

COLLOQUE SUR LE TRANSPORT
DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

« LES DERNIÈRES NOUVELLES SUR LE PROGRAMME
D'AIDE AU TRANSPORT DES PERSONNES
HANDICAPÉES »

PRÉSENTATION DE MONSIEUR CLAUDE MARTIN
DIRECTEUR
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES

HÔTEL UNIVERSEL
RIVIÈRE-DU-LOUP
28 SEPTEMBRE 2007

La présentation

-Des salutations au président du colloque et à l'ensemble de nos partenaires et participants;

-Il est difficile de donner les dernières nouvelles en transport adapté sans également aborder quelque peu la Politique québécoise sur le transport collectif et le Plan d'action du ministère des Transports dont la Loi 56 fait obligation, entre autres, à l'ensemble des ministères du gouvernement du Québec;

-Nous en sommes déjà à la fin du deuxième cadre triennal depuis 2002 et la majorité des objectifs de départ ont été atteints;

-Les mesures prises quant à la contribution des municipalités ont eu un effet très positif de telle sorte que globalement la contribution municipale se situe maintenant à près de 20 % de l'ensemble des coûts du transport adapté. 35 services de transport adapté ont déjà une contribution des municipalités égale ou supérieure à 20 %.

-La contribution plus soutenue des municipalités a permis l'injection de sommes plus importantes pour le transport des usagers;

-Les mesures visant l'ajout de municipalités et l'augmentation de l'achalandage permettent maintenant à un plus grand nombre de services de répondre à l'ensemble des besoins et éliminer ainsi les refus de déplacements. On constate une augmentation annuelle soutenue de l'achalandage depuis 2002. L'achalandage annuel est passé de 4,5 M de passagers en 2001 à environ 5,7 M de passagers en 2007.

-Les mesures visant les listes d'attente ont atteint leurs objectifs de telle sorte qu'il ne reste presque plus de listes d'attente à éliminer.

-L'obligation pour toutes les municipalités d'offrir des services aux personnes handicapées en vertu de la Loi 56 se réalise actuellement et nous pensons que l'ensemble des municipalités du Québec seront desservies d'ici un an. Il reste à solutionner le problème de 120 très petites municipalités afin

que ce programme soit universel pour le Québec. Il faut également comprendre qu'un certain nombre de ces petites municipalités n'ont recensé aucune personne handicapée pour le moment.

-Pour ceux qui s'inquiétaient au début du premier cadre financier en 2002 du retrait financier du gouvernement dans ce programme, vous constaterez que la contribution du MTQ est passé de 49 M \$ en 2001 à 67 M \$ pour la présente année;

-La prise en compte du premier 2% de l'achalandage par le milieu au cours du cadre triennal n'a pas eu d'effets négatifs sur les clientèles, les directeurs et directrices ayant démontré leurs réelles capacités de gestionnaires au cours de ces 6 années; nous devons tous avouer à cet égard qu'il y avait encore une marge de manœuvre dans la plupart des services. 76 services de transport adapté sont en équilibres ou en surplus pour l'année 2005;

-La possibilité d'éliminer le 2 % relié à l'achalandage est également une demande qui nous est venue du milieu;

-Le degré de satisfaction des usagers, des regroupements d'usagers, des directeurs et des directrices de transport s'est grandement amélioré au cours de ces années;

-Je tiens à remercier l'ensemble des partenaires qui nous ont accueillis et qui nous ont livré leurs commentaires et recommandations en regard de la bonification du programme pour les années 2008 à 2010;

-Lors des différentes consultations tenues au cours des derniers mois, le vieillissement de la population, les distances à parcourir, le service en soirée et en fin de semaine et les déplacements hors territoire ont été les principaux éléments qui sont revenus le plus souvent de la part des partenaires;

-Le maintien de la mesure visant à amener la contribution municipale à un niveau respectable est une mesure qui devrait être maintenue;

-Une plus grande rigueur en ce qui concerne l'augmentation de l'achalandage devra être regardée afin d'assurer l'équité entre les services. La qualité des statistiques fait également problème alors que 40 services on connu des variations inquiétantes de l'achalandage au cours des dernières années. Nous espérons que le nouveau logiciel (STA) permettra de

solutionner le problème de la fiabilité des données. Vous pouvez d'ailleurs rencontrer nos gens au kiosque du MTQ qui pourront vous renseigner davantage sur ce logiciel.

-En ce qui concerne le vieillissement de la population ou encore l'alourdissement de la clientèle, nous pensons que ce dernier élément devra être considéré pour les prochaines années. En effet, l'alourdissement de la clientèle est l'élément clé de cette problématique et un élément qui a beaucoup plus d'impacts sur les déplacements que le vieillissement de la population comme tel;

-Compte tenu de la situation actuelle en regard du coût de base de 14 \$ par déplacement, la question des distances sera examinée. Toutefois, une très grande majorité des services ont encore l'espace nécessaire pour fonctionner à l'intérieur des paramètres actuels. 62 services opèrent encore à moins de 16.00 \$ par passager et 27 services ont réussi au cours des dernières années à baisser leur coût moyen par déplacement;

-Une réflexion est entreprise afin de s'assurer d'un partage équitable des dépenses reliées au transport adapté et également aux autres types de transport. L'imputation des dépenses entre les différents secteurs d'activités est à regarder et devrait être resserrée. Les budgets de transport adapté servent encore trop souvent à financer d'autres services de transport. Pour 76 services, les autres services représentent moins de 10 % de l'ensemble de leur achalandage;

-Le service hors territoire devra faire l'objet d'un meilleur encadrement et d'une meilleure définition. Nous souhaitons qu'il y ait une distinction nette entre le transport hors territoire et le transport interurbain. L'arrivée de la Politique québécoise sur le transport collectif devrait amener une partie de la réponse à cette problématique en favorisant le rabattement des clientèles vers les terminus et les réseaux de transport interurbains;

-Le transport adapté doit-il demeurer un transport collectif (en commun) pour les personnes handicapées? Jusqu'où devons-nous aller en ce qui concerne les personnes qui vivent des situations particulières (les cas spéciaux) qui les empêchent d'utiliser le transport en commun adapté? Qui doit prendre en charge ces clientèles?

-L'objectif du MTQ est de livrer le nouveau Programme d'aide pour le mois de décembre afin que vous ayez le temps d'en prendre connaissance et de planifier votre prochaine année et commencer le nouveau cadre sur le bon pied;

-Également, nous venons de verser une subvention de 15 000 \$ afin que le Guide de pratique en transport adapté ait dorénavant une portée provinciale;

-Une subvention a également été accordée en vue de la préparation d'un plan de cours à l'intention des chauffeurs de minibus;

-Nous regarderons au cours de l'automne, avec nos partenaires habituels, la question du formulaire d'admissibilité qui fait l'objet de discussion depuis plusieurs mois.

-Beaucoup d'efforts ont également été consentis principalement au cours de la dernière année sur la révision du programme d'aide au transport en commun et sur les différents volets de cette politique;

-La révision du Programme de transport collectif régional, avec des sommes plus importantes, devrait faire en sorte de favoriser l'ajout d'autres services et une meilleure desserte des personnes non handicapées;

-Les volets de la politique sur l'adaptation des taxis et des autocars adaptés viendront supporter davantage le transport adapté;

-Nous croyons toujours que le guichet unique est l'objectif à atteindre pour plusieurs régions du Québec. L'implication de tous les partenaires est de nature à permettre des services de qualité à l'ensemble de la population et cela, en tenant compte de la capacité de payer de la communauté;

-Quant au Plan d'action à l'égard des personnes handicapées qui est disponible sur le site du MTQ et dont certaines copies sont disponibles à notre kiosque, nous avons ciblé les champs d'activités du ministère concernant les personnes handicapées, les actions réalisées ou entreprises actuellement et les actions que nous entendons réaliser au cours de l'année. Les modes de transport nous concernant sont évidemment ciblés dans ce document et font partie du plan d'action. Je vous invite donc à prendre connaissance de l'ensemble des actions que nous entendons mener dans le cadre de cet exercice.

-Le dernier point concerne les plans de développement que doivent produire les STC, les CIT et les OMIT en vertu de l'article 67 de la Loi 56. Certains délais ont été accordés dans ce dossier mais nous devrions commencer à voir les effets de ces plans dans les prochains mois;

-Constat : beaucoup de dossiers sur la table de travail dans le but d'améliorer la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Merci de votre attention