail
- La participation à des loisirs
- L'accès à des soins de santé

# La poursuite des études

**Nom :** TAPP  
**Prénom :** Yves  
**Age :** 34 ans  
**Adresse :** Montréal  
**Occupation :** Étudiant à l'éducation des adultes  
en infographie  
**Motifs :** Études, activités courantes  
l'hiver (banque, consommation, etc.)

**Monsieur Tapp utilise les services réguliers du transport adapté de Montréal depuis 10 ans.**



# La poursuite des études

## Yves Tapp témoigne



- « *L'accessibilité à des moyens de transport adapté a été pour moi une condition sine qua non pour étudier. »*
- « *Le métro accessible : c'est un rêve pour davantage d'autonomie. »*
- « *Le transport adapté, c'est synonyme pour moi d'autonomie, pas complète, mais satisfaisante. »*



# L'accès au marché du travail

**Nom :** Labrecque  
**Prénom :** Linda  
**Age :** 42 ans  
**Adresse :** Montréal  
**Occupation :** Commis de bureau  
**Motifs :** Travail, loisir, santé

**Madame Labrecque utilise les services réguliers du transport adapté de Montréal depuis 10 ans.**



L'accès au travail

## Linda Labrecque témoigne



□ *« Les services de transport adapté pour me rendre au travail quotidiennement me permettent de me déplacer en toute sécurité et de façon autonome. »*



□ *« Le transport adapté dans ma vie, c'est capital ! »*

# La pratique d'activités de loisir

**Nom :** Séguin-Foisy  
**Prénom :** Gisèle  
**Age :** 71 ans  
**Adresse :** Châteauguay  
**Occupation :** Retraitée  
**Motifs :** Loisirs, activités courantes  
(banque, alimentation),  
santé

**Madame Séguin-Foisy utilise les services de transport adapté de la municipalité de Châteauguay depuis 10 ans.**



# La pratique d'activités de loisir

## **Gisèle Séguin-Foisy**

### **témoigne**



- *« J'utilise quotidiennement les services de transport adapté. Je vais me baigner trois fois la semaine, je me rends à la messe une fois semaine, je fais du bénévolat au foyer pour personnes âgées, je participe au rencontre mensuelle de l'Association des fermières, je me rends aux rencontres hebdomadaires du mouvement la Vie montante, je participe aux rencontres du conseil d'administration de mon organisme de transport adapté et je me rends à ma séance de physiothérapie une fois la semaine. »*
  
- *« L'accessibilité des services de transport adapté m'a permis de maintenir mon réseau social, de garder un bon moral et la forme physique. »*
  
- *« Un service accessible et avenant. »*



# Le transport adapté : des incidences directes sur les individus



- Autonomie des usagers.
- Implication dans la communauté (bénévolat, etc.).
- Implication dans des conseils d'administration (transport, loisirs, santé, culture, divers comités locaux, etc.).
- Participation aux prises de décision.
- Participation à la richesse collective (travail, vie culturelle, consommation de biens et services, etc.).

# ***L'empowerment*** **(L'appropriation)**



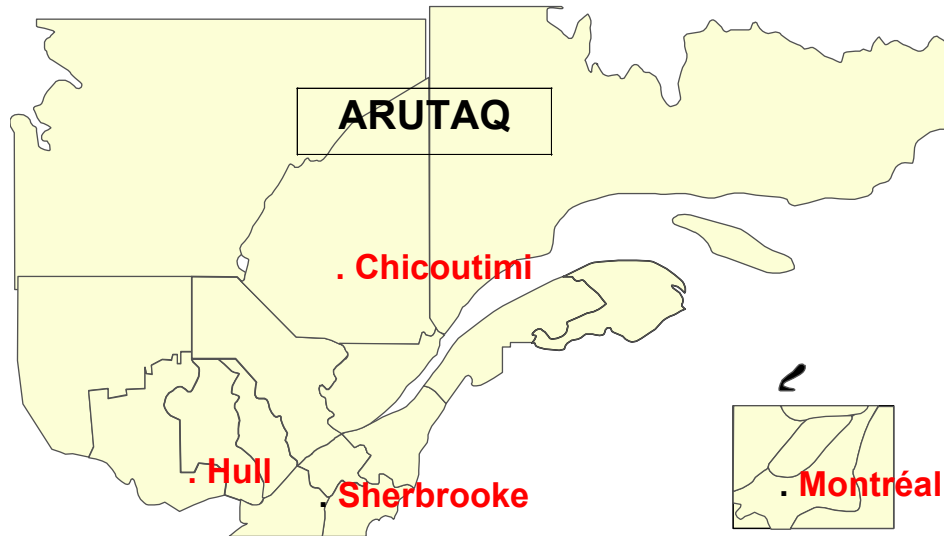
- Confiance en ses ressources et en celles de son entourage.
- Sentiment de compétence.
- Valorisation.
- Capacité de gérer sa propre vie.

# Le transport adapté : des incidences directes sur les collectivités



- L'implication d'utilisateurs dans l'organisation des services (représentation des utilisateurs au conseil d'administration des organismes de transport adapté).
- Depuis 1980 : leur implication dans la création d'organismes régionaux de défense des droits des utilisateurs du transport adapté (RUTA).
- En 1988 : leur implication dans la création d'un organisme provincial (ARUTAQ) représentant et soutenant les organismes régionaux.

# Les 4 regroupements d'usagers du transport adapté (RUTA) en 1988 au Québec



## En 2004...



- 22 organismes régionaux de défense des droits des usagers du transport adapté sont actifs au Québec.
  
- 130 usagers ou représentants d'un usager y occupent des postes d'administrateurs et s'impliquent activement dans l'amélioration et le développement des services de transport.
  
- Plus de 20 emplois permanents.

# Les 22 regroupements d'usagers du transport adapté (RUTA) en 2004 au Québec





**De nouveaux besoins, de  
nouvelles visions, de nouveaux  
défis à relever**

# De nouveaux besoins en égard...



- aux incapacités, aux occupations et au territoire ;
- aux réalités sociodémographiques et à l'organisation socioéconomique (désinstitutionnalisation, vieillissement de la population, exode des jeunes) ;
- à une meilleure adéquation entre les incapacités (et capacités) des personnes et les modes de transport (personnes ambulatrices et personnes se déplaçant en fauteuil roulant au regard des modes de transport disponibles [autobus à plancher surbaissé, taxi adapté, transport adapté spécialisé, minibus, taxis]) ;
- à l'harmonisation des services de transport en milieu rural et en milieu semi-urbain (développement des services de transport collectif).

# ... eu égard aux changements en cours...



## □ Dans le domaine de l'emploi

- société du savoir ;
- tertiarisation de l'économie ;
- formation continue tout au long de la vie active ;
- horaire de travail variable, sur trois chiffres, qui commence tôt et s'allonge en soirée ;
- mobilité des emplois et de la main-d'œuvre ;
- pénuries de main-d'œuvre anticipées sous les effets combinés du vieillissement, de la dénatalité, de l'exode des jeunes.



## □ Dans le domaine de la santé

- le virage ambulatoire ;
- la médecine d'un jour ;
- l'activité physique pour prévenir l'acquisition d'autres incapacités ou pour éviter une détérioration de l'état de santé de la personne handicapée ou à mobilité restreinte.



## □ **Dans le domaine du loisir, du tourisme, de la culture, de l'implication communautaire**

- participation à des activités diverses de développement de la personne ;
- contribution au développement de la communauté.

## Les défis à relever



- Coordination de l'offre de service
- Accompagnement
- Formation des chauffeurs
- Sécurité des véhicules
- Réciprocité des services entre les municipalités

## Les défis à relever



- Accessibilité des lieux d'embarquement
- Flexibilité de l'offre de service
- Fiabilité des services
- Accessibilité 7 jours sur 7 et en soirée
- Disponibilité des services de transport interterritoriaux

# Les services de transport adapté en 2004, un bilan positif



- Une nécessité pour toutes et tous.
- Rentable socialement et économiquement.
- Des besoins actuels et futurs à mieux cerner et à combler.

# Une étude sur les besoins



- Étude sur l'identification des besoins des usagers des services de transport adapté à l'initiative du MTQ, réalisée par l'École nationale d'administration publique (ÉNAP) en collaboration avec l'ARUTAQ et l'OPHQ.
- Résultats de cette étude seront dévoilés publiquement en primeur lors du colloque annuel sur le transport adapté au Québec, édition 2005.

# Échange



**Merci beaucoup de votre attention**

**Vos commentaires  
sont les bienvenus !**

# Synthèse



- Faire des services de transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, tant dans les centres que les milieux semi-urbains et ruraux, un projet collectif de développement social et économique local et régional.
- Pour ce faire, mieux connaître les besoins des personnes handicapées au regard de l'offre de service de transport (son accessibilité, sa disponibilité, sa qualité).
- Ce qui nous ramène au thème du colloque : la qualité doit être au cœur de nos préoccupations.

# Les sources



- Données administratives du ministère des Transports du Québec (2001, 2002).
- Données d'enquête de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), Enquête québécoise sur les limitations d'activités, 1998 (EQLA).

# Remerciements



- À Henri Bergeron, conseiller à l'intervention collective régionale (OPHQ) et membre du bureau de révision de l'admission au transport adapté du MTQ depuis 10 ans, pour son témoignage.
- À France Dompierre, chef de service à la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports du Québec pour son annonce concernant l'étude sur les besoins des usagers du transport adapté.
- À Frédéric Lemay, technicien en statistique, pour sa contribution à la réalisation des cartes ainsi qu'à Lucie Dugas, de la Direction de l'évaluation, de la recherche et de l'intervention nationale de l'OPHQ, pour ses conseils judicieux.