

**LES RESPONSABILITÉS DÉCOULANT
DU CADRE FINANCIER 2005-2007**

Château Bromont

Le 15 septembre 2005

**Colloque sur le transport des personnes
à mobilité réduite**

Projet d'allocution de :

**Monsieur Claude Martin, directeur,
Direction du transport terrestre des personnes,
ministère des Transports**

LES RESPONSABILITÉS DÉCOULANT DU CADRE FINANCIER 2005-2007

**Monsieur Norbert Rodrigue, PDG de l'OPHQ
Membres du comité organisateur
Directeurs et directrices de transport adapté
Membres de regroupements d'usagers
Usagers et usagères du transport adapté
Mesdames et messieurs de l'industrie privée
Mesdames et messieurs de d'autres instances
gouvernementales
Chers amis,**

**Il me fait plaisir d'être présent en ce début de colloque
prometteur afin d'échanger sur le Programme d'aide
gouvernementale au transport adapté.**

Le bilan du cadre financier 2002-2005

- **Dans un premier temps, nous devons faire le point sur le
cadre financier 2002-2004, qui a été apprécié par la
majorité de nos partenaires et qui a atteint une grande
majorité des objectifs prévus.**

- **La responsabilisation des intervenants a connu une progression importante au cours de ce cadre de trois ans. Les municipalités sont de plus en plus présentes dans les discussions relatives au transport des personnes. L'implication financière des municipalités a fait un bon important entre 2001 et 2004, alors que celle-ci se situe maintenant aux environs de 20 % des dépenses reliées à ce programme.**

- **La productivité des OTA s'est améliorée et les personnes handicapées ont davantage utilisé les services mis en place à leur intention.**

- **La très grande majorité des services ont fait des efforts de rationalisation au cours du cadre. Nous pensons que le fait de garder les profits ou bénéfices dans le milieu a eu un effet motivateur certain au cours de ces trois ans.**

- **La planification de services sur une base de trois ans et non plus annuellement a été un élément important souligné par les intervenants. Le fait que le Ministère fasse connaître ses intentions sur une période de trois ans a eu également un effet rassurant sur l'ensemble des partenaires, qui avaient dorénavant la chance de connaître les paramètres du programme et les intentions du gouvernement sur un cadre triennal.**
- **Un encadrement triennal mis en place a aussi eu un impact sur la clarification des règles du jeu et sur la réduction du nombre de questions (interrogations) et de demandes financières ponctuelles.**
- **Nous avons vu les regroupements d'usagers et l'ARUTAQ prendre de plus en plus leur place dans l'industrie et être des partenaires de plus en plus reconnus et appréciés.**

- **Dans l'ensemble, il s'agissait d'une nouvelle façon de faire les choses, mais une façon permettant à tous les partenaires de se responsabiliser dans ce contexte et d'améliorer les services offerts.**

Le cadre financier 2005-2007

- **Le présent cadre triennal pour les années 2005-2007 a été approuvé en mars 2005. Il se veut, quant à lui, une confirmation des orientations prises dans l'ancien cadre et un cadre de consolidation, autant au niveau des responsabilités des partenaires que des mesures mises de l'avant afin d'en arriver à l'universalité du programme qui était visée par le Ministère depuis son lancement en 1979, et à une maturité des services à la satisfaction des utilisateurs des services en place.**
- **Les municipalités demeurent responsables du niveau de services offerts et des tarifs exigés à l'utilisateur. Celles-ci**

seront davantage interpellées au cours du présent cadre afin d'accepter l'ajout de municipalités non encore desservies.

- **Les responsabilités des municipalités offrant déjà du transport collectif ont été accrues par l'obligation d'offrir des services de transport adapté sur une base comparable (nombre d'heures de service) aux services offerts en transport en commun pour la population en général.**
- **L'obligation d'offrir des services de transport adapté sur une base minimale de 35 heures par semaine et également durant 52 semaines par année est une autre mesure visant la maturité des services impliqués, et correspondant à tous les autres services offerts par une municipalité, que ce soit l'aqueduc, les bibliothèques, la police, etc.**

- **Le Ministère maintient également sa contribution pour les services supplémentaires offerts à la clientèle. Nous avons même bonifié les mesures entourant l'aide pour montants accordés pour l'année durant laquelle les déplacements seront effectués.**

Modifications apportées à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées

- **Les modifications apportées à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, autant au niveau du transport adapté que du transport en commun, sont d'autres mesures visant à rendre les services, pour ce segment de population, comparables à ce que reçoit la population en général.**
- **L'obligation faite à environ 280 petites municipalités de prévoir des services pour les personnes handicapées**

facilitera la coordination régionale des services, les liens régionaux et favorisera possiblement la mise sur pied de services de transport collectif, améliorant ainsi la mobilité de l'ensemble de la population d'un bon nombre de communautés.

- **Des précisions ont été apportées quant aux ajustements pour coût de système, ou l'inflation si vous préférez. Pour y avoir droit dorénavant, nous devons constater aux états financiers du service la contribution réelle de la ou des municipalités participantes.**
- **Pour tout nouveau projet de développement, les municipalités devront s'engager pour une contribution égale à 20 % des coûts du projet (exemple : liste d'attente, ajout d'une municipalité).**

- **La mesure concernant le volet souple du programme a été reconduite. Nous croyons que cette mesure sera plus utilisée durant le présent cadre, en raison du nombre de petites municipalités qui auront à prévoir des services à un petit nombre de personnes handicapées admises sur leur territoire.**

- **Le Ministère rend disponible, pour la première fois, une enveloppe pour les études, les recherches et les expérimentations. Il est important que ces travaux soient d'intérêt pour l'ensemble des services de transport adapté au Québec.**

- **Nous apportons également une attention à la notion de service en régie ou à contrat. À moins qu'un nouvel organisme nous démontre clairement des avantages très importants à opérer en régie, nous recommandons l'exploitation des services à contrat. En effet, nous**

pensons que la mission d'une municipalité ou d'un organisme à but non lucratif (OBNL) en transport adapté n'est pas de faire l'entretien des véhicules, de laver les autobus, d'échanger des véhicules, de gérer des conventions collectives ou des contrats de travail, mais plutôt de planifier des services pour la population, de développer des services, d'être à l'écoute de la clientèle, de gérer sainement, autant la répartition que les moyens financiers mis à la disposition de l'organisme.

- **En terminant, nous ne pouvons passer sous silence les dispositions de la Loi 56 sur l'obligation des municipalités de prévoir des services pour les personnes handicapées. Les municipalités visées qui souhaiteront bénéficier de l'aide gouvernementale comme vous l'avez fait, devront se conformer au décret 279-2005, de même qu'aux modalités d'application du programme d'aide pour les années 2005-2007. Donc, ces communautés recevront la même**

attention et le même support que tous les services qui existent déjà au Québec.

- **Une mise en garde : la Loi 56 fait obligation aux municipalités de se doter de facilités de transport pour les personnes handicapées, et non à vous les OBNL, ou encore les municipalités déjà desservies. Ce n'est pas vous qui êtes visés par la mesure.**
- **Il revient donc à ces municipalités non desservies de faire leurs études et de convenir du meilleur moyen d'offrir des services à leurs personnes handicapées. À cet égard, vous pourrez être une solution pour une municipalité. Il se peut donc que des municipalités non desservies demandent à une municipalité mandataire la possibilité de se joindre au service existant.**

- **En conclusion, il est important que chacun assume ses responsabilités en matière de transport adapté, et cela s'applique à la municipalité, à l'OBNL s'il y a lieu, au transporteur, à l'utilisateur et à tous les autres partenaires qui gravitent autour d'un service de transport adapté, et j'inclus le Ministère aussi bien qu'un RUTA. La consolidation et la maturité des services vont assurément passer par une responsabilisation plus grande de chacun des partenaires.**

- **Je vous souhaite un bon colloque et des échanges des plus fructueux. Moi et mon équipe allons essayer de poursuivre et d'améliorer nos façons de faire comme tout partenaire qui se veut efficace.**

Merci de votre attention !

Claude Martin