

TRANSPORT ADAPTÉ

Pour une meilleure accessibilité des services



révision

du cadre organisationnel
et financier



Document
de
consultation

Québec 
Ministère
des Transports

Publié par le ministère des Transports du Québec

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2-550-36990-4

Mise en garde

Le contenu du présent document a été élaboré avant qu'une décision n'ait été arrêtée quant au projet de réorganisation municipale du ministère des Affaires municipales et de la Métropole. La proposition de ce présent document ne tient donc pas compte de ce dernier. Des ajustements devront être apportés en conséquence à l'occasion de l'élaboration du cadre définitif d'organisation et de financement du transport adapté. Les organismes consultés sont donc priés de prendre cet élément en considération lorsqu'ils formuleront leurs commentaires.

Le présent document a également fait l'objet d'une présentation au Conseil des ministres en décembre 2000 et il en ressort que certaines mesures annoncées lors de cette consultation devront obtenir le consensus de certains partenaires avant leur mise en application.

Introduction

Vingt ans après la création du Programme d'aide au transport adapté, le ministère des Transports (MTQ) estime nécessaire de faire le point non seulement sur l'ensemble du programme, mais aussi sur toute la question de l'organisation et du financement des services de transport adapté pour les personnes handicapées.

Cette révision s'impose, car le contexte dans lequel s'inscrivent aujourd'hui les besoins des personnes handicapées, l'organisation des services et l'allocation des subventions est fondamentalement différent de celui du début des années 80, époque de la mise sur pied des premiers services de transport adapté. La réinsertion sociale des personnes handicapées, l'évolution des services qui leur sont offerts, le vieillissement de la population ainsi que le resserrement des finances publiques comptent parmi les principaux facteurs qui ont modifié la situation en profondeur.

C'est dans ce contexte qu'en mai 1999 le ministère des Transports effectuait auprès des principaux partenaires une première consultation sur le Programme d'aide au transport adapté. Cette consultation a permis à ces derniers d'exprimer leur point de vue sur les problèmes liés à l'application du Programme d'aide et, de façon plus générale, sur toute la problématique du transport adapté. Des recommandations ont également été soumises au Ministère par plusieurs des partenaires consultés.

But de la consultation

La présente consultation a pour but de permettre aux principaux partenaires de prendre position sur une proposition de réforme qui concerne non seulement le Programme d'aide au transport adapté, mais de façon plus globale le mode d'organisation et de financement des services de transport adapté au Québec. Ainsi, la proposition qui fait l'objet de cette consultation tient également compte de services ou de programmes parallèles qui relèvent d'autres ministères ou organismes et s'adressent à une clientèle à mobilité réduite, et qui ont une incidence sur les services de transport adapté subventionnés par le Programme d'aide du MTQ. D'autre part, il est aussi question de l'accessibilité des services de transport en commun. Les améliorations qui seront apportées sur ce plan permettront non seulement à la population vieillissante de continuer à utiliser le transport en commun, mais aussi à une partie des usagers du transport adapté d'y recourir pour certains ou même pour l'ensemble de leurs déplacements.

Le MTQ doit faire des choix pour pouvoir continuer d'assurer la mobilité des personnes handicapées. Il est par conséquent essentiel que tous les partenaires consultés unissent leurs efforts pour trouver des solutions durables, à moyen et à long terme, afin d'éviter qu'on ne se retrouve de façon périodique, comme c'est le cas actuellement, dans des situations de crise que le MTQ doit régler ponctuellement en allouant des sommes additionnelles.

Le MTQ devra d'ici quelques mois, en tenant compte des avis reçus dans le cadre de la présente consultation et des consensus qui s'en dégageront, fixer les grands paramètres de la révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté, afin de pouvoir mettre en place certaines mesures transitoires et, graduellement, tous les éléments nécessaires pour que les nouvelles modalités puissent être mises en application en janvier 2002.

Rappel historique

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté a été créé en 1979 à la suite de l'adoption, en 1978, de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. En vertu de cette loi, les organismes publics de transport en commun sont tenus d'offrir sur leur territoire un service spécial destiné aux personnes handicapées.

Ainsi, en vertu de l'Arrêté ministériel no 2071-79, daté du 11 juillet 1979, le ministère des Transports peut subventionner les organismes publics de transport en commun pour le transport adapté destiné aux personnes handicapées. Cette mesure peut aussi s'appliquer aux municipalités, aux regroupements de municipalités et aux conseils intermunicipaux de transport qui prennent l'initiative d'offrir un tel service. L'octroi de la subvention est conditionnel à la production d'un plan de développement qui doit être approuvé par le ministre des Transports.

La subvention du Ministère couvre 75 % des dépenses annuelles **considérées admissibles**. Le décret prévoit que le reste, soit 25 %, doit être assumé par la municipalité et par les usagers. Le décret stipule en outre que le tarif du transport adapté doit être équivalent à celui du transport en commun, et que le service doit être offert au moins cinq jours par semaine. Ce décret n'a fait l'objet d'aucune modification depuis son adoption en 1979.

En 1983, le ministère des Transports adoptait la Politique d'admissibilité au transport adapté, laquelle visait à déterminer quels sont les usagers admissibles aux services de transport adapté subventionnés. Celle-ci a depuis été entièrement revue et a été remplacée par une nouvelle politique d'admissibilité, en vigueur depuis le 1er janvier 1994, et une version révisée de cette dernière est en application depuis le 1er janvier 1999.

Évolution des services, de la clientèle et des déplacements

Depuis le début du Programme d'aide, le nombre d'organismes offrant un service de transport adapté a considérablement augmenté. Chaque année, de nouvelles municipalités prenaient l'initiative de mettre sur pied un tel service et devenaient ainsi admissibles aux subventions. Ainsi, alors qu'on ne comptait en 1980 que neuf organismes offrant un service de transport adapté, soit les organismes publics de transport en commun qui étaient tenus de se conformer aux dispositions législatives à cet égard, on atteignait le nombre de 104 organismes en 2000. Jusqu'à maintenant, malgré les contraintes budgétaires, le ministère des Transports a toujours soutenu financièrement la mise sur pied de nouveaux services.

Parmi les 95 organismes qui se sont ajoutés au fil des ans, 93 sont sans but lucratif; 57 d'entre eux exploitent à contrat, 29 en régie et 7 à la fois en régie et à contrat.

En 1999, les services de transport adapté desservaient 67,4 % des municipalités du Québec, soit 919 municipalités sur 1 364, ce qui représentait 92 % de la population québécoise.

Avec la création de nouveaux services de transport adapté et l'extension de services existants à de nouvelles municipalités, le nombre d'usagers du transport adapté a également augmenté de façon spectaculaire entre 1980 et 1990, passant de 4 300 à 35 383 personnes admises. Cette croissance du bassin d'usagers se poursuit depuis, mais à un rythme moins rapide. Ainsi, on comptait en 1999, à l'échelle du Québec, plus de 50 000 personnes admises. Compte tenu du vieillissement de la population et des politiques favorisant le maintien à domicile des personnes âgées et des personnes handicapées, il est à prévoir que le nombre de personnes handicapées admises au transport adapté continuera de croître dans les prochaines années.

À la fin des années 1970 et au début des années 1980, la grande majorité de la clientèle du transport adapté était composée de personnes ayant une déficience physique, dont la plupart étaient en fauteuil roulant. Par la suite, le profil de la clientèle s'est modifié de façon importante. En effet, en 1999, seulement 42 % des personnes admises au transport adapté avaient une déficience motrice ou organique et se déplaçaient en fauteuil roulant. La majorité (58 %) étaient des personnes

ambulatoires, dont 29 % avaient une déficience motrice ou organique, 24 % une déficience intellectuelle ou psychique et 5 % une déficience visuelle.

En ce qui concerne les déplacements, ils ont augmenté non seulement à cause de l'accroissement de la clientèle, mais aussi parce que le profil de la clientèle admise s'est modifié et que celle-ci est plus mobile qu'auparavant. Alors qu'en 1980 les 4 300 personnes admises effectuaient un total de 99 059 déplacements, soit en moyenne 23 déplacements annuels par personne admise, le nombre de déplacements effectués en 1998 grimpait à plus de 4 millions pour 50 000 personnes admises, ce qui représente une moyenne de 80 déplacements annuels par personne admise, et plus de 200 par personne si on ne considère que les usagers actifs.

Il importe de mentionner cependant que le nombre de déplacements effectués varie de façon importante selon le type de clientèle. Ainsi, bien que les personnes ayant une déficience intellectuelle ou psychique représentaient, en 1999, 24 % de la clientèle du transport adapté, elles effectuaient 59 % de l'ensemble des déplacements. Pour ce qui est des personnes ayant une déficience motrice ou organique se déplaçant en fauteuil roulant, une déficience motrice ou organique (ambulatoires) ou une déficience visuelle, elles représentaient respectivement 42, 29 et 5 % de la clientèle et effectuaient respectivement 23, 15 et 3 % des déplacements.

On observe également une évolution des déplacements selon le mode de transport adapté utilisé. Le pourcentage de déplacements effectués par taxi a augmenté de 1985 à 1998, passant de 23 à 44 %, tandis que le transport en minibus diminuait, passant de 77 à 56 %.

Évolution des coûts

Avec la multiplication des services et l'accroissement de la clientèle et des besoins, les sommes allouées par le Ministère au transport adapté ont augmenté de façon très importante au cours des années 80, passant de 1,65 M\$ en 1980 à 24,6 M\$ en 1990¹. Depuis le milieu des années 90, la politique de restriction des dépenses publiques est toutefois venue mettre un frein à l'augmentation des subventions aux organismes de transport adapté (OTA). Cette contribution s'est tout de même accrue durant ces années, puisqu'elle se chiffre, en 2000-2001, à 45,3 M\$, sur un budget total de 58 M\$ (établi en fonction des dépenses considérées admissibles par le Ministère).

1 Voir en annexe, Répartition des contributions des partenaires 1980-2000.

Rôle des principaux partenaires : ministère des Transports, municipalités et organismes de transport adapté

Avant la mise sur pied d'un service de transport adapté, le Ministère doit approuver le plan de développement soumis par les municipalités. Par la suite, il détermine chaque année sa contribution, analyse les différents rapports qui doivent être produits et verse les subventions aux municipalités. La subvention peut être versée à une municipalité mandataire désignée par un regroupement de municipalités, à un organisme public de transport en commun ou à un conseil intermunicipal de transport. Le Ministère voit par ailleurs à l'application et à la modification le cas échéant des lois et règlements et de la Politique d'admissibilité, de même qu'au soutien des OTA dans la gestion quotidienne.

Les municipalités sont responsables de l'organisation des services qu'elles peuvent assurer elles-mêmes ou, dans bien des cas, confier ce mandat par entente à un organisme sans but lucratif. Elles sont également des partenaires financiers importants.

Les organismes de transport adapté voient à l'exploitation des services. Ils peuvent également offrir ces services en régie ou à contrat, avec des minibus et des taxis, adaptés ou réguliers.

Les organismes doivent notamment administrer le budget, rédiger les rapports exigés par le Ministère, assurer la répartition et voir au respect du plan de développement quant au niveau de service, à la tarification et autres. Les organismes doivent également voir à la mise sur pied et au bon fonctionnement du comité d'admission.

Les autres services ou programmes pour les personnes à mobilité réduite

Les services de transport adapté subventionnés par le ministère des Transports ne sont pas les seuls services de transport spécialisé offerts à la clientèle à mobilité réduite, qu'il s'agisse de personnes âgées, malades ou handicapées, dont la déficience et les limitations ne justifient pas nécessairement une admission au transport adapté. Ainsi, en vertu de la Politique de déplacement des usagers du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et du Programme transport-hébergement pour les personnes handicapées, certains déplacements sont assurés et financés par des établissements du réseau de la santé et des services sociaux. De plus, les commissions scolaires assurent les déplacements des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA) à partir ou en direction de leur établissement scolaire. Enfin, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ont également des besoins importants en transport adapté et disposent d'un budget pour payer les frais de déplacements de leurs bénéficiaires. Tous ces services ou programmes sont offerts parallèlement, la plupart du temps sans concertation entre les différents réseaux, ce qui entraîne bien souvent un chevauchement de services, alors que chacun des partenaires fait face à des contraintes financières.

À cause de la situation économique difficile et des faibles augmentations de son enveloppe budgétaire au cours des dernières années, le Ministère ne peut plus prendre en charge, dans les services de transport adapté qu'il subventionne, les usagers venant des autres réseaux, sans un transfert équivalent de ressources.

À la lumière de ce que nous savons sur la situation du transport adapté et des avis émis dans le cadre de la consultation préliminaire, nous pouvons dégager trois problèmes majeurs.

Le déséquilibre entre l'offre et la demande

Pour plusieurs des services de transport adapté subventionnés par le Ministère, l'offre est insuffisante pour répondre aux besoins de la clientèle. La croissance de l'utilisation de ces services, qui est un des principaux facteurs de ce déséquilibre, s'explique par le vieillissement de la population, par une mobilité accrue des personnes handicapées résultant des programmes gouvernementaux mis sur pied pour favoriser leur intégration sociale, ainsi que par l'arrivée de nouvelles clientèles dont le transport était auparavant assumé par d'autres ministères ou organismes, soit le MSSS, le ministère de l'Éducation (MEQ), la CSST, la SAAQ et le ministère de la Solidarité sociale (MSS). Enfin, il importe de mentionner qu'environ 445 municipalités ne sont toujours pas desservies actuellement par le transport adapté.

Le morcellement des responsabilités

Les responsabilités du transport adapté subventionné par le ministère des Transports sont partagées entre ce dernier, les municipalités participantes et les 104 organismes de transport adapté. Le Ministère est le principal bailleur de fonds, mais la Loi confère aux municipalités la responsabilité du transport adapté. Celles-ci s'intéressent toutefois peu à ce service qu'elles considèrent à caractère social, et qui par conséquent devrait, selon elles, relever de l'État. Par ailleurs, la mobilité des usagers est parfois compromise par l'absence d'interface entre les services de transport adapté. Enfin, le partage des responsabilités est rendu plus complexe par la présence de partenaires impliqués dans l'organisation et le financement d'autres services de transport adapté (établissements du réseau du MSSS ou du MEQ, SAAQ, CSST, MSS), d'où résultent une certaine confusion quant au rôle de chacun, des doublages de services, des iniquités pour les usagers du transport adapté et ceux qui en assurent le financement et des iniquités découlant du transfert d'usagers sans transfert de ressources équivalentes.

Un cadre financier inadéquat

Le morcellement des responsabilités se traduit aussi par une dispersion des ressources financières entre les diverses autorités responsables de services de transport ou de programmes de compensation financière pour les personnes à mobilité réduite. À cause des compressions budgétaires qu'ils subissent, ces ministères et organismes ont de plus en plus tendance à diriger leurs clientèles vers les services de transport adapté subventionnés par le ministère des Transports. Par surcroît, ces services se trouvent sous-financés, car les municipalités et le Ministère n'augmentent pas leur contribution de façon à suivre l'évolution de la demande. Enfin, certains aspects du Programme d'aide et de son application constituent un obstacle à l'adéquation entre l'offre et la demande : programme uniforme pour tout le Québec, subventions versées annuellement, sous-utilisation du taxi, régulier ou adapté, absence de critères de performance précis pour l'octroi des subventions, etc.

Principes d'intervention

Équité et accessibilité

Toutes les personnes handicapées du Québec devraient avoir accès à leurs activités au même titre que la population en général incluant celles résidant dans des municipalités qui ne sont pas encore desservies par un service de transport adapté.

Par ailleurs, l'État doit s'assurer d'une juste distribution et d'une utilisation efficace de ses subventions. Ainsi, l'aide publique doit être conditionnelle au respect de certains critères de performance par les autorités organisatrices.

Intégration optimale de la personne à la société lors de ses déplacements

Les personnes handicapées doivent avoir accès à des moyens de transport le moins spécialisés possible, compte tenu de leurs limitations. À l'instar des mesures visant à intégrer la personne handicapée dans son milieu, dans des classes ordinaires, sur le marché du travail, etc., des efforts doivent être consentis afin que l'insertion se fasse également dans les transports.

Priorité

La clientèle handicapée admissible en vertu de la Politique d'admissibilité n'ayant souvent d'autre moyen pour se déplacer que le transport adapté, ce service doit lui être réservé en priorité (discrimination positive).

Subsidiarité

La complexité des besoins en matière de transport des personnes rend nécessaire un partage des responsabilités entre les autorités locale, régionale et le Ministère. Le partage des responsabilités doit être clair et établi de manière à favoriser la complémentarité, tout en évitant les empiètements de compétences. Les responsabilités doivent par ailleurs toujours être confiées au plus bas niveau où elles peuvent être exercées de façon efficace.

L'objectif général est d'**assurer la mobilité des personnes handicapées** le plus efficacement possible, afin que celles-ci puissent avoir accès à divers types d'activités. Les services de transport doivent favoriser leur pleine intégration sociale, en leur permettant d'occuper un emploi, de faire des études et d'avoir des loisirs, et d'avoir accès à l'ensemble des services offerts à la population: services médicaux, commerces et autres.

De cet objectif, on peut dégager trois objectifs sous-jacents :

- > **Efficacité** : augmenter l'efficacité des services de transport. Les personnes handicapées doivent avoir accès à un service de qualité, qui réponde à leurs besoins, en leur imposant un minimum de contraintes. À cet égard, le guichet unique pourrait être une avenue prometteuse.
- > **Efficienc**e : mieux gérer les ressources en transport adapté. Il faudrait procéder à une rationalisation des ressources financières, matérielles et humaines des différents services en fonction des besoins particuliers. À cet égard, la fusion de certains services de transport adapté, des ententes de service entre des OTA ou d'autres réseaux, ou même l'intégration de différents réseaux constituent des avenues à explorer. Il faudrait aussi obliger les OTA à réviser, en fonction des critères de performance établis par le MTQ, leur façon d'organiser les services : en minibus ou en taxis, etc. Par exemple, les autorités municipales dont le mode d'organisation des services est en régie, à l'exception des OPT, seraient obligées de recourir au mode d'organisation des services à contrat.
- > **Accessibilité** : Donner accès au transport adapté dans les territoires non encore desservis. Il faudrait mettre en place des mesures législatives et réglementaires souples pour inciter les 445 municipalités non desservies actuellement à mettre en place des services de transport pour les personnes handicapées.

Nouveau cadre organisationnel et financier proposé pour le transport adapté

Le MTQ propose d'importantes modifications à l'organisation et au financement du transport adapté. Étant donné l'importance des modifications proposées, leur mise en place se fera en deux phases : une première phase, qui pourrait s'échelonner sur une période de trois ans, et portant principalement sur le Programme d'aide, et une seconde, au cours de laquelle le cadre de l'organisation et du financement du transport adapté serait entièrement revu. Cette seconde phase nécessitera des modifications législatives, des consultations et des ententes avec certains partenaires.

> Phase 1 (trois ans) :

Le Programme d'aide au transport adapté est modifié. Celui-ci s'inscrira dans un cadre triennal et aura une enveloppe fermée, qui pourra être réajustée à la suite de la mise en place de mécanismes de révision de subventions pour tenir compte, par exemple, d'une augmentation des besoins en transport adapté. Le nouveau programme comportera des modalités particulières pour les municipalités de moins de 10 000 habitants qui ne sont pas desservies actuellement. Ainsi, on prévoira des mesures d'assouplissement sur les plans organisationnel et financier afin de favoriser la mise sur pied de services de transport adapté dans ces petites municipalités. Ce nouveau volet du programme devra toutefois faire l'objet de discussions avec le ministère des Affaires municipales et de la Métropole quant aux modalités d'organisation de cette offre de service dans les petites communautés.

Le nouveau programme d'aide sera conçu de façon à ce que **chaque partenaire (le ministère des Transports, municipalités et usagers) assume sa juste part du financement du transport adapté**. Par ailleurs, au cours de cette période, les OTA qui exploitent en régie seront invités à ne pas renouveler leur parc de véhicules et à faire graduellement exploiter les services à contrat. On incitera, par ailleurs, l'ensemble des OTA à une utilisation accrue des services de taxi lorsque celle-ci permet une réduction des coûts. C'est également au cours de cette période que les MRC seront invitées à s'impliquer dans l'organisation de l'ensemble des services de transport adapté sur leur territoire. Par ailleurs, le transfert progressif de certaines ressources provenant d'autres ministères (MSSS, MSS) ou organismes (CSST, SAAQ) vers le MTQ pour le transport des personnes à mobilité réduite devrait se poursuivre au cours de cette première phase.

Les OTA continueront de desservir de façon prioritaire les personnes handicapées admises en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté, et ils assumeront également le transport des clientèles des autres réseaux au fur et à mesure que s'effectuera le transfert des ressources appropriées.

> **Phase 2 :**

(Note : La solution proposée en phase 2 est présentée à des fins de consultation et devra également être évaluée par le gouvernement avant sa mise en application.)

Le MTQ souhaite recueillir toutes les sommes consacrées au transport adapté par les autres ministères ou organismes (sauf le réseau de transport adapté du MEQ, qui ferait l'objet d'ententes ultérieures) et deviendrait le coordonnateur de l'ensemble des services de transport adapté au Québec, soit le transport des différentes clientèles à mobilité réduite : personnes handicapées, personnes âgées, personnes malades ou accidentées de la route ou du travail, etc. Le Ministère n'aurait plus de programme d'aide distinct pour le transport adapté, celui-ci devant être remplacé par une aide globale de l'État pour le transport des personnes à mobilité réduite. Le MTQ verrait à l'élaboration et à la modification des lois et règlements et serait chargé de veiller à l'accessibilité des services ainsi qu'à la sécurité. Il devrait en outre apporter tout le soutien nécessaire aux MRC.

Les OPT et les MRC seraient responsables de l'organisation de l'ensemble du transport des personnes à mobilité réduite sur leur territoire. Ces personnes disposeraient d'un guichet unique pour adresser leurs demandes de déplacement. Les services seraient tous assurés à contrat par les OTA, qui desserviraient toutes les clientèles précitées. La Politique d'admissibilité au transport adapté, dans sa forme actuelle, pourrait servir de cadre de référence aux MRC pour déterminer quels sont les usagers qui doivent bénéficier en priorité du service. Outre l'État et les usagers, les municipalités continueraient de contribuer au financement des services.

Voici, de façon plus détaillée, les grands paramètres du Programme d'aide qui devraient entrer en vigueur en janvier 2002.

La contribution des partenaires au financement

Les municipalités

D'ici la fin du premier cadre triennal, la contribution municipale devra, s'il y a lieu, être réajustée de façon à couvrir obligatoirement au moins 20 % des coûts du service. Ce montant sera établi dans l'enveloppe fermée, en fonction des états financiers de l'année précédente. Jusqu'à ce que la contribution municipale ait atteint 20 % des coûts, le MTQ allouera pour le développement du service une somme supplémentaire équivalente à la hausse de la contribution municipale.

Le premier volet de cette proposition fera également l'objet d'une consultation avec le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

Les usagers

En ce qui a trait à la contribution des usagers, le tarif exigé en transport adapté devrait globalement correspondre au tarif adulte exigé pour le service de transport en commun. Aux fins du calcul de l'enveloppe de base de l'organisme, on pourra utiliser le tarif moyen minimal de 1,50 \$. Là où il n'y a pas de service de transport en commun, l'organisme de transport adapté pourra utiliser le tarif exigé par le service de transport en commun le plus près de son territoire. Par ailleurs, là où le service de transport en commun offre des tarifs réduits pour certaines clientèles ou des laissez-passer, le tarif moyen minimal de référence sera de 1,25 \$.

Le MTQ

La contribution du MTQ au financement du transport adapté couvrira 75 % des coûts, dans la mesure où les autres partenaires paient leur juste part. Cette contribution sera fixée dans l'enveloppe fermée, à partir des états financiers de l'année précédente pour les services de transport adapté (en excluant les ententes avec d'autres ministères ou organismes). On y ajoutera, s'il y a lieu, un montant pour le développement et l'annualisation des coûts.

À long terme, lorsque les services de transport pour les personnes handicapées et pour les personnes à mobilité réduite seront complètement intégrés, le Programme d'aide du MTQ fera place à une contribution de l'État versée aux autorités organisatrices pour soutenir ces services.

Service minimal obligatoire

Les organismes de transport adapté existants ainsi que les nouveaux organismes regroupant les municipalités de plus de 10 000 habitants seront tenus d'offrir des services de transport au moins 5 jours par semaine, avec un minimum de 35 heures de service. Dans les cas où il y aura un service de transport en commun sur le même territoire, le service de transport adapté devra offrir au minimum la même plage horaire.

Fin du Programme d'aide aux immobilisations

Tous les organismes, à l'exception des quatre OPT qui offrent le service en régie, devront graduellement se départir de leurs véhicules pour offrir le service entièrement à contrat d'ici la fin du premier cadre triennal. Ainsi, les 40 organismes de transport adapté concernés devront prendre les mesures nécessaires pour effectuer ce changement graduellement, au rythme où ils devraient remplacer les véhicules. Dans cette perspective, un organisme sans but lucratif (OSBL) qui offrait jusqu'à maintenant le service en régie pourrait, dans le cadre d'un appel d'offres, soumissionner au même titre que tout autre transporteur. Ainsi, l'OSBL pourrait devenir le transporteur, avec ou sans contrat pour la répartition, ou demeurer gestionnaire du service, avec ou sans contrat pour la répartition.

Durant ce premier cadre triennal, des discussions et des travaux seront initiés afin que les OPT, opérant leur service de transport adapté en régie, se départissent également de leurs véhicules pour offrir entièrement le service à contrat. Entre temps, ces organismes ne pourraient augmenter leur parc de véhicules en régie.

Les modalités de subventions sont établies à l'intérieur d'un cadre triennal, et comportent quatre volets distincts :

Volet 1 : les organismes de transport adapté mis en place depuis trois ans et plus

Pour la première année : enveloppe fermée. Le budget de base est établi à partir des états financiers de l'an 2000, auquel on ajoute l'annualisation des coûts lorsque le service a été étendu à de nouvelles municipalités au cours de l'an 2000 et, s'il y a lieu, une somme pour le développement autorisé par le MTQ en 2001.

Pour les 2^e et 3^e années, le MTQ pourrait mettre en place des mécanismes de révision des subventions, notamment pour tenir compte d'une augmentation des besoins en transport adapté.

Volet 2 : les organismes de transport adapté mis en place depuis moins de trois ans (créés après janvier 1999)

Le budget de l'an 1 est établi à partir du budget de l'année précédente (2001), en prenant en considération le développement autorisé pour l'année en cours, et ce, jusqu'à ce que l'organisme de transport adapté ait complété sa troisième année d'existence, après quoi les enveloppes sont établies selon les paramètres du volet 1.

Volet 3 : nouveaux services mis sur pied après le 1^{er} janvier 2002 : municipalités de 10 000 habitants et plus

Le MTQ pourra autoriser la création d'un nouvel organisme de transport adapté pour les municipalités de 10 000 habitants et plus si la preuve est faite qu'il ne serait pas économique de s'associer à un organisme de transport adapté existant et qu'il y a des besoins pour un service 5 jours par semaine, avec un minimum de 35 heures. La contribution municipale devra couvrir au minimum 20 % des coûts et les usagers devront payer un tarif moyen minimal de 1,50 \$ par déplacement. Un plan de transport devra être préalablement approuvé par le MTQ et la MRC. Le budget serait annualisé et il serait possible d'ajuster le niveau de service durant les trois premières années.

Pour la première année, l'enveloppe est établie à partir du budget approuvé par le MTQ. Pour les années subséquentes, s'appliquent les modalités établies selon les spécifications du volet 2, incluant l'ajustement du niveau de service.

Volet 4 : *développement après le 1^{er} janvier 2002 :*

municipalités de moins de 10 000 habitants (volet souple)

- > De façon exceptionnelle la création d'un nouveau service pourrait être autorisée aux conditions suivantes :
 - > l'obligation de démontrer par une étude qu'il est peu avantageux d'annexer la ou les municipalités à un organisme de transport adapté existant ;
 - > un nombre de personnes handicapées admises et de personnes handicapées transportées justifiant la création d'un nouveau service offert 5 jours par semaine, pendant 35 heures ;
 - > un taux d'occupation de 2,5 passagers par véhicule/heure ou de 2 passagers par voyage de taxi.

En ce qui a trait au financement de ce volet voir les modalités présentées au volet 3.

- > L'annexion à un service existant

L'organisme de transport adapté qui désire annexer une ou plusieurs municipalités doit présenter au MTQ un formulaire à cet effet. La contribution municipale devrait couvrir au minimum 20 % des coûts liés à cette annexion et celle des usagers correspondre au tarif moyen minimal de 1,50 \$ par déplacement. Les coûts seraient annualisés l'année suivante.

Les mêmes modalités que celles présentées au volet 3 s'appliquent à ce volet.

> Si l'annexion à un service existant n'est pas possible, la MRC aura à choisir entre les trois possibilités suivantes :

- > La MRC verse une subvention directement à l'utilisateur ou à une personne qui en a la charge; dans un tel cas, la personne handicapée reconnue admissible (ou son représentant légal) devra soumettre au préalable à la MRC un plan de service individualisé (PSI) détaillé, où devra être évalué le nombre de déplacements annuels qu'elle prévoit faire. Les déplacements seraient gérés par l'utilisateur ou la personne qui en a la charge, qu'il s'agisse de déplacements effectués en taxi ou par des particuliers (membres de la famille, voisins ou autres). Dans le cas où les besoins prévus seraient supérieurs à 150 déplacements par année², la personne devra fournir une pièce justificative signée par un responsable de l'endroit où sont effectués les déplacements réguliers (ex. : confirmation de l'employeur ou du directeur du Service d'apprentissage aux habitudes de travail (SAHT), de l'établissement de santé où la personne reçoit des traitements répétitifs ou de la commission scolaire, etc.). La somme allouée par déplacement pourrait être fixée d'après le tarif moyen par déplacement dans les services de transport municipaux et intermunicipaux en vigueur l'année précédente. Il pourrait aussi être envisagé d'accorder à la personne handicapée ou à la personne qui en a la charge une aide financière s'appliquant à l'utilisation d'un véhicule personnel.

Dans le cas de la subvention directe à l'utilisateur, la MRC devra s'assurer que le plan de service individualisé soit mis à jour tous les ans. La MRC devra fournir annuellement au MTQ ses prévisions budgétaires sur un formulaire approprié.

ou

- > La MRC signe un contrat de service avec un transporteur (taxi, minibus, transporteur scolaire ou particulier)³; la personne handicapée admise ou la personne qui en a la charge contactera elle-même le transporteur lorsque des déplacements seront nécessaires. La MRC doit alors faire annuellement une

2 Ce chiffre a été établi en calculant la moyenne des déplacements effectués annuellement par les usagers des 104 services de transport adapté, et ce, en excluant les usagers admis qui n'utilisent pas les services.

3 Voir le projet de réforme de la Loi sur le transport par taxi.

évaluation des besoins des personnes handicapées de son territoire et présenter des prévisions budgétaires au MTQ.

ou

- > La MRC signe un contrat de service avec un établissement du réseau de la santé et des services sociaux qui offre déjà des services de transport.

Quel que soit le choix de la MRC, il n'y aurait ni création d'un organisme de transport adapté ni mise sur pied d'un comité d'admission. Les personnes handicapées devront toutefois adresser une demande d'admission au comité d'admission désigné le plus près, lequel statuera sur l'admissibilité du demandeur. Les MRC devront être informées régulièrement par le ou les comités désignés de leur territoire du nom des personnes que ceux-ci auront admises.

Advenant le cas où un organisme de transport adapté existant et regroupant des municipalités de petite taille (moins de 10 000 habitants) désirerait adhérer au dernier point du volet 4 du Programme d'aide décrit ci-dessus compte tenu des assouplissements qu'il comporte, cet organisme devra au préalable faire la démonstration que ce changement de programme permettrait une réduction des coûts par rapport à la situation actuelle.

Incitatifs à une meilleure gestion des coûts

Le MTQ entend encourager les organismes de transport adapté qui prendront des mesures pour améliorer la productivité, notamment par la fusion de deux organismes de transport adapté, des démarches visant l'intégration de clientèles au transport en commun, des ententes avec d'autres réseaux (MSSS, CSST, SAAQ, commissions scolaires, etc.) ou l'intégration de clientèles qui ne font pas l'objet d'ententes (ex. : personnes âgées). **Ainsi, les bénéfices réalisés dans le cadre du plan triennal et résultant d'une de ces mesures de rentabilisation ne seront pas récupérés aux états financiers par le MTQ, et par conséquent l'organisme pourra utiliser ces sommes pour améliorer les services offerts à sa population.** Le MTQ entend toutefois obliger les organismes de transport adapté à accorder la priorité aux personnes handicapées admises à ce service. Parmi les solutions envisagées pour accroître l'efficacité, les organismes desservant un territoire où il existe un service de transport en commun devront prioritairement examiner l'utilisation de ce service par le plus grand nombre possible de personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Politique d'admissibilité

Aussi longtemps que le Programme d'aide du MTQ sera maintenu, le respect de la Politique d'admissibilité sera obligatoire pour être admissible aux subventions. Toutefois, dans les nouveaux services couverts par le " volet souple " du Programme d'aide, toutes les demandes d'admission seront traitées par le comité d'admission désigné le plus près.

À long terme, lorsqu'il y aura une complète intégration de tous les réseaux de transport adapté (MTQ, MSSS, CSST, SAAQ, MSS), la Politique d'admissibilité dans sa forme actuelle pourra servir de cadre de référence aux MRC pour déterminer quels sont les usagers qui doivent avoir la priorité de service.

Annexe - Graphique **Répartition des contributions des partenaires 1980-2000** (En millions de \$)

