



Alliance des Regroupements des Usagers du Transport Adapté du Québec

8570 rue Hochelaga, Montréal (Québec) H1L 2M3
Téléphone : (514) 276-1049
Télécopieur : (514) 276-4193
Courriel : arutaq@bellnet.ca

CTE - 006M
C.P. – P.L. 76
Transport collectif
dans la région
métropolitaine
de Montréal

MÉMOIRE

concernant le

Projet de loi no. 76

***Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport
collectif dans la région métropolitaine de Montréal***

Déposé à

La Commission des transports et de l'environnement

Le 24 novembre 2015



Alliance des Regroupements des Usagers du Transport Adapté du Québec

Mesdames et Messieurs les Commissaires,
Monsieur le Ministre des transports,
Distingués représentants du Parti libéral,
Distingués représentants des Partis d'opposition,

Tout d'abord, nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement pour son invitation à participer aux consultations particulières sur le Projet de loi no. 76, ***Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal***. Vous nous permettrez également de lui exprimer notre déception du très court délai, soit quelques jours à peine, qu'il nous est accordé pour faire valoir les réalités et les préoccupations des personnes qui utilisent le transport, dont les personnes handicapées qui requièrent des modes de transport adapté pour se déplacer. Un projet aussi important, en terme de réforme majeure de l'ensemble de son organisation et de sa gouvernance, sur un territoire aussi grand que celui qui est touché par le Projet de loi et qui représente la moitié de la population et du territoire géographique du Québec requerrait, à notre avis, une réflexion approfondie des enjeux, avec l'ensemble des partenaires impliqués dans l'organisation et l'utilisation des services de transport et ce, avant même la désignation d'une nouvelle Organisation.

Devant respecter des engagements qui étaient déjà prévus durant cette journée d'auditions, auxquelles nous aurions souhaité participer, nous vous présentons ce *Mémoire*, dans le but de porter à votre attention des éléments dont nous souhaitons la considération dans les travaux de la Commission des transports et de l'environnement, dans l'intérêt des 105 000 personnes handicapées admises au transport adapté au Québec, dont la moitié de cette population réside et nécessite déjà de se déplacer sur le territoire de la future Organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

L'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec est un organisme provincial voué au développement et à l'amélioration du transport adapté pour les personnes handicapées admises à ces services et ce, dans les différentes régions du Québec. À ce titre, nous sommes des participants actifs aux différentes tables provinciales de concertation coordonnées par le Ministère des Transports du Québec, dont la *Table de concertation de l'industrie du transport par taxi*. Nous travaillons de concert avec nos partenaires que sont l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ) pour faire en sorte, qu'ensemble, les organisateurs et les utilisateurs du transport adapté, nous puissions contribuer à favoriser et à faciliter de manière sécuritaire et de qualité, le transport des personnes handicapées.

Il nous apparaît également important de mentionner, que depuis près de vingt ans, nous travaillons en partenariat avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en nous impliquant aux différentes tables qu'elle coordonne, dont le Comité de concertation du transport des personnes handicapées et la Table métropolitaine sur l'accessibilité. Précisons qu'au cours de ces années, des avancées importantes ont été réalisées grâce à ce partenariat qui a mis à profit des réalités que vivent des usagers du transport, dont des personnes handicapées, désireux de se déplacer sur ce grand territoire, et qui doivent affronter une multitude de particularités, plusieurs s'inscrivant en obstacles à des déplacements sécuritaires.

Nous ne pouvons passer sous silence, qu'actuellement, le contenu du présent projet de loi, qui prévoit parmi ses objets l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport, ne nous permet pas de penser que le partenariat qui s'était établi durant ces années permettant une facilité de mise en commun de nos connaissances des réalités reliées aux déplacements des personnes handicapées, dans le but de réduire les obstacles qu'elles rencontrent, sera présent à court ou à moyen terme dans une offre de services améliorée, sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

Précisons que nous reconnaissons le bien-fondé de revoir des structures existantes, dans un but réel de mieux faire afin que les services aux citoyens soient non seulement actualisés en permettant à des réalités nouvelles d'être prises en compte dans la définition même des services, mais dans le but également que les offres de services soient bonifiées jusque dans leur application. Mais, force est de constater, **après avoir pris connaissance du contenu du Projet de loi no. 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, que ce projet se rapporte davantage à des paramètres de mise en place de structures, dans leurs aspects administratifs et techniques, à la transformation d'organisations existantes et à des dispositions de transition, plutôt qu'à une démonstration réelle de présenter ce que vise ce projet en terme d'améliorations de services de transport. Les aspects qualitatifs bien importants reliés à la chaîne des déplacements des citoyens, incluant les personnes handicapées utilisatrices de modes de transport accessibles pour se déplacer, sur ce grand territoire qui se compose de réalités rurales, semi-urbaines et très urbaines, tout en requérant l'utilisation d'une diversité de modes de transport, en traversant de nombreuses frontières municipales et en assumant des tarifs pour y accéder, sont absents du libellé du Projet de loi. En résumé, ce projet instaure des structures, mais reste muet sur son utilité humanisée et bien appliquée dans la vie des personnes qui doivent se déplacer, dont les personnes à mobilité réduite et celles qui nécessitent un transport adapté à leurs particularités.**

Par ailleurs, toute nouvelle Organisation des services aux citoyens, quel que soit le secteur d'activités humaines, ne nécessite-t-elle pas, au préalable, une concertation des partenaires déjà impliqués dans l'organisation, la planification, la réalisation et l'utilisation de ces services ? Et, n'est-il pas vrai également qu'un résultat attendu en termes d'efficience et d'efficacité de services, et ce dès l'élaboration d'un projet de loi qui se veut en ce sens, doit se faire en collaboration avec les partenaires visés par l'offre de

services en transport et son utilisation sur le territoire de la région métropolitaine de transport ?

Et, de façon plus appliquée :

- **Quel sera exactement le territoire couvert par la future Organisation du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal ?**
- **Si l'on compare les services offerts présentement par l'Agence métropolitaine de transport à ceux que compte offrir la future Organisation, qu'en sera-t-il exactement de l'amélioration des services de transport pour les citoyens, incluant les personnes handicapées admises au transport adapté, afin de leur permettre de se déplacer de façon sécuritaire et libre, d'un point à l'autre de ce nouveau territoire ?**
- **Qu'en sera-t-il des municipalités qui, tout à coup, semblent disparaître du territoire qu'est, présentement, celui de l'AMT, et qui bénéficiaient des remboursements pour les déplacements métropolitains ? Et, que deviendront ces nombreux utilisateurs qui pouvaient se déplacer à l'intérieur des corridors métropolitains et qui ne le pourraient plus, en raison de la désignation territoriale de cette nouvelle Organisation ?**

Placés devant tous ces questionnements, dans un exercice qui se devrait d'être des plus éclairants pour l'ensemble des partenaires impliqués dans le transport des personnes, **nous allons donc diriger notre intervention dans le but bien précis que ne soient pas évincées du présent exercice, des réalités que vivent des personnes désireuses de se déplacer sur ce grand territoire, dont les personnes handicapées, et que ces réalités soient considérées dans les orientations et l'élaboration des services aux usagers du transport collectif de la grande région métropolitaine de Montréal, de même que dans les opérations quotidiennes témoignant de la sécurité, de la fiabilité et de la qualité des services.**

Une chaîne de déplacements universellement accessible

En 2009, un *Cadre de référence pour l'accessibilité des modes de transport collectif aux personnes à mobilité réduite* a été réalisé en collaboration avec des organismes, dont nous sommes, représentant tant les utilisateurs du transport que ceux qui le planifient, que les instances gouvernementales qui en élaborent les politiques et les programmes et s'assurent de l'application des lois s'y rapportant. On y rappelle, entre autres, l'existence de lois cadres de juridiction provinciale qui assurent l'accessibilité des transports collectifs. Ainsi, la *Charte québécoise des droits et libertés de la personne* (articles 10 et

15), la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées* (chapitre 7, Article 67), le *Code de construction du Québec*. On y précise :

La chaîne de transport est constituée des différentes étapes d'un déplacement. Ainsi, lorsqu'on étudie l'accessibilité des transports collectifs, on doit considérer en entier la chaîne des déplacements afin de s'assurer de l'absence de barrières.(Page 11)

Ainsi, depuis la planification du déplacement (type de service disponible, parcours, horaire, tarif, réservation, retard, modification de circuit, état des infrastructures et des équipements, système d'information, etc.), l'origine du déplacement (résidence, lieu commercial, espace public, etc.), et tenant compte des aménagements publics (éclairage, trottoirs, déneigement, zones d'embarquement et de débarquement sécuritaires, signalisation, localisation des arrêts, stations, gares, abribus, facilité de paiement, etc.) et de la réalisation du déplacement à bord des véhicules (métro, autobus et minibus accessibles, équipements assurant la sécurité et le confort lors du déplacement, règles de sécurité, etc.) et ce, jusqu'à l'arrivée à destination, ces différentes mailles de la chaîne de déplacements doivent être accessibles dans la réalisation de déplacements sans entrave, utilitaires et sécuritaires pour des services de transport accessibles à tous les citoyens.

En 2015, l'existence de modes de transport accessibles et d'un réseau de transport fiable au service de tous les citoyens, incluant les personnes handicapées utilisatrices du transport adapté, est un incontournable dans une mise en commun des services sur un territoire aussi vaste et diversifié que celui de la région métropolitaine de Montréal.

À cet effet, **nous recommandons que les entités créées par le projet de loi no. 76 soient imputables d'un réseau de transport universellement accessible et fiable.**

Une uniformisation de l'accessibilité à des services de transport

L'accessibilité à des services de transport sur l'ensemble de la grande région métropolitaine de Montréal étant en lien avec l'utilisation réelle des citoyens de ces services, l'uniformisation de cette accessibilité, peu importe le point de départ et le point de destination de la clientèle, est un enjeu majeur sur ce grand territoire et devra, à notre sens, constituer une priorité dans la réorganisation du transport collectif, depuis les orientations jusqu'aux opérations des services de transport à la population. Cette uniformisation de l'accessibilité des services de transport repose également sur une intégration des modes de transport, dans le but de faciliter la libre circulation de la clientèle, et se fonde sur un arrimage constant et conséquent entre les structures décisionnelles et opérationnelles.

Une clientèle qui vieillit

Dans une Organisation dont les services concernent le transport des personnes et dont le but est de faciliter, à tous, la possibilité de se déplacer par l'utilisation de la diversité des modes de transport, on ne peut soustraire de ses préoccupations l'incontournable vieillissement de la population et l'impact qu'il engendre sur les particularités à considérer, depuis les orientations jusque dans l'application de l'offre de services.

En effet, s'il est un constat sur lequel tous les experts s'entendent, c'est sur une croissance très importante déjà prévisible du vieillissement de la population et, conséquemment, de l'augmentation du nombre de personnes dont la mobilité sera réduite. À cet égard, *l'Étude sur les besoins et la satisfaction de la clientèle en transport adapté*, réalisée en 2011 par le ministère des Transports du Québec précise : " *Les statistiques du ministère des Transports du Québec sur les services de transport adapté indiquent une croissance constante du nombre de personnes admises. Les projections démographiques réalisées par l'Institut de la statistique du Québec prédisent un vieillissement important de la population. (..) en 2031, le groupe d'âge des 65 ans et plus aura connu une augmentation de plus de 80 %*". Et, en 2015, cette croissance est déjà présente dans notre réalité. La diversité des besoins particuliers reliés à cette réalité, ajoutée au fait que les besoins en déplacement ne se limitent plus aux frontières des territoires municipaux, amènent la nécessité de s'engager à considérer les besoins des personnes, dans la réalisation de déplacements sécuritaires en transport, sur tout le territoire québécois, dont celui de la région métropolitaine de Montréal.

Le financement gouvernemental associé au Projet de loi no. 76

À l'heure où, partout au Québec, les organismes de transport et les utilisateurs de services font valoir l'importance d'un rehaussement nécessaire du financement gouvernemental et, puisque le Projet de loi no. 76 est muet sur ce sujet crucial que constitue le financement de la future Organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, **qu'en sera-t-il véritablement de cet aspect incontournable du financement des services de transport aux citoyens, en réponse à leurs nombreux et diversifiés besoins actuels et à ceux non répondus, de même qu'à ceux déjà prévisibles ?**

La représentation des utilisateurs du transport adapté

Dès la présente étape d'élaboration de nouvelles structures qui auront autorité sur les orientations, la planification et les opérations concernant le transport des personnes sur tout ce grand territoire de la région métropolitaine de Montréal, et dans toutes les étapes subséquentes, **nous faisons valoir l'importance que soient représentées les personnes handicapées admises au transport adapté**. À cet égard, étant déjà impliquée sur le plan

provincial dans tous les dossiers concernant les 105 000 personnes admises à ces modes de transport, au Québec, **notre organisation souhaite être associée aux travaux** menant vers une définition actualisée des services de transport, en réponse aux besoins véritables de déplacement des personnes, et faire partie d'un partenariat témoignant d'une application pratique de services de transport sécuritaires et de qualité.

En terminant, il nous apparaît important d'exprimer qu'**il nous sera nécessaire d'être davantage éclairés sur les orientations véritables de la future Organisation que veut créer ce Projet de loi no. 76, et qui prévoit un nouveau partage des compétences pour favoriser la mobilité des personnes, dans la région métropolitaine de Montréal. Puisqu'il faudra que ce Projet de loi fasse la preuve d'une valeur ajoutée, nous souhaitons la cerner rapidement.**

Merci de votre attention.

Pour informations : Rosanne Couture
Directrice générale

Le 24 novembre 2015.