

CFP-102M

C. P. PL 7

Loi réduire bureaucratie,
accroître efficacité de l'État,
imputabilité hauts fonctionnaires

**Projet de loi n° 7 visant à réduire la bureaucratie, à accroître
l'efficacité de l'État et à renforcer l'imputabilité des hauts
fonctionnaires**

Par

Le Regroupement Maskoutain des Utilisateurs du Transport Adapté (RMUTA)



Mémoire présenté à la Commission des finances publiques

Le 1^{er} décembre 2025

PRÉSENTATION

Le Regroupement Maskoutain des Utilisateurs du Transport Adapté (RMUTA) est un organisme communautaire autonome dont la mission est de défendre les droits des usagers du transport adapté dans la région maskoutaine. Depuis plus de 35 ans, nous accompagnons les personnes vulnérables dans leurs démarches, soutenons leurs processus de plaintes, documentons les obstacles rencontrés et sensibilisons les décideurs aux réalités vécues par les usagers. Chaque année, nous traitons environ 300 plaintes et demandes d'information.

Le RMUTA représente plusieurs dizaines d'usagers du transport adapté. Ce mémoire s'appuie sur leurs témoignages, qui illustrent les obstacles rencontrés au quotidien. Une démarche de mobilisation parallèle est en cours afin de renforcer ce mémoire par une lettre collective d'appui.

Aux membres de la Commission,

Par la présente, le **Regroupement Maskoutain des Utilisateurs du Transport Adapté** exprime son opposition à la fusion du Fonds d'aide à l'action communautaire autonome (FAACA) avec le Fonds québécois d'initiatives sociales (FQIS), prévue par le chapitre IV (titre II) du Projet de loi n° 7. Nous demandons le maintien du FAACA comme structure indépendante relevant de la loi du ministère du Conseil exécutif.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Nous exprimons notre opposition à la fusion du Fonds d'aide à l'action communautaire autonome (FAACA) avec le Fonds québécois d'initiatives sociales (FQIS), prévue par le chapitre IV (titre II) du projet de loi no 7.

Le FAACA constitue une structure indépendante qui assure aux organismes de défense collective des droits un financement à la mission, indispensable pour préserver leur autonomie et leur rôle de contre-pouvoir. À l'inverse, le financement par projet, tel que pratiqué par le FQIS, ne peut soutenir durablement la défense de droits, qui exige une présence continue et indépendante.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

Le transport adapté est un service essentiel destiné à une diversité de clientèles : personnes vivant avec un handicap, aînés en perte d'autonomie, citoyens confrontés à des limitations temporaires ou permanentes. Ces usagers, souvent vulnérables, ne maîtrisent pas toujours les procédures administratives complexes qui conditionnent leur accès au service. Sans organismes de défense de droits présents dans leur ville ou leur région, ils risquent de perdre l'accès à un système dont la mission est de favoriser l'inclusion sociale, l'autonomie individuelle et l'équité, en garantissant à toute personne le droit de se déplacer dignement. Il est donc nécessaire de rappeler régulièrement au gouvernement le caractère essentiel de ce service, car plusieurs régions n'en bénéficient pas pleinement : sous-financement, jours de service limités, plages horaires restreintes ou accès réservé aux seuls rendez-vous médicaux. Sans organismes de défense de droits, qui rappellerait que les personnes en situation de handicap ont aussi le droit de travailler, de s'impliquer bénévolement dans leur communauté, de faire leur épicerie et de participer pleinement à la vie culturelle et sociale ?

Sur le terrain, les difficultés vécues par les usagers sont multiples et bien concrètes. La complexité à trouver un professionnel de la santé disposé à remplir le formulaire d'admission, les frais exigés pour ce document, le vieillissement accéléré de la population, les barrières numériques et les inégalités régionales constituent autant d'obstacles qui compromettent l'accès au transport adapté. Ces réalités démontrent que, sans un financement stable et une reconnaissance claire de la défense collective des droits, les personnes les plus vulnérables risquent d'être exclues d'un service vital. Les organismes locaux jouent un rôle irremplaçable pour traduire ces enjeux auprès des décideurs et garantir que les voix des usagers soient entendues.

A) Obstacles liés au formulaire médical du MTQ

L'accès au transport adapté est conditionné par la présentation d'un formulaire médical exigé par le ministère des Transports du Québec. Or, ce processus constitue un obstacle majeur pour de nombreux

usagers. La pénurie de médecins rend difficile l'obtention d'un rendez-vous uniquement pour ce document, et plusieurs professionnels refusent de le compléter faute de temps ou de connaissance suffisante du patient. Lorsqu'un formulaire est accepté, les frais exigés varient de 50\$ à 150\$, un montant prohibitif pour les personnes vivant uniquement de leur pension et qui n'est pas remboursé.

Ces contraintes administratives et financières compromettent directement l'accès à un service essentiel. Les organismes locaux de défense de droits rappellent que l'accès au transport adapté doit être garanti comme un droit fondamental, et non conditionné par des obstacles bureaucratiques ou financiers.

B) Vieillesse de la population

La croissance rapide du nombre d'aînés entraîne une hausse considérable des besoins en transport adapté. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus passera d'environ 20 % de la population en 2025 à près de 26 % en 2040. Cette progression représente des centaines de milliers de personnes supplémentaires (environ 500 000) susceptibles de nécessiter un service de transport adapté pour préserver leur autonomie et leur inclusion sociale. Sans financement stable, les services risquent de diminuer alors que la demande explose, accentuant les inégalités et compromettant l'accès à un service essentiel.

Les organismes locaux, soucieux de la dignité des personnes, seront les premiers à sonner l'alarme face à cette pression croissante. Là où le gouvernement tend à se concentrer sur son propre agenda, nous rappelons que derrière chaque statistique se trouvent des vies concrètes, des besoins quotidiens et le droit fondamental de participer pleinement à la société.

C) Accessibilité numérique

L'accès au transport adapté repose de plus en plus sur des démarches en ligne et des notifications téléphoniques. Or, plusieurs usagers n'ont pas les capacités cognitives, techniques ou matérielles pour gérer ces outils numériques. Cette fracture numérique exclut directement des personnes vulnérables et compromet leur accès à un service essentiel.

Les organismes locaux de défense de droits rappellent que l'inclusion sociale ne peut dépendre d'une connexion Internet ou d'une compétence technique. Ils sont présents pour traduire ces réalités auprès des décideurs et pour garantir que personne ne soit laissé de côté simplement parce qu'il n'a pas les moyens ou les aptitudes numériques.

D) Absence de transport adapté interzone

Dans les MRC plus reculées, les usagers doivent souvent parcourir de longues distances pour accéder à des spécialistes. Notre système de santé est ainsi organisé que certaines interventions ne sont disponibles qu'à plusieurs dizaines de kilomètres : les cataractes sont opérées à 50 km de Saint-Hyacinthe, les problèmes cardiaques à 60 km, et il n'est pas rare que des déplacements de 100 km soient nécessaires. Or, il n'existe aucun service de transport adapté interzone.

Cette lacune crée une situation paradoxale : alors que la majorité des usagers utilisent le transport adapté pour des rendez-vous médicaux à l'intérieur de leur MRC, ils se voient refuser l'accès lorsqu'il s'agit de soins spécialisés à l'extérieur. Comme l'a rappelé une députée, « le transport adapté n'est pas prévu pour

les rendez-vous médicaux ». Une telle affirmation illustre l'aberration du système : les personnes vulnérables sont privées d'un service essentiel précisément au moment où elles en ont le plus besoin.

Sans une coordination interrégionale et une reconnaissance claire du rôle du transport adapté dans l'accès aux soins, les usagers des MRC rurales continueront d'être désavantagés, exposés à des retards de traitement et à une exclusion supplémentaire.

E) Inégalités régionales et limites du modèle de sous-traitance

Dans une enveloppe budgétaire globale, les petites villes et MRC pourraient être désavantagées face aux grandes métropoles. Les organismes locaux risquent de voir leur financement drastiquement diminué, ce qui pourrait entraîner une réduction des postes à quelques heures par semaine ou un recours accru au bénévolat. Une telle fragilisation ne compromet pas seulement la capacité de défendre efficacement les droits de centaines d'usagers, mais aussi la qualité de l'expertise disponible. Faute de moyens pour engager des professionnels formés, l'accompagnement risque d'être moins spécialisé, et la présence sur le terrain réduite, ce qui limiterait le nombre d'usagers soutenus.

À ces inégalités budgétaires s'ajoute une contrainte légale : les MRC ne peuvent être propriétaires de leur flotte de transport, la loi réservant ce rôle aux OSBNL. Elles doivent donc recourir à des appels d'offres attribués au plus bas soumissionnaire. Ce modèle entraîne une perte de contrôle sur la flotte d'autobus, des inspections parfois négligées, des pannes plus fréquentes et une diminution du nombre de véhicules disponibles. De plus, comme le sous-traitant gère l'embauche et la formation des chauffeurs, ceux-ci ne sont pas toujours sélectionnés pour leurs aptitudes à accompagner une clientèle vulnérable. Une formation limitée ou facultative expose les usagers à des risques concrets : un chauffeur ignorant qu'une canne blanche signale une personne non voyante, ou négligeant de fixer correctement les ancrages d'un fauteuil roulant. Enfin, les MRC n'ayant pas de pouvoir direct sur les employés, il devient difficile d'intervenir en cas de plainte, ce qui fragilise la confiance des usagers.

Ces disparités régionales et ces limites structurelles rappellent que l'équité territoriale ne peut être garantie sans une défense active des droits. Les organismes locaux témoignent des réalités vécues dans les petites communautés et rappellent que l'accès au transport adapté doit être le même, qu'on vive dans une métropole ou dans une MRC rurale.

Signal d'alerte – Conclusion

Les réalités vécues sur le terrain démontrent que le financement par projet est incompatible avec la mission de défense de droits. Contrairement aux organismes dont la vocation est de développer des projets ponctuels, notre mandat est de défendre collectivement les droits des usagers, un travail continu et structurel qui ne peut être conditionné à des appels de projets.

Ce mémoire se veut un signal d'alerte avant que les conséquences ne deviennent irréversibles. Parce que nous sommes présents auprès des usagers, nous constatons chaque jour les effets concrets des décisions gouvernementales : accès compromis, accompagnement réduit, risque d'exclusion. Nous rappelons que derrière chaque politique se trouvent des vies réelles, et que seule une reconnaissance claire et un

financement stable de la défense collective des droits peuvent garantir l'équité et l'inclusion sociale partout au Québec.

RECOMMANDATIONS

Face à ces constats, il apparaît urgent d'adopter des mesures claires et structurantes. Les recommandations qui suivent visent à assurer la pérennité de la défense collective des droits en transport adapté, en garantissant un financement stable, équitable et conforme à la mission des organismes.

- Retirer le chapitre IV (titre II) prévoyant la fusion du FAACA avec le FQIS.
- Maintenir le FAACA comme structure indépendante avec son mandat spécifique de soutien aux organismes de défense collective des droits.
- Reconnaître que la défense de droits, notamment en transport adapté, nécessite un financement stable à la mission, et non conditionné à des projets ponctuels.
- Garantir un financement régional équitable, afin que les petites MRC puissent maintenir des organismes pérennes et actifs.

Ces recommandations ne visent pas seulement à corriger une structure administrative, mais à protéger un droit fondamental : celui de se déplacer dignement et équitablement partout au Québec. Leur adoption assurerait que la défense collective des droits en transport adapté demeure forte, crédible et capable de répondre aux besoins croissants d'une population vulnérable.

COORDONNÉES

Regroupement Maskoutain des Utilisateurs du Transport Adapté (RMUTA)

Adresse : 1195 rue Saint-Antoine #307, St-Hyacinthe, Québec, J2S 3K5

Téléphone : (450) 771-7723

Courriel : rmuta.direction@gmail.com

Site web (si applicable) : www.rmuta.org

Pour le Regroupement Maskoutain des Utilisateurs du Transport Adapté (RMUTA),

Bernard Meunier

Président du conseil d'administration

Ce mémoire est accompagné d'une lettre collective de mobilisation, annexée en appui, et entérinée par les membres du conseil d'administration du RMUTA.

Annexe – Lettre collective de mobilisation en appui au mémoire du RMUTA sur le projet de loi no 7

Chers membres, partenaires et alliés,

Le Regroupement Maskoutain des Utilisateurs du Transport Adapté (RMUTA) dépose un mémoire à la Commission des finances publiques concernant le projet de loi no 7. Ce projet de loi prévoit la fusion du Fonds d'aide à l'action communautaire autonome (FAACA) avec le Fonds québécois d'initiatives sociales (FQIS).

Nous croyons que cette fusion menace directement la défense collective des droits, en particulier dans le domaine du transport adapté. Les conséquences seraient graves car les enjeux actuels sont grands :

- Des frais administratifs (formulaires médicaux du MTQ de 50\$ à 150\$) qui excluent les usagers les plus vulnérables.
- Une demande croissante de transports adaptés, liée au vieillissement de la population, sans financement stable pour y répondre.
- Des barrières numériques empêchent plusieurs usagers d'accéder aux services.
- L'absence de transport adapté interzone, qui prive les usagers des régions rurales d'un accès équitable aux soins médicaux spécialisés.
- L'absence de contrôle des MRC sur leur flotte de transport, entraînant des pannes, une formation insuffisante des chauffeurs et une fragilisation de la sécurité des usagers.
- Le financement par projet, incompatible avec la mission de défense de droits, qui exige une présence continue et indépendante.

Nous lançons donc un appel à mobilisation : 🙌 Nous vous invitons à appuyer cette démarche en ajoutant votre nom à cette lettre collective. **Votre voix est essentielle** pour montrer que ce mémoire n'est pas seulement celui d'un organisme, mais celui d'une communauté entière.

Ensemble, nous pouvons rappeler que la défense de droits est indispensable pour garantir l'équité, la dignité et l'accès aux services essentiels. L'adoption des recommandations formulées dans ce mémoire est une condition nécessaire pour préserver la mission des organismes et assurer un transport adapté inclusif et sécuritaire partout au Québec.

Merci de votre appui,

RMUTA – Regroupement maskoutain des usagers du transport adapté
Présenté par : Bernard Meunier, président

(450) 771-7723



rmuta.direction@gmail.com



1195 St-Antoine #307, St-Hyacinthe



	NOMS EN APPUI AU MÉMOIRE ET À LA LETTRE DE MOBILISATION	NUMÉRO DE TÉLÉPHONE
1	Cécile Langelier	
2	Mario Pinet	
3	Sophie Fournier	
4	Denis Brillon	
5	Nicole Laliberté	
6	Alex-David Chaussé	
7	Diane Riopel	
8	Lucie Fontaine	
9	Diane Pépin	
10	Christiane Saindon	
11	Clarisse Nault	
12	Jacqueline Marcoux	
13	Gilles Demers	
14	Manon Pelletier	
15	Yvan L'Heureux	
16	Louise L'Heureux	
17	Claude Richard	
18	Roland Mailhot	
19	Pierrette Lacroix	
20	Sylvie Guimond	
21	Danielle Cadorette	
22	Suzanne Poitras	
23	Francine Gilbert	
24	Denise Landreville	
25	Marielle Tétrault	
26	Lise Lemaire	
27	Alain Brodeur	
28	Luce Berthiaume	
29	Lucie Blanchette	
30	Chantal Lavallée	