
**CORPORATION DU TRANSPORT
ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE :**

un portrait des pratiques de développement local

**Projet de recherche :
Contribution des organismes communautaires au
développement local**

DÉCEMBRE 2002



DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE



CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE : un portrait des pratiques de développement local

RÉDACTION

Mylène Lavoie

ÉQUIPE DE RECHERCHE

Cécile Sabourin, Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue

Michelle Duval, Université du Québec à Montréal

Paule Simard, Direction de santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue

RÉVISION LINGUISTIQUE

Monique Bernier

MISE EN PAGE

Joanne Bérubé


© Régie régionale de la santé et des services sociaux
de l'Abitibi-Témiscamingue, 2002

*Reproduction autorisée à des fins non commerciales
avec mention de la source. Toute reproduction totale
ou partielle doit être fidèle au texte utilisé.*

ISBN : 2-89391-199-4

*DÉPÔT LÉGAL – BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU QUÉBEC, 2002
DÉPÔT LÉGAL – BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU CANADA, 2002*

Vous pouvez vous procurer ce document à la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue au 1, 9^e Rue, Rouyn-Noranda (Québec) J9X 2A9, tél. : (819) 764-3264, poste 49320.



REMERCIEMENTS

Ce projet de recherche fut rendu possible grâce à la participation, sous différentes formes, de plusieurs personnes et organisations. Parmi ces contributions, soulignons d'emblée l'apport considérable d'organismes communautaires œuvrant sur le territoire témiscamien.

Pour ce portrait de *la Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue*, nous remercions les employés-es, les membres du Conseil d'administration, les membres usagers-ères et les bénévoles qui nous ont chaleureusement accueillies dans leur organisme. Ces acteurs-trices ont généreusement accepté de partager leur temps et leur énergie afin de nous faire pénétrer dans leur milieu et, par le fait même, nous permettre de connaître leurs pratiques et leurs façons de faire.

Sans ces précieuses collaborations, le projet n'aurait pu être mené à terme. Nous espérons que ce portrait reflète le plus fidèlement possible leur réalité et pourra leur être utile.

AVANT-PROPOS

LE CONTEXTE

Globalement, ce projet de recherche vise à évaluer la contribution des organismes communautaires au développement local dans la Municipalité régionale de comté (MRC) du Témiscamingue. L'étude se divise en deux volets. Le premier, portant spécifiquement sur les pratiques des organismes communautaires¹ et leurs stratégies d'influence, a pour objectif de cerner, dans un premier temps, les moyens mis en œuvre par les organismes communautaires pour rejoindre et rassembler les personnes qu'ils veulent desservir, pour connaître leurs besoins et redonner à ces personnes un peu plus de pouvoir sur leur vie. Il apparaît également important, dans un deuxième temps, de mettre à jour les stratégies déployées par les organismes communautaires pour contribuer, le plus efficacement possible, aux décisions qui se prennent au sein des instances locales et territoriales et, par conséquent, influencer le développement de leur communauté.

Le deuxième volet du projet porte sur l'analyse des instances de concertation² du développement local de la MRC du Témiscamingue. Il s'agit, dans un premier temps, de voir de quelle façon la concertation s'est développée autour de ces entités, mais spécifiquement sous l'angle de la place faite aux organismes communautaires et sur

¹ Les organismes communautaires oeuvrant dans le domaine de la santé et des services sociaux participant à cette étude sont les suivants : le Regroupement d'entraide sociale du Témiscamingue, l'Entretoise du Témiscamingue Inc., le Centre de femmes du Témiscamingue, la Maison des Jeunes du Témiscamingue et la Corporation du transport adapté du Témiscamingue. Un deuxième groupe d'organismes oeuvrant plus spécifiquement dans le domaine de l'économie sociale ou qui ont développé des modes alternatifs de développement économique est composé du Carrefour Jeunesse Emploi du Témiscamingue, de On en sort du bois, de la Table de concertation des personnes âgées du Témiscamingue et de Notre-Dame-du-Nord en santé.

la contribution de ces derniers aux prises de décision. Dans un deuxième temps, un projet spécifique dans lequel s'engagent les instances de développement local sera analysé afin d'observer si on tient compte des points de vue défendus par les organismes communautaires et si ces derniers se reflètent dans les décisions qui sont prises.

Ce projet a été réalisé en partenariat avec différents acteurs-trices impliqués dans le développement du territoire témiscamien (Centre de femmes du Témiscamingue, Centre de santé Sainte-Famille, Société de développement du Témiscamingue, Regroupement des organismes communautaires du Témiscamingue) et chercheuses (Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, Université du Québec à Montréal et Direction de la santé publique de l'Abitibi-Témiscamingue).

LA MÉTHODOLOGIE

Cette recherche évaluative est de type qualitatif, dans le sens qu'elle vise à recueillir le point de vue des acteurs-trices. En effet, il existe une multitude de points de vue sur la réalité, chacun étant propre à un individu, ou quelquefois partagé en partie par plusieurs personnes (groupes d'intérêt, communautés). Pour comprendre un phénomène social, dans ce cas-ci les pratiques des organismes communautaires, il apparaissait donc indispensable de recueillir les perceptions des acteurs-trices sur les thèmes de recherche (pratiques internes de leur organisme et stratégies d'influence du développement local).

Le choix des organismes a été fait au regard de leur ancrage dans la dynamique locale et la diversité des problématiques qu'ils couvrent, à partir d'une liste dressée par les partenaires de la recherche. Faisant partie des neuf organismes étudiés dans la première étape de la recherche, *la Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue* fut choisie notamment parce qu'elle œuvre principalement auprès

² Les instances de développement à l'étude sont : la Société de développement du Témiscamingue, la MRC du Témiscamingue et le Centre de santé Sainte-Famille.

des personnes handicapées et que ses actions visent le développement et l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées du Témiscamingue, en leur offrant un service de transport (les personnes âgées ont été intégrées au service de transport en 1994). La cueillette des données dans cet organisme a été réalisée en juin 2002.

Ce portrait des pratiques de *la Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue* a été préparé à partir d'une cueillette de données misant sur plusieurs outils méthodologiques : analyse des documents produits par l'organisme (statuts et règlements, rapports d'activités, procès-verbaux et autres), observations participantes concernant le fonctionnement quotidien de l'organisme (réunions du Conseil d'administration, rencontres d'équipe des employés-es et activités spéciales) ainsi que des entrevues individuelles réalisées auprès d'employés-es (deux), de membres du Conseil d'administration (trois), de membres usagers-ères (deux) et d'une personne qui a été très impliquée dans l'organisme.

Ce portrait fut présenté le 3 décembre 2002 à une dizaine de personnes, employés-es, membres du Conseil d'administration, afin d'en valider le contenu. Cette rencontre de discussion a permis à l'équipe de recherche de poser certaines questions demeurées en suspens et d'enrichir le document à la suite des commentaires émis.

LES LIMITES DE LA RECHERCHE

Il est important de mentionner que ce portrait propose une image de l'organisme à la fin de l'hiver 2002. Depuis ce temps, l'organisme a continué d'évoluer faisant en sorte que certaines données peuvent être différentes actuellement. Par ailleurs, ce portrait porte un regard extérieur à partir de thèmes spécifiques visant à cerner les pratiques de développement local des organismes communautaires du Témiscamingue et, plus spécifiquement dans ce cas-ci, de la contribution de *la*

Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue au développement de la communauté.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	13
CHAPITRE PREMIER : LA NATURE DE L'ORGANISME.....	15
1.1. LA CRÉATION DE L'ORGANISME	15
1.2. L'ÉVOLUTION DE LA MISSION, DES OBJECTIFS	17
1.3. L'ÉVOLUTION DES SERVICES ET DES ACTIVITÉS	19
1.4. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE	22
CHAPITRE II : L'ORGANISME ET SON FONCTIONNEMENT.....	23
2.1. LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	23
2.2. LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MEMBRES ET USAGERS-ÈRES	25
2.3. L'ÉQUIPE DE TRAVAIL.....	28
2.4. LES STRATÉGIES DE RECRUTEMENT DES PERSONNES GRAVITANT AUTOUR DE L'ORGANISME.....	29
2.5. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE.....	30
CHAPITRE III : LA VIE DÉMOCRATIQUE	31
3.1. LES MODES DE CIRCULATION DE L'INFORMATION	31
3.2. LES MODES DE PRISE DE DÉCISION	32
3.3. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE	34
CHAPITRE IV : LES RETOMBÉES DE L'ORGANISME	35
4.1. LES RETOMBÉES SUR LES PARTICIPANTS-ES	35
4.2. LES RETOMBÉES SUR LA COMMUNAUTÉ	36
4.3. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE.....	38
CHAPITRE V : LES PRATIQUES DE COLLABORATION	41
5.1 .LES PRATIQUES DE COLLABORATION POUR LES PARTICIPANT-ES ET LES USAGERS-ÈRES...41	
5.2. LES PRATIQUES DE COLLABORATION POUR LA VIE DE L'ORGANISME.....42	
5.3. LES MODES DE SÉLECTION DES PARTENAIRES	43
5.4. L'ÉVALUATION DE LA COLLABORATION.....44	
5.5. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSES.....44	

CHAPITRE VI : LES STRATÉGIES D'INFLUENCE SUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL	45
6.1. LES LIEUX DE CONCERTATION DANS LE DOMAINE D'ACTION DE L'ORGANISME	45
6.2. LES LIEUX DE CONCERTATION AVEC LE MILIEU COMMUNAUTAIRE.....	46
6.3. LES LIEUX DE CONCERTATION POUR LE DÉVELOPPEMENT EN GÉNÉRAL DE LA COMMUNAUTÉ.....	47
6.4. LES MODES DE SÉLECTION DES LIEUX D'IMPLICATION ET LE RESSOURCES Y ÉTANT AFFECTÉES.....	48
6.5. L'ÉVALUATION DE LA CONCERTATION.....	48
BIBLIOGRAPHIE	51
ANNEXES	53
ANNEXE I : OBJETS DE LA CHARTE.....	55
ANNEXE II : CARTE DES TRAJETS DE <i>LA CTAT</i>	56
ANNEXE III : SYNTHÈSE DE L'HISTORIQUE DE <i>LA CTAT</i>	57
ANNEXE IV : COMPOSITION DES DIFFÉRENTES INSTANCES.....	65
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	
TABLEAU 1.1 : NOMBRE DE TRANSPORTS EFFECTUÉS AU COURS DE L'ANNÉE 201 PAR MOTIFS.....	21
TABLEAU 2.1 : COMPOSITION DES C.A. DE <i>LA CTAT</i> ET DE PARA-TRANSPORT.....	23
FIGURE 2.2 : ORGANIGRAMME DE <i>LA CTAT</i>	25
TABLEAU 2.3 : COMITÉ D'ADMISSION	26
TABLEAU 2.4 : NOMBRE D'USAGERS-ÈRES ADMIS À <i>LA CTAT</i> SELON LE TYPE DE HANDICAP.....	27
TABLEAU 2.5 : RATIO FEMME/HOMME DES USAGERS-ÈRES DE <i>LA CTAT</i> EN 2000.....	28

LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

ACTIA	Association Cherchons, Trouvons, Informons, Aidons
ACTU	Association canadienne du transport urbain
ADTAQ	Association des directeurs des Transports Adaptés du Québec
AG	Assemblée générale
APEHT	Association des parents d'enfants handicapés du Témiscamingue
AT	Abitibi-Témiscamingue
CA	Conseil d'administration
CADC	Commission d'aide au développement des collectivités
CJET	Carrefour Jeunesse Emploi du Témiscamingue
CRDAT	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
CROC-AT	Table de concertation régionale des organismes communautaires de l'Abitibi-Témiscamingue
CSLT	Commission scolaire Lac Témiscamingue
CSSF	Centre de Santé Sainte-Famille
CSST	Commission de la santé et de la sécurité au travail
CTAT	Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue
FADOQ	Fédération de l'Âge d'Or du Québec (Secteur Témiscamingue)
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
RAPHAT	Regroupement des associations de personnes handicapées de l'Abitibi-Témiscamingue
ROCT	Regroupement des organismes communautaires du Témiscamingue

ROTAQ	Regroupements des organismes de transport adapté du Québec
RRSSAT	Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue
SDT	Société de développement du Témiscamingue
TA	Transports adaptés
TCPA	Table de concertation des personnes âgées

INTRODUCTION

La Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue (CTAT) est une corporation autonome à but non lucratif mise sur pied en 1988 à Ville-Marie, au Témiscamingue. *La CTAT* a pour but d'offrir un service de transport en commun adapté aux personnes handicapées dans l'ensemble du Témiscamingue, à l'exception du secteur Sud; le secteur Témiscaming bénéficiait déjà d'un service de transport adapté qui lui est propre. *La CTAT* a aussi pour mission de contribuer à l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées au Témiscamingue en leur offrant un service de transport pour leurs activités professionnelles, leurs études, leurs soins médicaux ainsi que leurs activités sociales dont certaines sont organisées par l'Association Cherchons, Trouvons, Informons, Aidons (ACTIA) et l'Association pour les parents d'enfants handicapés du Témiscamingue (APEHT) ou d'autres organismes de la MRC du Témiscamingue. Bien que privilégiant les personnes handicapées, le service de transport adapté est ouvert, depuis 1994, aux personnes âgées du Témiscamingue lorsque des places sont disponibles dans les véhicules.

Pour assurer le transport des personnes handicapées et âgées sur le territoire, *la CTAT* a créé, en 1989, la corporation de Para-Transport avec qui elle négocie systématiquement tous ses contrats de service. Para-Transport compte, à ce jour, trois autobus adaptés dont l'un est la propriété de *la CTAT* et un véhicule utilitaire adapté. Para-Transport emploie quatre conducteurs-trices permanents et bénéficie des services de bénévoles pour assurer les transports sur les trois circuits réguliers ainsi que les autres trajets spécifiques de *la CTAT*. La direction de Para-Transport et de *la CTAT* est assurée par deux conseils d'administration (C. A.) composés des mêmes administrateurs-trices, soit des représentants-es d'organismes du

Témiscamingue et des représentants-es d'usagers-ères. Les deux organismes sont également administrés par la même directrice générale, assistée durant l'été par une personne embauchée en vertu d'un programme d'employabilité. Cette personne assume la répartition des véhicules, aide aux tâches de secrétariat et effectue parfois des compilations statistiques.

Le financement de *la CTAT* provient à 75% des subventions annuelles du ministère des Transports du Québec (MTQ), à 20% du financement des municipalités participantes de la Municipalité Régionale de Comté (MRC) du Témiscamingue et à 5% des tarifs imposés à ses usagers-ères.

CHAPITRE PREMIER : LA NATURE DE L'ORGANISME

1.1. LA CRÉATION DE L'ORGANISME

Le transport adapté au Québec s'est développé de façon progressive à compter de la fin des années 1970, comme soutien aux divers programmes conçus pour permettre l'intégration des personnes handicapées dans la société. En 1985, l'Association des parents d'enfants handicapés du Témiscamingue (APEHT) élabore un projet pour la création d'un service de transport adapté aux personnes handicapées du Témiscamingue. Une personne est nommée responsable du projet à l'APEHT et un comité conseil est mis sur pied. Ce comité effectue une étude de besoins concernant le transport adapté au Témiscamingue. L'étude révèle qu'à l'époque le seul moyen de transport disponible à l'intention des personnes handicapées est un autobus scolaire qu'on pouvait louer pour des activités spéciales, mais seulement les jours où il n'y avait pas d'école. Afin de mieux cerner les besoins des personnes handicapées, on sollicite alors la participation de différents organismes témiscamiens travaillant auprès des personnes handicapées tels l'ACTIA, le Centre d'accueil Duhamel, l'Office des Personnes Handicapées du Québec de Rouyn-Noranda (OPHQ) ainsi que la collaboration de la MRC du Témiscamingue et de la Commission scolaire Lac Témiscamingue (CSLT).

En 1986 et 1987, à la suite d'une étude de besoins, le comité conseil élabore un plan de développement afin de trouver du financement. On se rappelle que dès 1978, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées obligeait les organismes publics de transport à établir un plan de développement pour assurer, dans leur territoire, le transport en commun des personnes handicapées. La MRC

ainsi que chacune des municipalités du Témiscamingue sont alors sollicitées en vue d'obtenir leur accord et leur soutien financier quant à la création d'un service de transport en commun adapté. Ces appuis permettent d'acheminer une demande de financement auprès du MTQ qui a mis sur pied, en 1979, un programme d'aide financière pour soutenir l'implantation de services de transport adapté. En milieu rural et semi-rural, toute municipalité offrant de tels services sur une base volontaire est éligible à recevoir une subvention du MTQ. Ce dernier accorde donc, en 1988, une subvention qui finance à 75% la mise en place et le développement d'un service de transport en commun adapté au Témiscamingue à la condition que 20% du financement provienne des municipalités et 5% de la tarification fixée aux usagers-ères du service.

La demande d'incorporation est accordée en 1987 sous le nom de *la Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue (CTAT)* et financé en main, *la CTAT* commence, en octobre 1988, à offrir le service de transport en commun adapté aux personnes handicapées du Témiscamingue, à l'exception du secteur Sud. Une entente de service est alors établie entre *la CTAT* et un transporteur scolaire qui fournit le véhicule adapté dont l'entretien et la conduite sont assurés par ses conducteurs-trices.

En 1989, en vue de faciliter le développement de services répondant davantage aux attentes et aux besoins des personnes handicapées, *la CTAT* fonde Para-Transport. Même si *la CTAT*, en tant qu'organisme à but non lucratif de transport, peut acheter ses véhicules, les louer, sous-contracter en tout ou en partie les opérations, elle ne dispose pas de tous les moyens nécessaires pour assurer le développement de ses activités. Cependant, *la CTAT* peut améliorer ses services grâce à Para-Transport sur qui elle peut compter. Para-Transport se voit alors confier le mandat d'acquérir des véhicules, de les entretenir, d'embaucher les conducteurs-trices compétents pour assurer le service aux usagers-ères. En plus des contrats de service obtenus de *la CTAT*, Para-Transport devient contractant pour d'autres organismes et institutions,

dont le Centre de santé Sainte-Famille et ses clientèles, ce qui lui assure des rentrées de fonds supplémentaires et facilite sa consolidation. Cette décision fait suite au constat que la subvention obtenue pour la mise en place des services en vertu des normes du MTQ laisse peu de manœuvre pour offrir des services répondant adéquatement aux besoins des usagers-ères, principalement ceux des secteurs Nord et Est, le secteur Centre bénéficiant plus facilement d'une bonne qualité de service. Cette initiative, explique un informateur, avait donc pour but de permettre que les surplus générés par la nouvelle entreprise à but non lucratif soient utilisés pour le développement et l'amélioration des services de transport offerts par *la CTAT*. Cela signifiait, entre autres, l'achat de nouveaux véhicules adaptés et l'ajout de nouveaux trajets.

1.2. L'ÉVOLUTION DE LA MISSION, DES OBJECTIFS

Mandatée par la MRC et selon la Charte officielle de la CTAT, la corporation a pour objectifs, entre autres (annexe 1), de mettre sur pied un réseau de transport en commun adapté aux personnes handicapées des secteurs Centre, Est et Nord du Témiscamingue, de se tenir au fait des besoins en transport des personnes handicapées des mêmes secteurs, en collaboration avec les organismes concernés. Elle doit également étudier, promouvoir, protéger et développer le transport en commun adapté, ainsi que les intérêts sociaux et économiques de ses usagers-ères afin d'améliorer les services qui leur sont offerts ainsi que leur bien-être. Pour ce faire, *la CTAT* a effectué quelques sondages au cours des années afin de cerner les besoins des personnes handicapées.

Ces études de besoins ont été effectuées auprès des personnes handicapées utilisant le service de *la CTAT*, de leurs parents et des organismes qui travaillent avec eux. Mais au-delà de ces sondages, c'est au gré des rencontres quotidiennes avec ces mêmes personnes, à travers les discussions informelles, que se révèlent les besoins des utilisateurs-trices de ce service. De façon générale, les besoins exprimés

visent un accès élargi au service existant, notamment les soirs et les fins de semaine pour des activités sociales comme le cinéma ou les différentes activités organisées par les organismes. On dénote également un besoin grandissant pour des trajets spécifiques, parfois à l'extérieur de la MRC du Témiscamingue, en particulier pour les rendez-vous médicaux au Centre Hospitalier de Rouyn-Noranda. Nous verrons aussi comment s'est traduite la réponse à ces besoins dans l'évolution des services.

Au-delà des besoins des utilisateurs-trices du transport adapté offert par *la CTAT*, cette dernière a dû tenir compte d'un besoin exprimé par la communauté. En effet, dès 1989, après deux ans d'activité, *la CTAT* reçoit une demande pour transporter les personnes âgées qui, de façon générale, sont elles aussi limitées dans leurs déplacements. *La CTAT* met donc cette demande à l'étude et forme un comité de travail. En 1994, le projet pilote de transport des personnes âgées est créé, mais il est véritablement implanté en 1995. Les personnes âgées sont alors admises dans les véhicules de *la CTAT* lorsqu'il y a des places disponibles, la priorité étant toujours accordée aux personnes handicapées.

La Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue participe officiellement, depuis mars 2002, au projet Le Baladeur mis en place par le Carrefour Jeunesse Emploi du Témiscamingue (CJET). Ce dernier a pour objectif de permettre aux personnes qui n'ont pas de voiture de se déplacer sur le territoire témiscamien. Ayant développé des collaborations avec *la CTAT* et le transport scolaire, de même qu'un système de co-voiturage, le CJET offre désormais un service de transport en commun innovateur qui permettra à plusieurs de briser l'isolement et de réintégrer le marché du travail dans certains cas.

Même si les personnes âgées et la population en général sont admises au service de transport en commun adapté, la mission de *la CTAT* demeure la même depuis ses débuts. Par ailleurs, afin de répondre à l'évolution des besoins des usagers-ères du service, *la CTAT* doit instaurer, au fil des années, des changements dans les services

qui leur sont offerts. À la suite d'une augmentation de l'utilisation du service de *la CTAT*, il apparaît que le service de transport adapté offert répond à un besoin dans la MRC du Témiscamingue. Cependant, à cause des grandes distances à couvrir et de la faible population dans chaque village, le développement d'un réseau de transport en commun adapté n'est pas facile à réaliser.

1.3. L'ÉVOLUTION DES SERVICES ET DES ACTIVITÉS

Depuis le début du service de transport adapté, *la CTAT* a tenté de répondre le plus efficacement possible aux besoins de transport des personnes handicapées, en fonction des moyens financiers et du nombre de véhicules dont elle dispose. À ce jour, les différents circuits de *la CTAT* desservent l'ensemble du territoire, soit les secteurs Nord, Centre et Est (annexe 2). Les trajets de ces circuits s'effectuent selon des horaires établis en fonction de la demande des usagers-ères tout au long de la semaine. Lors des activités organisées par des organismes communautaires auxquelles les personnes handicapées sont invitées à participer, des transports spéciaux sont planifiés; les coûts de transport sont alors défrayés en partie par l'organisme organisateur.

Lors de sa création, *la CTAT* possède un seul autobus. Quelque temps plus tard, Para-Transport procède à l'achat de nouveaux véhicules adaptés, soit deux autobus et un véhicule utilitaire dont le coût est défrayé à même les surplus générés par l'ensemble des activités. Cette situation a permis l'ajout de nouveaux trajets et des horaires mieux adaptés aux besoins des usagers-ères. Ces nouveaux horaires consistent, entre autres, en des trajets les vendredis soirs et les fins de semaine permettant des sorties au cinéma et du magasinage dans les centres commerciaux des villes avoisinantes. Des trajets en mi-journée ont aussi été ajoutés. Un informateur explique qu'il n'était pas toujours intéressant pour des personnes se rendant à un rendez-vous l'avant-midi d'attendre jusqu'à trois heures l'après-midi pour rentrer chez elles. Des retours en mi-journée ont donc été instaurés selon des

circuits et des horaires desservant les différents secteurs à des fréquences régulières.

La CTAT offre également un service de transport pour des besoins spécifiques, principalement utilisé pour des rendez-vous avec des professionnels de la santé. La demande pour ce service spécifique de transport adapté se fait grandissante *et la CTAT* ne peut y répondre entièrement. Les demandes pour des transports spécifiques font donc toujours l'objet d'une analyse individuelle selon les politiques établies afin que le service régulier n'en soit pas affecté et que les coûts ne soient pas trop élevés. L'offre d'un tel service représente un défi pour *la CTAT* régie par des politiques strictes, parfois peu adaptées au contexte. *La CTAT* a donc élaboré un code de priorité. Le transport de *la CTAT* considère en premier lieu le transport des personnes handicapées pour les activités professionnelles et pour les études, en second lieu pour les soins médicaux et les activités sociales. Le tableau 1.1 présente quelques données de l'année 2001 sur la fréquence des transports selon les motifs évoqués.

On constate que le principal motif de déplacement des personnes handicapées, selon les données de *la CTAT*, est celui des loisirs représentant près de 70% de l'ensemble des transports des personnes handicapées au cours de l'année 2001. Viennent ensuite les motifs de services (coiffeur, pharmacie, magasinage divers, et autres), les motifs médicaux, ceux du travail et des études. Pour les personnes âgées cependant, les motifs de déplacement sont différents, le principal étant celui de service représentant près de 50% de leurs déplacements. Enfin on y retrouve les motifs de loisirs et ceux qui concernent le domaine médical.

TABLEAU 1.1 : NOMBRE DE TRANSPORTS EFFECTUÉS AU COURS DE L'ANNÉE 2001 PAR MOTIFS

MOTIF DES TRANSPORTS	NOMBRE DE TRANSPORTS DE...				TOTAL DE L'ENSEMBLE DES TRANSPORTS	% SELON LE MOTIF
	PERSONNES HANDICAPÉES	%	PERSONNES ÂGÉES	%		
Études	218	2,2	0	0	218	2,4
Loisirs	6552	66,9	111	28,9	6663	73,7
Médical	494	5,0	76	19,7	570	6,3
Services	958	9,8	187	48,6	1145	12,7
Travail	433	4,4	0	0	433	4,8
Total	8665	95,9	374	4,1	9039	99,9%

Source : tableau élaboré à partir des données statistiques fournies par *la CTAT*

Depuis un peu plus d'un an, la tarification pour l'utilisation du service de transport adapté selon les horaires habituels de *la CTAT* est de deux dollars pour un aller-retour. Auparavant, le calcul se faisait à partir de cinq sous par kilomètre pour un minimum de deux dollars. Le coût d'un trajet pouvait donc varier de deux à douze dollars environ. Par ailleurs, pour utiliser le service de transport de *la CTAT*, la personne handicapée ou la personne âgée, doit réserver par téléphone 24 heures à l'avance auprès de la directrice générale.

Outre le développement du réseau de transport en commun adapté, *la CTAT* organise ou participe à des activités ponctuelles. Elle participe, entre autres, à des portes ouvertes et à d'autres activités de représentation ainsi qu'à des projets de recherche et à des sondages; elle collabore chaque année depuis 1989 à un programme d'employabilité en embauchant une étudiante pour l'été; elle envoie des représentants-es assister à des séances de formation ou à des colloques reliés au transport et elle s'est impliquée dans le dossier portant sur les enjeux de la régionalisation du transport par le MTQ (annexe 3).

1.4. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

La création et le développement d'un réseau de transport en commun adapté aux personnes handicapées représente un véritable enjeu dans le développement local mais aussi un grand défi sur un territoire où les distances à parcourir sont importantes alors que les populations et les personnes handicapées des différentes municipalités sont peu nombreuses. Il apparaît, en effet, qu'il n'est pas facile de répondre, par un système de transport en commun, à l'ensemble des besoins exprimés par les personnes handicapées dans le cadre des politiques strictes régissant la gestion du service de transport adapté. La demande grandissante du service de transport spécifique à laquelle ne peut répondre entièrement *la CTAT* soulève d'ailleurs l'hypothèse de la création d'un service de taxi adapté qui permettrait une réponse plus adéquate aux besoins des personnes handicapées, notamment pour les rendez-vous médicaux à l'extérieur de la MRC. Il serait intéressant de consulter à ce sujet les autres services de transport adapté de la province de Québec afin de vérifier ce qui est fait en ce sens. Il serait également intéressant de voir comment arriver à changer ou du moins assouplir les politiques régissant *la CTAT* qui ne sont pas adaptées au contexte particulier du Témiscamingue.

CHAPITRE II : L'ORGANISME ET SON FONCTIONNEMENT

2.1. LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Cette section présente les structures et le fonctionnement des corporations de *la CTAT* et de Para-Transport, les acteurs-trices et les rôles qu'ils jouent au sein de ces dernières tout en mettant l'accent sur les différentes formes de relations entre chacun de ces éléments. Les décisions sont prises par un Conseil d'administration composé de onze administrateurs-trices élus dont un représentant de la MRC du Témiscamingue, trois représentants-es d'usagers-ères et sept représentants-es d'organismes. Les Conseils d'administration de Para-Transport et de *la CTAT* sont composés des mêmes administrateurs-trices tout en demeurant deux entités différentes.

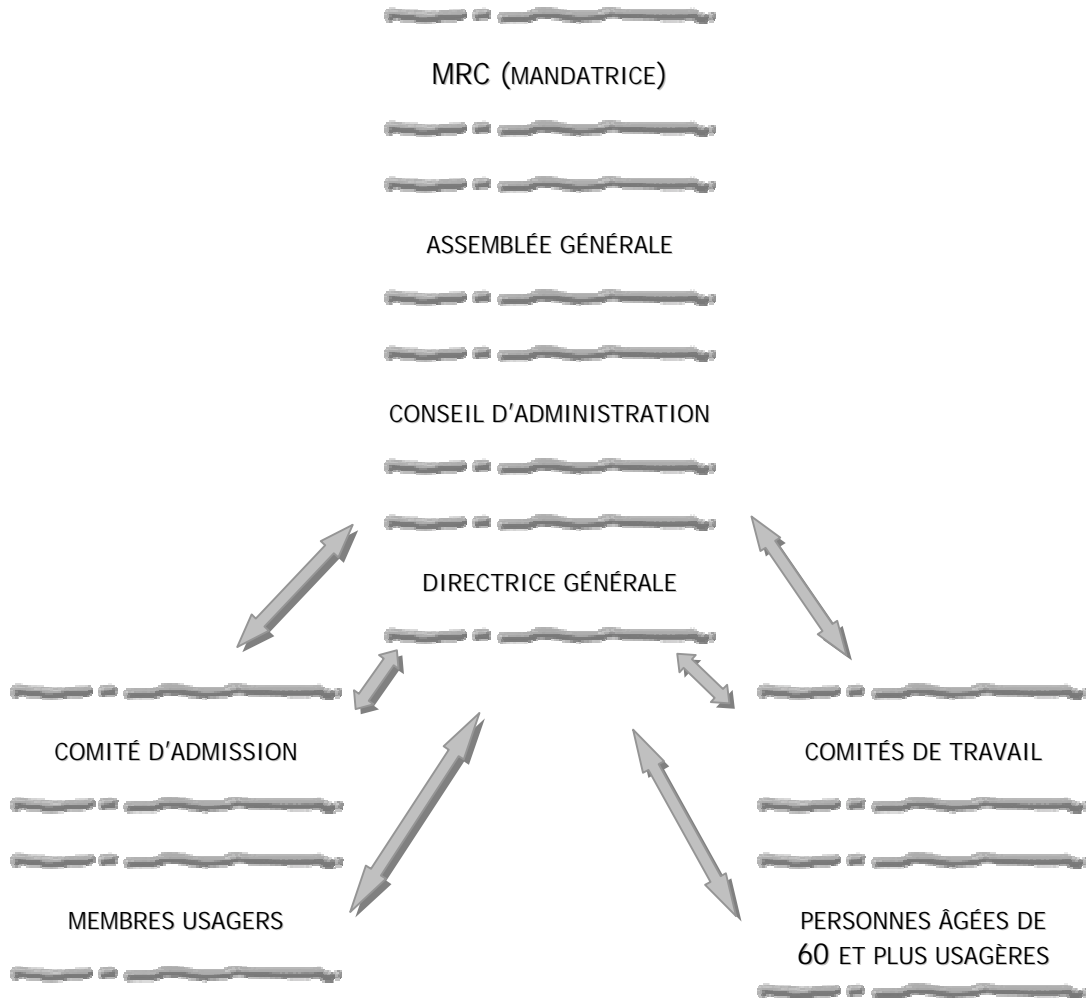
TABLEAU 2.1 : COMPOSITION DES C. A. DE LA CTAT ET DE PARA-TRANSPORT

POSTE OCCUPÉ AU C.A. DE LA CTAT	POSTE OCCUPÉ AU C.A. DE PARA-TRANSPORT	ORGANISME REPRÉSENTÉ	FEMMES/HOMMES 8/3
Président	Vice-président	CSSF	Homme
Vice-président	Président	MRC du Témiscamingue	Homme
Administratrice	Administratrice	Clair-Foyer inc.	Femme
Administratrice	Administratrice	C.S.L.T	Femme
Administratrice	Administratrice	Centre de réadaptation La Maison	Femme
Administratrice	Administratrice	APETH	Femme
Administratrice	Administratrice	ACTIA	Femme
Administrateur	Administrateur	FADOQ	Homme

Administratrice	Administratrice	Représentante d'usagers-ères Secteur Centre	Femme
Administratrice	Administratrice	Représentante d'usagers-ères Secteur Nord	Femme
Administratrice	Administratrice	Représentante d'usagers-ères Secteur Est	Femme

Ces Conseils d'administration, instances décisionnelles de gestion et de supervision, ont la responsabilité de gérer indépendamment les deux corporations, observer les états financiers, s'assurer que les missions respectives de *la CTAT* et de *Para-Transport* sont respectées, recevoir les demandes diverses et prendre les décisions qu'ils jugeront nécessaires pour assurer la bonne marche des deux organismes. Une réunion respective de ces deux Conseils d'administration est convoquée, généralement, à tous les mois. Les assemblées générales annuelles des deux organismes sont convoquées à la même date. On y présente une revue des activités de l'année qui vient de se terminer sous forme de rapports d'activités et de rapports financiers. Tous les administrateurs-trices, les membres, les usagers-ères ainsi que la population en général y sont invités. C'est également lors de ces assemblées générales que sont élus les représentants-es d'usagers-ères dont les mandats sont d'une durée de deux ans. Quant aux autres administrateurs-trices, ils sont désignés par les organismes qu'ils représentent.

TABLEAU 2.2 : ORGANIGRAMME DE LA CTAT



2.2. LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MEMBRES ET USAGER-ÈRES

Selon le cahier des politiques, la CTAT comprend deux catégories de membres, soit les membres actifs et les membres organismes. « Les signataires de la requête de constitution en corporation et du mémoire des conventions sont membres de la corporation. Tout autre personne pourra devenir membre actif, à condition de souscrire aux buts et objectifs que poursuit la corporation et être une personne

handicapée ou son représentant. Peut devenir membre organisme, toute personne faisant partie d'un organisme qui souscrit aux buts et objectifs de la corporation et qui souhaite apporter l'aide et le support technique nécessaire pour y arriver » (Règlements généraux de *la CTAT*, 2000).

Pour devenir un-e usager-ère du service de transport adapté de *la CTAT* il faut être admis comme usager-ère de la corporation. Pour ce faire, on doit déposer une demande par écrit à *la CTAT*. Il revient au comité d'admission de statuer sur chaque demande d'admission qui lui est transmise. Ce comité est composé d'un-e représentant-e de l'organisme mandataire, soit la MRC, d'un-e représentant-e du réseau de la santé et des services sociaux et d'un-e ou plusieurs représentants-es des personnes handicapées déléguées par le Regroupement des Associations des personnes handicapées de l'Abitibi-Témiscamingue (RAPHAT).

TABLEAU 2.3 : COMITÉ D'ADMISSION

ORGANISME REPRÉSENTÉ	FONCTION	FEMMES/HOMMES 7/1
MRC du Témiscamingue	Officière déléguée	Femme
Régie Régionale de la Santé et des Services Sociaux	Représentante officielle	Femme
RAPHAT	Représentante des personnes handicapées intellectuelles	Femme
RAPHAT	Substitut de la représentante des personnes handicapées intellectuelles	Femme
RAPHAT	Représentante des personnes handicapées sensorielles	Femme
RAPHAT	Substitut de la représentante des personnes handicapées sensorielles	Femme
RAPHAT	Représentant des personnes handicapées motrices	Homme
RAPHAT	Substitut de la représentante des personnes handicapées motrices	Femme

Le ministère des Transports du Québec définit depuis 1979 les orientations, les normes de fonctionnement et la politique d'admissibilité régissant le transport adapté au Québec. Pour être acceptée comme usagère, la personne doit répondre

aux trois conditions d'admissibilité établies par *la CTAT* et le MTQ : « 1) Compléter le formulaire « Demande d'admission », 2) Être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience physique significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement de ses activités normales et avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté (politique d'admissibilité établie par le MTQ), 3) Être acceptée par le comité d'admission. »

Différents types de handicaps peuvent justifier une admission au service de transport de *la CTAT*. La majorité d'entre eux sont définis dans le tableau 2.4. On constate que le principal handicap des personnes admises ou usagères du service de transport adapté de *la CTAT* est de type moteur. Le tableau 2.5 présente le ratio femme/homme des usagers-ères de *la CTAT* pour l'année 2000. Il s'avère que les femmes sont légèrement majoritaires.

TABLEAU 2.4 : NOMBRE D'USAGERS-ÈRES ADMIS À LA CTAT SELON LE TYPE DE HANDICAP

ANNÉE	TYPE D'USAGER-ÈRE	TYPE DE HANDICAP						TOTAL D'USAGERS-ÈRES
		MOTEUR	%	INTELLECTU-EL ET PSYCHIQUE	%	SENSORIEL	%	
1989	Personnes handicapées	55	63,2	23	26,4	9	10,4	87
2001	Personnes handicapées	71	57,3	48	38,7	5	4,0	124
2001	Personnes âgées	99	100	0	0	0	0	99

Source : tableau élaboré à partir des données statistiques fournies par *la CTAT*

TABLEAU 2.5 : RATIO FEMME/HOMME DES USAGERS-ÈRES DE LA CTAT EN 2000

TYPE D'USAGER-ÈRE	TOTAL DES USAGERS-ÈRES	FEMMES		HOMMES	
		NOMBRE	%	NOMBRE	%
Personnes handicapées	128	68	53,1	60	46,9
Personnes âgées	99	73	73,7	26	26,3

Source : tableau élaboré à partir des données statistiques fournies par *la CTAT*

Il y a quatre types d'admission. Elle peut être générale, provisoire (pour une période déterminée), saisonnière (hiver seulement) et partielle (pour certains déplacements seulement). Les personnes nécessitant un-e accompagnateur-trice doivent en faire la demande au moment de leur admission avec la recommandation écrite d'un médecin. Une personne devra alors accompagner l'usager-ère lors de ses déplacements sans avoir à assumer de frais supplémentaires. Les personnes âgées de 60 ans et plus peuvent également avoir accès au service de transport en commun adapté sans passer par le comité d'admission, la seule exigence étant de fournir leurs coordonnées.

2.3. L'ÉQUIPE DE TRAVAIL

La directrice générale est la seule employée permanente de *la CTAT*; elle effectue à la fois la gestion de *la CTAT* et celle de Para-Transport. Il lui revient de recevoir et de répondre aux demandes des organismes ou des usagers-ères ayant besoin d'un transport, de faire la programmation incluant les trajets réguliers et les trajets spéciaux, de répartir les conducteurs-trices et les véhicules pour *la CTAT* et pour Para-Transport. La directrice générale reçoit toutes les demandes relatives à *la CTAT* et Para-Transport et elle les dépose au Conseil d'administration pour une évaluation

et une prise de décision. Lorsque cela est jugé nécessaire, un comité de travail est formé au sein du Conseil d'administration pour faire le suivi d'un dossier.

L'ancienne directrice générale ayant pris sa retraite après avoir grandement contribué à la mise sur pied de *la CTAT* et y avoir travaillé pendant douze années, elle a été remplacée par une nouvelle directrice générale embauchée, il y a deux ans environ. Dans le cadre d'un programme d'employabilité, une étudiante est engagée durant l'été pour aider à la répartition des routes, à la gestion et à la compilation des données. Para-Transport, le contractant de *la CTAT*, emploie sous forme contractuelle quatre conducteurs-trices pour assurer la conduite et l'entretien des véhicules de *la CTAT* et de Para-Transport. *La CTAT* recrute également des bénévoles pour effectuer des transports. Ces bénévoles sont généralement des parents ou amis de personnes handicapées usagers-ères de *la CTAT* et ils sont remboursés pour leurs frais de transport.

2.4. LES STRATÉGIES DE RECRUTEMENT DES PERSONNES GRAVITANT AUTOUR DE L'ORGANISME

Concernant les personnes impliquées dans le Conseil d'administration, *la CTAT* approche les différents milieux afin de recruter des administrateurs. Elle s'assure que les principaux organismes impliqués avec les usagers-ères de *la CTAT* tels l'Association des parents d'enfants handicapés du Témiscamingue (APETH) et l'Association Cherchons, Trouvons, Informons, Aidons (ACTIA) y sont représentés. Un-e représentant-e du réseau de la santé et des services sociaux ainsi qu'un-e représentant-e de la MRC doivent également y siéger. Trois places au sein du Conseil d'administration sont réservées à des représentants-es d'usagers-ères. Ces dernières sont, la plupart du temps, occupées par des parents de personnes handicapées et sont élues à l'assemblée générale annuelle.

La CTAT fait connaître ses services à travers les médias régionaux par des messages publicitaires diffusés à la radio et à la télévision communautaire de même que dans

les journaux locaux. Elle participe à des activités de représentation comme les portes ouvertes et elle distribue un peu partout, notamment dans les épiceries et les pharmacies du territoire témiscamien, des dépliants informatifs sur *la CTAT*. Les organismes travaillant avec les personnes handicapées et le bouche à oreille contribuent également à faire connaître les services de *la CTAT* aux personnes désireuses de devenir usagers-ères.

2.5. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

Selon la vision de *la CTAT*, la participation des représentants-es d'organismes et des représentants-es d'usagers-ères est primordiale à son fonctionnement puisque c'est par eux que sont transmis les besoins des usagers-ères. Leur contribution est donc nécessaire au maintien et au développement d'un service de transport en commun qui soit adapté aux besoins des personnes handicapées et âgées du Témiscamingue. Le respect des usagers-ères et le souci de répondre à leurs besoins et des pratiques innovatrices de gestion constituent des facteurs contribuant à la réussite de *la CTAT*.

CHAPITRE III : LA VIE DÉMOCRATIQUE

3.1. LES MODES DE CIRCULATION DE L'INFORMATION

La vie de *la CTAT* à l'extérieur de la sphère administrative réside dans l'application des décisions prises par le Conseil d'administration dans la gestion du service de transport adapté. Ce travail revient principalement à la directrice générale. C'est d'ailleurs autour de cette dernière que gravitent les différents acteurs-trices liés à *la CTAT* étant donné qu'elle est le lien entre les organismes organisateurs d'activités auxquelles sont conviées les personnes handicapées et les autres usagers-ères. La circulation de l'information concernant les affaires courantes de *la CTAT* consiste principalement à informer les usagers-ères des politiques d'admission et d'utilisation du service. Des dépliants à cet effet sont distribués aux usagers-ères, mais ils sont également en circulation dans la communauté en plus des messages publicitaires diffusés à la radio et à la télévision communautaire ainsi que dans les journaux locaux.

Le processus de rétroaction de l'information passe par la directrice générale. Elle transmet les informations émanant du Conseil d'administration aux usagers-ères désireux d'être renseignés et, inversement, elle reçoit les demandes et commentaires des usagers-ères et les achemine à la réunion du Conseil d'administration. Cependant, les usagers-ères rencontrés ont expliqué que cela ne les intéressait pas vraiment de connaître les processus décisionnels. On constate que ce ne sont pas les usagers-ères qui défendent eux-mêmes leurs points de vue, mais plutôt leurs représentants-es, c'est-à-dire leurs parents et les représentants-es d'organismes communautaires ou de service. L'information arrive donc aux

usagers-ères par le biais de ces représentants-es siégeant au Conseil d'administration.

Les résolutions prises aux rencontres du Conseil d'administration sont colligées dans les procès verbaux et les rapports d'activités annuels présentés aux assemblées générales annuelles. Ces rapports d'activités font, par ailleurs, un résumé de l'ensemble des activités et des orientations du Conseil d'administration, des suivis de dossiers et des activités organisées. Tous les documents, rapports d'activités, procès-verbaux, politiques et règlements sont accessibles au bureau de *la CTAT* à toute personne qui désire les consulter.

3.2. LES MODES DE PRISE DE DÉCISION

Les orientations et les objectifs de *la CTAT* sont adoptés par les membres du Conseil d'administration lors des réunions mensuelles. Ils sont ensuite mis en application par la directrice générale. Le Conseil d'administration est l'instance décisionnelle et, par conséquent, il étudie chacune des demandes et assure le suivi des dossiers. C'est au sein de cette entité administrative que sont prises les décisions selon le mandat poursuivi par l'organisme. D'après les règlements généraux de *la CTAT*, le vote majoritaire constitue le mode officiel de prise de décision du Conseil d'administration. Toutefois, dans les faits, les décisions sont prises davantage par consensus, à la suite de discussions. L'importance de la voix des organismes qui travaillent avec les personnes handicapées et les personnes âgées ainsi que celle des usagers-ères réside donc dans la capacité de leurs représentants-es à se faire entendre.

Selon les propos des différents informateurs-trices rencontrés, deux visions s'expriment au sein du Conseil d'administration : d'une part répondre le plus efficacement possible aux besoins des usagers-ères de *la CTAT*, d'autre part, assurer le développement, la pérennité et la survie de l'organisme. L'arrimage de ces deux

visions dans la gestion courante entraîne parfois des tensions entre des actions concrètes essentielles à court terme et des orientations visant le développement d'assises à long terme. Les choix de chacun-e des administrateur-trices dans les décisions à prendre peuvent donc être tout à fait différents. Bien que facilitant les questions d'ordre pratique, on peut se demander si la gestion effectuée par deux conseils d'administration composés des mêmes personnes contribue à la cohabitation de divergences de vue au regard de la gestion administrative; la gestion de Para-Transport ressemblant davantage à celle d'une entreprise alors que celle de *la CTAT* est celle d'un organisme communautaire.

La difficulté de recruter des personnes intéressées et disponibles pour siéger au Conseil d'administration a comme principale conséquence l'implication constante des mêmes personnes, ce qui assure la stabilité du Conseil. Toutefois, les informateurs-trices s'expriment sur différentes préoccupations touchant la participation au Conseil d'administration, en particulier la participation respective des hommes et des femmes. Sur les onze administrateurs-trices, trois postes dont ceux de la présidence et de la vice-présidence sont occupés par des hommes. Par ailleurs, en dépit du fait qu'une femme ait déjà assumé la présidence de l'organisme et que la direction générale ait été assumée depuis le début par une femme, un informateur fait remarquer qu'il aimerait voir davantage d'implication de la part des femmes à ces postes de direction. D'autres points de vue exprimés relient la présence d'un plus grand leadership des hommes à leur expérience antérieure dans le domaine de la gestion. Les participantes au Conseil d'administration doivent généralement s'initier par elles-mêmes aux politiques régissant cet espace administratif pour pouvoir exprimer leurs idées dans les prises de décision. En dépit des visions parfois divergentes, les membres du Conseil d'administration souhaitent maintenir un climat amical aux réunions qui se déroulent d'ailleurs autour d'un repas. En dehors de ces réunions mensuelles, certains administrateurs-trices se concertent de façon informelle sur des questions reliées à l'administration de *la CTAT* ou de Para-

Transport, généralement pour défendre le dossier d'une prochaine rencontre du Conseil d'administration.

3.3. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

Il apparaît encore une fois que les représentants des usagers-ères de *la CTAT* et des organismes collaborant avec eux sont la voix par laquelle s'expriment non seulement les besoins des usagers-ères, mais qu'elle est aussi leur voix décisionnelle au sein du Conseil d'administration. La directrice générale intervient également dans la prise de décision, même si elle n'est pas membre du Conseil d'administration. En effet, c'est elle qui tient à jour les différents dossiers de *la CTAT* et reçoit les demandes et commentaires des usagers-ères du transport; elle en rend compte au Conseil d'administration afin que les administrateurs-trices aient tous les éléments en main pour prendre des décisions éclairées. La circulation de l'information repose donc en grande partie sur cette dernière tant auprès du Conseil d'administration de *la CTAT* et de Para-Transport qu'auprès des usagers-ères et de la population en général.

Les décisions du Conseil d'administration doivent, d'une part, répondre le mieux possible aux besoins et demandes des usagers-ères et, d'autre part, viser l'autonomie et la pérennité de *la CTAT*. Il importe donc que chacun-e des administrateurs-trices ait une bonne connaissance des structures et des processus décisionnels afin de participer aux décisions. La connaissance des politiques complexes et strictes régissant la gestion de la corporation leur est aussi essentielle. À cet effet, il serait peut-être intéressant de proposer une formation dans ce domaine aux nouveaux administrateur-trices et à ceux qui le désirent.

CHAPITRE IV : LES RETOMBÉES DE L'ORGANISME

Cette section porte sur les retombées de l'organisme sur les usagers-ères de son service de transport ainsi que ses répercussions dans la communauté témiscamienne en général. Fondée essentiellement sur les témoignages des informateurs-trices de l'organisme et sur quelques écrits, elle donne un aperçu de la contribution de *la CTAT* au développement de la collectivité.

4.1. LES RETOMBÉES SUR LES PARTICIPANTS-ES

Le service de transport en commun adapté de *la CTAT* permet l'amélioration de la qualité de vie des personnes handicapées et des personnes âgées du Témiscamingue. D'abord, il facilite l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées tout en contribuant à leur épanouissement personnel dans ces différentes sphères comme l'expliquent deux informateurs : « C't'un service pour leur permettre de participer à des activités, puis qu'y soient bien, qu'y soient heureux... puis que leur vie soit plus remplie. C'est un service aux personnes handicapées pour leur intégration dans la communauté... pour briser l'isolement. Ben aux usagers-ères finalement, c'est sûr ça leur permet de faire partie de la communauté, donc d'être intégrés, d'être plus autonomes, d'avoir des occupations économiques, culturelles ou sociales, thérapeutiques ou occupationnelles... Donc pour eux, ça répond à un besoin essentiel, c'est évident. »

Il apparaît cependant que le service de *la CTAT* est principalement utilisé pour les loisirs et les activités culturelles ainsi qu'à des fins de service : pour se rendre chez le coiffeur ou pour effectuer des achats divers par exemple. Le service est peu utilisé

pour les motifs de travail et d'études pour deux principales raisons, soit que de façon générale, les usagers-ères de *la CTAT* ne sont pas aux études, ne travaillent pas et ceux qui le font utilisent le transport scolaire.

Le service de transport en commun adapté de *la CTAT* constitue un apport essentiel à la communauté en contribuant à l'amélioration de la santé des personnes et en permettant aux personnes handicapées et aux personnes âgées, depuis 1994, d'améliorer leur qualité de vie en les rendant plus mobiles, facilitant ainsi l'accomplissement de leurs activités quotidiennes. *La CTAT* offre donc un service qui permet d'améliorer la qualité de vie de ses usagers-ères dans plusieurs sphères, en leur donnant accès aux services de santé, entre autres, et à différentes activités offertes dans la communauté, leur permettant de briser leur isolement malgré les distances importantes à parcourir.

4.2. LES RETOMBÉES SUR LA COMMUNAUTÉ

La CTAT couvre l'ensemble de son territoire et elle offre un service qui permet aux personnes handicapées de rester au Témiscamingue tout en participant activement à la vie de la communauté. L'organisme offre en effet un service qui ouvre la voie à la vie sociale, professionnelle et économique. En fournissant aux personnes handicapées un moyen de se véhiculer, elle leur donne accès à ce qui se passe dans la communauté. Un informateur indique que *la CTAT* répond à un besoin : « J pense que ça apporte un service essentiel aux usagers-ères en terme de possibilité d'intégrer, intégration à la vie sociale, à la vie... pour leurs besoins personnels aussi là... C't'une nécessité d'avoir des possibilités de transport parce que... j pense surtout aux personnes qu'y ont besoin de véhicules adaptés parce qu'y sont en chaise roulante... Pour les autres là, ça fait quand même, ça facilite les choses pour l'organisation qui sont faites par les... les organismes qui représentent ces personnes-là... Au niveau de la communauté j pense que ça allège la responsabilité au niveau des familles. »

En offrant un service de transport adapté couvrant l'ensemble du territoire de même qu'un service de transport particulier pour les déplacements à l'extérieur de la MRC, *la CTAT* permet également aux personnes handicapées de demeurer dans leur milieu comme l'explique cet informateur : « L'autre particularité c'est que ça permet, à cause du fait qu'on couvre l'ensemble du territoire... ça permet de garder une homogénéité... à la population... sur l'ensemble du territoire, par exemple, d'un grand territoire là... c'est quand même assez important... et donc, une personne handicapée est pas obligée de s'en venir... dans la ville de chef-lieu là, parce qu'elle a besoin de services. A peut demeurer dans son milieu, auprès de ses parents, auprès de son environnement, dans son environnement et... le développement aussi des familles d'accueil peut se faire sur l'ensemble du territoire, alors que si on avait un service qui était juste dans la ville principale ou disons centre, ça aurait fait en sorte que... les familles n'auraient pu être que là, alors... ça aurait entraîné une certaine forme de déplacement... de population ... Ça évite donc aux [usagers-ères] de *la CTAT* de se déplacer vers le centre de la région pour avoir accès aux services, et ça évite un déplacement de la population. »

Ce service permet le maintien des personnes handicapées dans leurs localités, favorisant ainsi une bonne répartition sur le territoire. Une autre informatrice explique que le service de *la CTAT* permet également aux personnes handicapées de participer à la vie économique : « Ben j'veux dire ... si t'offres des services de transport aux personnes handicapées, les personnes handicapées font des activités dans les organismes pour personnes handicapées, qui créent de l'emploi à des personnes qui travaillent dans ces organismes-là et ils font des activités, puis y vont dans les restaurants, dans les magasins, dans des activités de loisirs, donc c'est sûr que ça apporte beaucoup d'apports économiques...»

La création et le développement du réseau de transport en commun adapté par *la CTAT* permettent donc à ses usagers-ères de participer à la vie communautaire tout en respectant le plus possible leur désir d'habiter dans la localité de leur choix. Le

rayonnement de *la CTAT* se fait également sentir dans la sensibilisation et l'éducation de la population au regard des problèmes vécus par les personnes handicapées et les personnes âgées, notamment l'accès aux soins de santé et autres services (magasinage, coiffeur, pharmacie, et autres). Selon les informateurs-trices, la population considère d'ailleurs que le réseau de transport de *la CTAT* est une belle réalisation pour le Témiscamingue.

4.3. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

Le service de *la CTAT* permet aux personnes handicapées du Témiscamingue de contribuer activement à la vie communautaire tout en leur offrant la possibilité de s'y intégrer et de se valoriser. Selon plusieurs informateurs-trices, ce service répond à un besoin essentiel et constitue un acquis qu'il serait important de conserver et de développer. En effet, un informateur a soulevé le fait qu'en plus des personnes handicapées, on pourrait aider une grande partie de la population par le développement d'un réseau global de transport en commun. Pensons par exemple, aux personnes à faible revenu qui souffrent également de l'isolement et de l'éloignement sur un vaste territoire comme celui du Témiscamingue. Un service de transport en commun leur permettrait d'avoir accès à l'ensemble des services de la région et de participer davantage à la vie sociale de leur communauté. *La CTAT* a d'ailleurs innové en ce sens en collaborant à l'instauration du projet Le Baladeur déjà présenté et qui permet aux personnes ne possédant pas de véhicules d'utiliser le transport adapté lorsque des places sont disponibles, la priorité revenant d'abord aux personnes handicapées et aux personnes âgées.

Bien que la population en général semble satisfaite du service de *la CTAT*, les possibilités de développer de nouveaux services sont nombreuses. Les occasions de rencontres régulières entre des personnes œuvrant auprès des usagers-ères de différents services entraînent la reconnaissance de nouveaux besoins qui sont portés à son attention, même s'ils ne relèvent pas de *la CTAT*. Ainsi, la mise en place de

rampes d'accès pour les fauteuils roulants dans les différents commerces et points de service constituerait un apport non négligeable.

CHAPITRE V : LES PRATIQUES DE COLLABORATION

La CTAT développe diverses formes de collaboration. Dans le cadre de ce projet, la collaboration se définit par le fait, pour l'organisme, de s'associer à d'autres organismes ou institutions pour réaliser des activités ou offrir des services liés à sa mission. Cette section expose d'abord la forme de collaboration concernant les services offerts par *la CTAT*, puis celle qui porte sur la vie de l'organisme. Les modes de sélection des partenaires sont ensuite abordés.

5.1. LES PRATIQUES DE COLLABORATION POUR LES PARTICIPANTS-ES ET LES USAGERS-ÈRES

La collaboration s'exerce, dans un premier temps, par la mise en commun d'informations et d'expertises entre différents organismes travaillant auprès des personnes handicapées et âgées. Plusieurs représentants-es d'organismes du Témiscamingue, l'ACTIA, l'APETH, le Centre de Santé Sainte-Famille, Clair-Foyer, le Centre de Réadaptation La Maison et la FADOQ siègent au sein du Conseil d'administration de *la CTAT*. Ils travaillent ensemble à cerner les besoins de transport des personnes handicapées et des personnes âgées afin d'assurer le développement d'un réseau de transport en commun adapté répondant aux besoins des usagers-ères de *la CTAT*, mais aussi à ceux des organismes impliqués dans le travail communautaire. Lors de la tenue des activités spéciales de ces organismes, *la CTAT* collabore en offrant le transport à ses usagers-ères, les coûts étant défrayés en partie par l'organisme organisateur.

La CTAT coopère également depuis mars dernier au projet *Le Baladeur* développé par le CJET. Ainsi, les personnes ne possédant pas de voitures peuvent s'adresser au CJET pour bénéficier d'un transport en commun innovateur grâce à la participation de *la CTAT*, du transport scolaire et de la mise en place d'un système de co-voiturage, ce qui représente une excellente contribution au développement du Témiscamingue.

Il est à noter que le local occupé par *la CTAT* depuis 1992, est situé au Centre Amitié Témis où d'autres organismes, comme l'APETH, ont établi leur bureau. Ces différents organismes participent donc à l'entretien des locaux. Visité quotidiennement par des usagers-ères de *la CTAT* et des participants-es d'autres organismes tels l'APETH. le Centre Amitié Témis est propice aux échanges et transferts d'information entre les différents organismes et *la CTAT* mais aussi entre cette dernière et ses usagers-ères.

5.2. LES PRATIQUES DE COLLABORATION POUR LA VIE DE L'ORGANISME

D'autres types de collaboration visent à assurer la mise en place, le développement et la survie de l'organisme. Par exemple, *la CTAT* a eu recours à des organismes tels l'ACTIA, l'APETH, le Centre d'accueil Duhamel et le Centre de Santé Sainte-Famille, pour l'élaboration du projet de réseau de transport en commun adapté. Elle a également sollicité la collaboration de l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et de la Corporation du Transport Adapté de Rouyn-Noranda pour la mise en place du service et la consolidation de l'organisme. Depuis 1988, *la CTAT* a aussi la confiance de la MRC du Témiscamingue pour développer et assurer les services de transport adapté à l'intention des personnes handicapées, en vertu du mandat et du soutien financier du MTQ, ce qui constitue sa principale source de financement. Les municipalités de la MRC du Témiscamingue apportent, elles aussi, leur soutien financier en fournissant 20% du financement global. Dans certains cas, ces dernières collaborations ont été plus difficiles à obtenir malgré l'appui de la MRC.

Enfin, *la CTAT* mène des activités de représentation qui ont permis de développer d'autres formes de collaboration. Les médias ont d'ailleurs été sollicités pour faire la promotion de *la CTAT* et diffuser de l'information touchant ses services. *La CTAT* a aussi participé à différentes activités de représentation lors de la tenue de congrès ou de portes ouvertes dans la région et à l'extérieur afin de se faire connaître et chercher des liens de collaboration les aidant à développer le réseau de transport en commun adapté (annexe 3).

Les appuis de *la CTAT* pour renforcer ou soutenir le développement et la consolidation d'autres organismes communautaires et regroupements constituent également d'autres formes de collaboration. *La CTAT* a donné, entre autres, son appui à la CROC-AT afin qu'elle soit nommée organisme de soutien destiné aux personnes souhaitant porter plainte sur les services reçus du réseau de la santé et des services sociaux.

5.3. LES MODES DE SÉLECTION DES PARTENAIRES

Les pratiques de collaboration de *la CTAT* visant l'amélioration du réseau de transport en commun adapté à ses usagers-ères et par le fait même leur qualité de vie, la sélection de partenaires se fait parmi les organismes ou institutions impliqués auprès de ces mêmes personnes, afin de mieux cerner, comprendre et évaluer leurs besoins de transport. D'autres partenaires, comme la Corporation du Transport Adapté de Rouyn-Noranda, sont choisis pour l'expérience qu'ils peuvent partager afin d'aider *la CTAT* à se consolider et à développer son service de transport. Il revient également aux membres du Conseil d'administration provenant des organismes collaborateurs de *la CTAT* de représenter et de faire connaître l'organisme et son service.

5.4. L'ÉVALUATION DE LA COLLABORATION

Les pratiques de collaboration visent à maintenir et développer le service de *la CTAT* de manière à répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes âgées ainsi que des autres organismes qui les soutiennent. Elles sont indispensables à la survie de l'organisme, elles peuvent prendre la forme de recherche de financement et d'information ainsi que le partage et la mise en commun d'expertises. La collaboration avec la MRC, par exemple, est basée sur le financement et le mandat qu'elle donne à *la CTAT*, alors que les liens avec les organismes communautaires ou les institutions prennent parfois la forme d'ententes, plus ou moins formelles selon le cas, afin que tous les efforts soient dirigés vers un même but : fournir aux personnes handicapées et aux personnes âgées un accès aux services et à la vie de la communauté. Enfin, une autre raison de développer des pratiques de collaboration est la volonté de se faire connaître. Les activités de représentation et d'information revêtent alors une importance toute particulière en ce sens.

5.5. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

On observe que les collaborations développées par *la CTAT* peuvent prendre différentes formes. Des liens sont donc établis avec différents organismes ou institutions à des fins de concertation, d'échange de services, de soutien financier, de partage d'information et d'expertises, entre autres. Il demeure évident que le but de ces collaborations est de maintenir et développer un réseau de transport en commun adapté pour faciliter l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées et réaliser ainsi la mission de *la CTAT*.

CHAPITRE VI : LES STRATÉGIES D'INFLUENCE SUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Cette dernière section porte sur les stratégies de *la CTAT* pour influencer le développement de la région, notamment les divers lieux de concertation où elle s'implique. Dans le cadre de ce projet, la concertation est considérée comme étant le rassemblement de divers acteurs et actrices de la communauté qui unissent leur volonté et leurs efforts afin d'intervenir dans leur milieu pour en favoriser le développement social et économique.

Les lieux de concertation ont été regroupés en trois champs d'intervention, soit les lieux de concertation dans le domaine d'action de l'organisme, la concertation avec le milieu communautaire et les espaces de concertation pour le développement en général de la communauté. Les modes de sélection des partenaires ainsi que les perceptions de l'utilité de telles pratiques seront ensuite exposés.

6.1. LES LIEUX DE CONCERTATION DANS LE DOMAINE D'ACTION DE L'ORGANISME

À l'intérieur de son domaine d'intervention, le transport adapté, *la CTAT* est engagée dans diverses activités de concertation. Par exemple, en 1994, elle a collaboré avec le MTQ à la réflexion sur la régionalisation des services de transport et elle a participé, en 2000, à la Table régionale de concertation concernant le plan de transport du MTQ.

La CTAT est membre du réseau des Transports Adaptés du Québec incluant l'Association des directeurs des Transports Adaptés du Québec (ADTAQ) et le

Regroupement des organismes de transport adapté du Québec (ROTAQ). À ce titre, *la CTAT* participe aux colloques et rencontres régionales concernant le transport adapté au Québec, organisés par l'ADTAQ, le Conseil Régional de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), le MTQ, l'OPHQ et le ROTAQ. Elle a aussi contribué, en 1996, à la rédaction et à la présentation du mémoire produit par l'ADTAQ sur les enjeux de la régionalisation du transport adapté au Québec. En 1999, en plus d'assister quelquefois aux assemblées générales du ROTAQ, *la CTAT* a été associée aux démarches de cet organisme pour l'actualisation du programme d'aide aux organismes de transport adapté.

6.2. LES LIEUX DE CONCERTATION AVEC LE MILIEU COMMUNAUTAIRE

La CTAT participe également à des activités de concertation dans des domaines touchant au bien-être général de ses usagers-ères avec les organismes représentés à son Conseil d'administration. Elle collabore parfois à des activités spéciales organisées par ces organismes, notamment la rencontre préparatoire au Sommet 2000 organisée par Clair-foyer en 1999. *La CTAT* a aussi été associée aux activités de concertation avec la FADOQ et la Table de concertation des personnes âgées du Témiscamingue (TCPAT) concernant le dossier du transport des personnes âgées. C'est d'ailleurs à la suite de cette concertation que *la CTAT* ouvre ses portes aux personnes âgées et leur permet d'utiliser son service de transport en commun adapté lorsque des places sont disponibles.

Depuis 1991, *la CTAT* est membre du Regroupement des organismes communautaires du Témiscamingue (ROCT). Le rôle du ROCT consistait, au départ, à créer un rapport de force, par la mobilisation des organismes communautaires, pour les négociations avec les bailleurs de fonds locaux et régionaux afin de conserver leur autonomie. Cependant, selon les différents témoignages recueillis, les administrateurs et la directrice générale de *la CTAT* ne voient pas ce que cette adhésion peut leur apporter. *La CTAT* est également membre du Centre Amitié

Témis, propriétaire du bureau de l'organisme. D'ailleurs le Centre Amitié Témis, en regroupant plusieurs organismes, favorise la concertation et la collaboration sur une base quotidienne entre les membres. En 1999, par exemple, *la CTAT* a participé à des activités et à des soupers organisés par le Centre, dont une formation sur les organismes communautaires.

6.3. LES LIEUX DE CONCERTATION POUR LE DÉVELOPPEMENT EN GÉNÉRAL DE LA COMMUNAUTÉ

La Corporation du Transport Adapté de Témiscamingue et ses représentants-es sont absents des structures de concertation en ce qui concerne les instances locales de développement. À la lumière des témoignages et des observations effectuées dans l'organisme, il ressort clairement que leurs priorités s'orientent davantage vers les structures de concertation se rapportant au transport adapté et à ses usager-ères, donc liées directement à son champ d'intervention.

Cependant, *la CTAT* a participé à des activités ponctuelles contribuant au développement général de la communauté. En 1990, elle a assisté à la rencontre avec les organismes communautaires et le député de la région concernant la réforme de la santé et des services sociaux. En 1992, elle a collaboré au sondage de la CADC sur les organismes du Témiscamingue et elle a participé aux activités de sensibilisation auprès de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue (RSSSAT) concernant l'augmentation des besoins de transport adapté découlant du virage ambulatoire.

Il est important de noter que les activités de concertation dans le domaine du transport adapté, présentées dans la section précédente, contribuent directement au développement de la communauté.

6.4. LES MODES DE SÉLECTION DES LIEUX D'IMPLICATION ET LES RESSOURCES Y ÉTANT AFFECTÉES

La CTAT choisit les espaces de concertation en fonction des intérêts de ses usagers-ères et des enjeux particuliers au domaine du transport adapté dans la MRC. L'objectif de ces activités de concertation est d'assurer un service de transport en commun adapté qui réponde aux véritables besoins de ses usagers-ères et d'en assurer la pérennité et le développement. En effet, un accès à des services de transport tant pour les personnes handicapées que les personnes âgées représente des enjeux importants au Témiscamingue. Ce service permet à ces personnes de demeurer dans leur localité, en ayant accès aux différents services et en participant activement à la vie communautaire du Témiscamingue. *La CTAT* porte aussi un intérêt particulier aux dossiers défendant les intérêts des services de transport sur le territoire et y participe de concert avec d'autres organismes concernés par cette question. L'implication dans les lieux de concertation se fait essentiellement par la coordonnatrice et les administrateurs-trices volontaires. Il faut rappeler que la priorité de *la CTAT* est le bon fonctionnement de son service de transport en commun adapté.

6.5. L'ÉVALUATION DE LA CONCERTATION

Les activités de concertation permettent le partage d'expertises, d'information et d'outils pouvant aider *la CTAT* à remplir son mandat. En plus de faciliter la résolution des problèmes rencontrés, le fait de pouvoir débattre et apporter des visions différentes contribue à bonifier le service et le plan de développement de *la CTAT*, améliorant ainsi non seulement les conditions de vie des personnes handicapées et des personnes âgées mais aussi celles de la population témiscamienne en général.

Les pratiques de concertation de *la CTAT* se sont développées principalement au sein du milieu communautaire, essentiellement avec les organismes impliqués

auprès de ses usagers-ères, ainsi que dans le milieu du transport en général et du transport adapté. La concertation permet de rassembler les différents acteurs-trices concernés par les mêmes enjeux et de renforcer leur prise de position dans la défense de ces derniers.

BIBLIOGRAPHIE

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE (2001). *Les besoins de transport des personnes handicapées et la satisfaction des usagers des services de transport public adapté.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1989). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1990). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1991). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1992). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1993). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1994). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1995). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1996). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (en collaboration avec l'ensemble des organismes de transport adapté du Québec en milieu rural et semi-rural) (1996). *Le transport adapté : un service essentiel en milieu rural et semi-rural.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1998). *Rapport annuel.*

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (1999). Rapport annuel.

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (2000). Rapport annuel.

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (2001). Rapport annuel.

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE (2000). Règlements généraux de la Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue.

CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE ET PARATransport (2001). Cahier des politiques.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC, l'inspecteur général des institutions financières (1987). Lettres patentes de la Corporation du Transport adapté du Témiscamingue.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000). Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : Le transport adapté : [www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitbi » adapte.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitbi/adapte.pdf)

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (1997). Estimation de la population ayant des incapacités.

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (1997). Un regard sur la situation des personnes handicapées de la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

Para-Transport (2001), Rapport annuel.

ANNEXES

ANNEXE I : OBJETS DE LA CHARTE (1987)

1. Mettre sur pied un réseau de transport en commun adapté aux personnes handicapées des secteurs Centre, Est et Nord du Témiscamingue.
2. En collaboration avec les organismes concernés, tenir à jour les besoins en transport des personnes handicapées des mêmes secteurs.
3. Organiser et administrer toute forme de souscription et de financement de ladite corporation.
4. Encourager les échanges de service entre les organismes gouvernementaux et ladite corporation.
5. Étudier, promouvoir, protéger et développer de toutes les manières le transport adapté, ainsi que les intérêts sociaux et économiques de ses usagers-ères afin d'améliorer leurs services et leur bien-être.

ANNEXE II : TRAJETS DE LA CTAT DESSERVANT LA MRC DU TÉMISCAMINGUE

<http://www.temiscamingue.net/decouvrir/acces-cartes>.



ANNEXE III : SYNTHÈSE DE L'HISTORIQUE DE LA CORPORATION DU TRANSPORT ADAPTÉ DU TÉMISCAMINGUE

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
1985-1986	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaboration d'un projet : création d'un service de transport adapté aux personnes handicapées sous l'initiative de l'APEHT ▪ Mise sur pied du comité conseil 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude de besoins ▪ Recherche de financement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liens et collaborations avec l'ACTIA, l'APEHT, le Centre d'accueil Duhamel, la CSLT, la MRC du Témiscamingue et l'OPHQ de Rouyn-Noranda pour l'élaboration du projet 	
1987	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaboration d'un plan de développement ▪ Demande d'incorporation ▪ Élaboration de la Charte et des règlements généraux ▪ Élection du C. A. (9 membres) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Approche auprès des municipalités et de la MRC (mandataire) pour du financement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations 	
1988	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obtention de la première subvention du MTQ ▪ Début du service de transport adapté ▪ Embauche d'une directrice générale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrat de service avec un transporteur scolaire pour un véhicule adapté ▪ Invitation auprès des municipalités à cotiser pour le service de transport adapté 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations en plus de la collaboration de la Corporation du Transport Adapté de Rouyn-Noranda pour la mise en place du service 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le service de transport adapté débute dans la région
1989	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adoption des règlements généraux par le C. A. ▪ Subvention du MTQ ▪ Fondation de Para-Transport inc. à qui l'on donnera les contrats de service 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emprunt pour l'achat d'un premier véhicule adapté ▪ Étude de statistiques de la CTAT ▪ Étude d'une demande pour accepter de transporter les personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations en plus des collaborations de Clair-Foyer, le CSSF, le Centre de Réadaptation La Maison et la FADOQ 	

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acquisition d'un cours télévisé pour chauffeur de véhicule adapté ▪ 7 500 circulaires sont distribués dans les sacs d'épicerie pour faire connaître la CTAT et ses services ▪ Capsules de publicité radiodiffusées sur CKVM ▪ Demi-page de publicité dans le journal « Le Témiscamien » 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation en avril au colloque des Transports Adaptés du Québec 	
1990	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi ▪ Adoption de nouvelles politiques concernant les services offerts aux bénéficiaires ▪ Acquisition d'un système informatique ▪ Service de transport offert les soirs et les fins de semaine pour des activités organisées par des groupes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inscription au feuillet d'information interne du CSSF afin de faire connaître le service de la CTAT auprès de cette clientèle ▪ Commandite d'une annonce dans l'hebdomadaire « Le Témiscamien » pour le radiothon de Para-Transport 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Suivi du dossier pour personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation à la rencontre d'avril entre les organismes communautaires et le député au sujet de la réforme de la Santé et des Services sociaux ▪ Se donne l'objectif de travailler à l'autonomie et l'intégration des personnes handicapées au Témiscamingue

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
1991	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation de 4,3% aux budgets de la subvention du MTQ ▪ Envoi au MTQ d'une lettre de désaccord appuyée par la MRC concernant l'augmentation de la subvention accordée ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi ▪ Informatisation des services administratifs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse des statistiques de 1989, 1990 et 1991 et remise du rapport aux médias et à la MRC du Témiscamingue ▪ Radiodiffusion de capsules promotionnelles en décembre 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Adhésion au ROCT (jusqu'à ce jour) ▪ Suivi du dossier pour personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs démarches sont entreprises (lettres, pétitions, appui de l'OPHQ, l'Association de la Paralyse Cérébrales du Québec de l'AT et des députés, rencontres avec les conseillers municipaux, lettres ouvertes dans les médias) pour obtenir la cotisation de l'ensemble des municipalités
1992	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi ▪ Emménagement dans un nouveau local au Centre Amitié- Témis 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 communiqués « meilleurs vœux » sont radiodiffusés durant la période des fêtes ▪ Publication informative dans « Le Reflet Témiscamien » ▪ Désistement de certaines municipalités pour la cotisation à <i>la CTAT</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Adhésion comme membre du Centre Amitié Témis (jusqu'à ce jour) ▪ Portes Ouvertes faits dans chacun des secteurs desservis ▪ Suivi du dossier pour personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation au sondage du C.A.DC afin de recueillir des informations sur les organismes du Témiscamingue

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
1993	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi ▪ Accueil durant 1 semaine en décembre d'une stagiaire ayant suivi une formation d'agent de bureau de 3 mois au REST ▪ Ajout de nouveaux trajets 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sondage effectué auprès des municipalités sur leurs connaissances du service de <i>la CTAT</i> ▪ Radiodiffusion de communiqués « meilleurs vœux » durant la période des fêtes ▪ Publication des trajets de <i>la CTAT</i> dans « Le Reflet Témiscamien » 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Démarches auprès du MTQ pour modifier les politiques d'admissibilité afin de permettre aux personnes âgées d'utiliser le service de transport adapté ▪ Appui au CROC-AT fin qu'il soit nommé organisme de soutien pour les gens voulant désirant porter plainte sur les services reçus du milieu de la Santé et des Services sociaux ▪ Participation en août au congrès de l'ACTU 	
1994	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi ▪ Adoption de nouvelles politiques d'admissibilité émises par le MTQ et formation offerte à cet effet aux membres du comité d'admissibilité ▪ Ajout de nouveaux trajets 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Début du projet pilote pour offrir le transport des personnes âgées et publicité à ce sujet dans les médias et aux clubs de l'Âge d'Or 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Participation à 2 formations et 3 soupers offerts par le Centre Amitié Témis ▪ Tenue d'un kiosque d'information au Forum familial témiscamien de novembre ▪ Dossier concernant les services du MTQ régionalisés à Rouyn-Noranda 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Début du service de transport offert aux personnes âgées

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dossier portant sur les besoins des organismes de personnes handicapées hors région 	
1995	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante en administration pour 8 semaines de l'été dans le cadre du projet Défi ▪ Révision des priorités pour les demandes de transport selon les places disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuite du projet pilote pour le transport des personnes âgées appuyé par le MTQ ▪ Capsules publicitaires radiodiffusées à l'émission « Y'a pas d'âge » ▪ Sondage sur la satisfaction du service auprès des personnes âgées ▪ Communiqué informatif dans les médias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Appui à la maison d'hébergement pour femmes violentées ▪ Appui au CSSF pour les effectifs médicaux ▪ Discussion avec la TCPA au sujet du dossier du transport des personnes âgées ▪ Rencontre avec les personnes de la nouvelle résidence Marguerite Youville à Ville-Marie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cotisation de 100 \$ à l'ADTAQ pour la production d'un mémoire sur les enjeux de la régionalisation du transport adapté au Québec
1996	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante dans le cadre du projet Placement Carrière Été 1996 ▪ Ajout de 2 trajets 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude sur le développement du TA au Témiscamingue ▪ Mise sur pied d'un comité pour le développement du TA au Témiscamingue 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens de collaborations ▪ Appel à tous les TA de la région pour l'envoi de lettres à la RRSSAT pour sensibiliser à la demande accrue des TA face au virage ambulatoire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence à la présentation par l'ADTAQ du mémoire sur les enjeux de la régionalisation du transport adapté au Québec

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renouvellement du système informatique pour l'installation de la nouvelle version du logiciel « Trajet » du MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sondage fait auprès des personnes handicapées et des personnes âgées sur les besoins de transport 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suite à une demande du ROCT, participation à une étude de la RRSSAT sur les organismes communautaires au Témiscamingue ▪ Suite à l'invitation de l'OPHQ et du RAPHAT, participation à la rencontre régionale des TA à Rouyn-Noranda ▪ Rencontre avec la CSLT et le CSSF pour coordonner les déplacements 	
1997	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Données manquantes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Données manquantes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Données manquantes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Données manquantes
1998	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ajout de 2 sièges au C. A. : un pour le Centre de Réadaptation La Maison, un pour la FADQ ▪ Subvention du MTQ ▪ Demande auprès du MTQ pour une augmentation de la subvention tenant compte de la grandeur du territoire à desservir ▪ Embauche d'une étudiante dans le cadre du projet Placement Carrière Été 1998 ▪ Réalisation d'une entente de service avec le CSST 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse des statistiques de 1994-1998 ▪ Production du cahier de l'utilisateur, un guide sur les services de la CTAT 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Appui à l'Entretoise pour son projet Aérofolies, au projet Bérulong et au projet de Ressource en hébergement communautaire alternatif en santé mentale au Témiscamingue ▪ Participation à la journée « Explorez un autre monde » organisée par Clair-Foyer 	

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acquisition d'un nouveau maxibus et d'un véhicule utilitaire par Para-Transport ▪ Augmentation des heures de service (Vendredi soir et samedi) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation à la consultation organisée par le CRDAT à Rouyn-Noranda sur les problématiques sectorielles et les stratégies de développement de transport en AT 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modification des horaires et trajets 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation à l'AG du ROTAQ à Drummondville ▪ Participation au colloque de l'ACTU ▪ Participation à la formation sur les organismes communautaires offerte par le Centre Amitié Témis 	
1999	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Aide financière additionnelle du MTQ pour le développement de <i>la CTAT</i> ▪ Première Nation Temiscaming désormais couvert par le service de <i>la CTAT</i> ▪ Ajout de nouvelles politiques 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conférence de presse tenue en avril avec le CSSF pour promouvoir <i>la CTAT</i> ▪ Parution de communiqués dans « Le Reflet » et aux télé-communautaires de Ville-Marie et Notre-Dame-du-Nord ▪ Remise d'un agenda 2000 aux usagers-ères de <i>la CTAT</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ *Démarches se poursuivent avec le ROTAQ pour l'actualisation du programme d'aide au Transport Adapté ▪ Appui à la Coalition régionale pour la reconnaissance et le financement de l'action communautaire autonome ▪ Appui au personnel de CKMV pour la survie de cette station de radio locale 	

DATE	ÉMERGENCE ET CONSOLIDATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISME	ACTIONS/ACTIVITÉS DE REPRÉSENTATION ET CONCERTATION	ACTIONS/ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation à une rencontre de préparation au « Sommet 2000 » organisée par Clair-Foyer ▪ Participation aux rencontres régionales sur le transport adapté en AT organisées par le CRDAT, l'OPHQ et le MTQ 	
2000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Retraite de la directrice en fin d'année ▪ Arrivée d'une nouvelle directrice ▪ Embauche d'une étudiante dans le cadre du projet Placement Carrière Été 2000 ▪ Ajout d'un trajet en mi-journée 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Participation à une rencontre avec le CRDAT concernant le plan de Transport du MTQ ▪ Participation à une recherche de l'UQAT sur la satisfaction des personnes handicapées face au service de transport adapté 	
2001	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subvention du MTQ ▪ Embauche d'une étudiante dans le cadre du projet Placement Carrière Été 2001 ▪ Ajout d'un service de transport en tout temps pour consultations à l'urgence au CSSF ▪ Ajout de nouvelles politiques 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réalisation d'un vidéoclip sur le transport adapté par la télé-communautaire de Ville-Marie ▪ Remise d'un agenda 2002 aux usagers-ères de <i>la CTAT</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mêmes liens et collaborations ▪ Participation à la table régionale de concertation concernant le plan de transport du MTQ ▪ Participation à la validation de l'étude sur les besoins du transport adapté en AT 	

ANNEXE IV : COMPOSITION DES DIFFÉRENTES INSTANCES

INSTANCES	COMPOSITION	RATIO F/H
Assemblée générale	La population est invitée (sans droit de vote) et les usagers-ères de <i>la CTAT</i> qui se présentent	12/3 (2002)
Comité d'admission	Un-e représentant-e de la municipalité, un-e représentant-e de la Santé et des services Sociaux, un-e ou plusieurs représentants-es des personnes handicapées	4/1
Conseil d'administration	11 administrateurs-trices adultes dont 9 représentants-es d'organismes et 3 représentants-es des usagers-ères	8/3
Coordination	La directrice générale	1/0
Service de transport et d'entretien	Conducteurs-trices employés par Para-Transport	0/4