



MÉMOIRE DE
L'UNION DES TRANSPORTS ADAPTÉS ET COLLECTIFS
DU QUÉBEC (UTACQ)

LOI MODIFIANT L'ORGANISATION DU TRANSPORT
COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE
MONTREAL

DEVANT LA COMMISSION PARLEMENTAIRE SUR LE
TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT

QUÉBEC, LE 25 NOVEMBRE 2015
2595, St-Vincent-Ferrier, Québec (Québec) G1P 2R1

Présentation de l'UTACQ

L'Union des transports adaptés et collectifs du Québec regroupe les organismes de transport adapté au Québec à l'exception des services opérant sur le territoire desservi par les 9 Sociétés de transport en commun.

L'UTACQ compte actuellement 87 organismes de transport adapté municipaux qui desservent près de 800 municipalités réparties partout au Québec. De plus, 57 de nos membres offrent également un service de transport collectif régional régulier en milieu rural et semi-urbain.

En ce qui concerne plus spécifiquement le projet de Loi sur la Gouvernance métropolitaine du transport collectif, il y a 12 autorités organisatrices de transport (AOT) et 10 organismes de transport adapté (OTA) qui sont visés. Ces services desservent 86 municipalités, comptent plus de 10 000 usagers admis, effectuent plus de 600 000 déplacements annuellement et ont un budget de 14 millions \$¹. Cela représente un plus grand nombre d'usagers et de déplacements que la STL ou le RTL.

Au total, en incluant les sociétés de transport, le territoire couvert par ce projet de Loi concerne 50 % de toutes les personnes admises et transportées par les services de transport adapté au Québec pour plus de 4 millions de déplacements annuels.

Voici donc nos commentaires concernant le projet de loi.

Définition

Selon nous, il serait pertinent que le législateur précise la définition du transport collectif de façon à harmoniser le vocabulaire. Actuellement, selon l'interlocuteur nous parlons de transport en commun, de transport collectif ou de collectif en milieu rural, de

¹ Données 2013

transport de personnes et de transport adapté. Comme nous le constatons, beaucoup de diversité.

L'organisation des services

Depuis 1979, le service de transport adapté s'est développé au Québec. Au fil des années, les organisations ont été créées en fonction des besoins et des structures en place dans les communautés.

À l'époque, la loi permettait également le choix de desserte entre un service en régie sous la responsabilité d'un organisme à but non lucratif (OBNL) ou encore à contrat avec l'entreprise privée.

Ces services ont été mis en place en tenant compte également de la capacité de payer des municipalités et des programmes d'aide financière disponibles.

C'est pourquoi, on retrouve aujourd'hui une telle variété de formes d'organisation.

Pour illustrer nos propos, les services de transport adapté sont intégrés aux MRC et au CIT sur la Couronne Nord, alors qu'au Sud, divers modèles de gestion cohabitent : OBNL, régies inter municipales de transport, MRC, CIT et municipalités.

Nous comprenons que le projet de loi vise à diminuer le nombre des structures en vue d'une meilleure planification du service et de simplifier la tarification. Cependant, bien que le projet de loi fasse mention que les services de transport adapté seront intégrés à ceux des services réguliers de transport, plusieurs interrogations demeurent entières quant à la gestion et à l'exploitation de ces services sur les Couronnes. Ici, nous espérons donc des précisions afin que le transport adapté soit entièrement reconnu.

Normes de service

Le territoire desservi est très grand, on y retrouve des milieux urbain, semi-urbain et rural.

On y trouve aussi une grande variation en termes:

- De pourcentage de la clientèle en fauteuil roulant et ambulatoire, ce qui détermine la façon de livrer le service à la clientèle;
- De journées et d'heures de service offertes;
- De délais et d'horaires pour effectuer les réservations.

Qu'arrivera-t-il avec le nouveau projet de Loi? Est-ce que le service offert sera le même partout sur le territoire, aux mêmes heures et jours? Y aura-il un seul centre d'appels? Y aura-il un guichet unique dans le sens d'un seul point de service pour les usagers pour l'ensemble des deux couronnes?

Nous tenons à rappeler que la clientèle du transport adapté est plus fragile et que la notion de proximité est d'autant plus vraie afin de répondre adéquatement aux particularités de ce service spécialisé. Qu'en sera-t-il avec la nouvelle structure?

Au fil du temps, l'offre de service de chaque organisme a aussi été établie en fonction de la disponibilité sur son territoire des services de santé, de loisirs, scolaires ou des possibilités de travail. Qu'en sera-t-il avec les déplacements hors-territoire?

Depuis la fin des années 90, les usagers ont la possibilité de se déplacer sur l'ensemble du territoire de l'AMT et celle-ci a un programme d'aide financière à cette fin. Qu'en sera-t-il avec la nouvelle Loi et qu'en sera-t-il de l'aide financière qui est disponible actuellement afin d'assurer une mobilité à la population de personnes handicapées au même titre que la population dite régulière sur l'ensemble de la région métropolitaine?

Expertise du milieu

Les gestionnaires et les employés de nos services de transport adapté ont développé une expertise que requière ce service spécialisé. Le projet de Loi vise à protéger les employés de certains organismes. On y mentionne les CIT et le CRTL. Or, le CRTL ne fait que compiler les données et ne sert que de boîte postale pour les organismes de transport adapté des 6 MRC qui le composent. Qu'en sera-t-il pour les gestionnaires et les employés des services de transport adapté qui œuvrent dans les municipalités, les MRC, les RIT et les OBNL?

La représentativité des décideurs

Nous sommes préoccupés aussi par la représentativité des élus et des usagers du transport adapté au conseil du RTM. Ne faudrait-il pas prévoir un conseil qui soit comparable à ceux des sociétés de transport? Le projet de loi ne spécifie pas qu'il y ait de représentant de la clientèle utilisant le transport adapté pour siéger aux conseils des deux nouveaux organismes. De plus, parmi les membres des conseils nommés par le gouvernement ou les municipalités, ne devrait-on pas exiger que l'un d'eux ait un profil de compétence et une expérience au niveau du transport des personnes handicapées?

La croissance et le financement du transport adapté

En plus de ces considérations, il faut tenir compte de l'augmentation de la demande de déplacements qui ne cesse de croître compte tenu principalement :

- du vieillissement de la population;
- des orientations gouvernementales au niveau des services sociaux et de la santé, dont le maintien à domicile;

- et de la mobilité accrue des personnes handicapées au même titre que celle de la population en général.

Les services seront de plus en plus sollicités et devront être adaptés aux nouveaux besoins du milieu.

La clientèle augmente et s'alourdit alors que le programme d'aide financière gouvernementale est stagnant aux environs de 90 millions \$ depuis le début des années 2010. Avant 2002 la contribution de l'État représentait 75 % des coûts admissibles à ce programme. Ce taux a baissé à 65 %. Il n'y a plus d'augmentation pour tenir compte de l'indexation et de la croissance de l'achalandage. La part de la contribution du MTQ ne cesse de diminuer. Aujourd'hui, celle-ci varie de moins de 30% dans certains cas à 60 % de l'ensemble des coûts dans d'autres services. Ce sont les municipalités qui ont dû augmenter constamment leur contribution afin d'être en mesure de répondre à la croissance de la demande de déplacements. Plusieurs municipalités ont déjà signifié qu'elles ne pouvaient plus augmenter leur contribution financière.

Qu'en sera-t-il avec ce projet de Loi au niveau du cadre financier actuel associé au transport adapté?

Recommandation et conclusion

En conclusion, les informations contenues dans le projet de loi relativement à l'intégration des services de transport adapté au sein des services réguliers de transport du RTM ne reflètent pas la hauteur des défis que représente ce service spécialisé.

Il y a présentement beaucoup d'inquiétude et plusieurs questions sont soulevées par la clientèle, les transporteurs autobus et taxis et les employés.

L'UTACQ recommande que le comité de transition mette sur pied un sous-comité «transport adapté» pour que soit étudié l'ensemble des

composantes en lien avec ce service particulier (financement, offre de services, dessertes, etc.) et où l'ensemble des organismes de transport adapté sera consulté².

Finalement, l'UTACQ est prête à collaborer afin de fournir l'expertise appropriée et supporter ceux qui auront à composer avec cette nouvelle réalité.

UTACQ, 25 NOVEMBRE 2015

² Loi 76, Article 21, page 57 : *Le comité peut former tout sous-comité pour l'étude de questions particulières, déterminer leur mode de fonctionnement et en désigner les membres, dont la personne qui le préside.*