



TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Cadre d'intervention
en transport adapté

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81200-5 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

1. Le transport adapté au Québec

Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il a pour but de présenter le portrait global du transport adapté pour les personnes handicapées au Québec, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport adapté 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel apparaissent également dans le Plan d'action global de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport adapté constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

Ce cadre comporte les mesures qui s'adressent spécifiquement aux personnes handicapées¹, soit le transport adapté municipal, l'adaptation des véhicules, tant personnels que ceux destinés au transport privé (taxis, autobus), et les espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées.

État des lieux

Le transport adapté municipal est un transport collectif ayant un caractère local ou régional qui répond aux besoins spécifiques des personnes handicapées préalablement admises et qui se trouve sous la responsabilité des organismes publics de transport en commun ou des municipalités participantes.

Il s'est développé à partir de la fin des années 1970. En 1980, neuf services de transport adapté couvraient le territoire de 66 municipalités. Près de quarante ans plus tard, on compte 102 organismes de transport adapté répartis dans tout le Québec et desservant près de 99 % de sa population. Plus de 116 000 personnes sont admises au transport adapté et elles effectuent plus de 8 millions de déplacements annuellement.

| PORTRAIT DES PERSONNES ADMISES ET DÉPLACEMENTS SELON L'ÂGE – 2015 | | | | |
|---|---|--------------|--|--------------|
| Âge | Nombre de personnes admises au 31 déc. 2015 | Proportion | Déplacements des personnes admises en 2015 | Proportion |
| 0-5 ans | 549 | 0,5 % | 9 270 | 0,1 % |
| 6-20 ans | 4 951 | 4,3 % | 230 326 | 2,7 % |
| 21-64 ans | 40 234 | 34,6 % | 5 372 753 | 63,8 % |
| 65-79 ans | 30 445 | 26,2 % | 1 681 457 | 20,0 % |
| 80 ans et plus | 40 221 | 34,6 % | 1 125 035 | 13,4 % |
| TOTAL | 116 400 | 100 % | 8 418 841 | 100 % |

¹ En vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, une personne handicapée est définie comme étant « toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes ».

Pour les personnes handicapées, l'accessibilité aux modes de transport « réguliers » (tels que le transport collectif urbain et le transport par taxi) offre la possibilité de se déplacer de manière plus flexible qu'avec le transport adapté municipal qui, par la nature personnalisée de ses services, nécessite habituellement un délai de réservation.

À cet égard, des mesures peuvent être prises pour faciliter l'utilisation du transport collectif par les personnes handicapées. Par exemple, plusieurs sociétés de transport en commun offrent la gratuité à l'accompagnateur de la personne handicapée.

En ce qui concerne le transport par taxi, on estime que 8 % du parc actuel (8 050) est composé de véhicules accessibles pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. La répartition par région est indiquée dans le tableau suivant :

| Région administrative | Nombre de véhicules-taxis – permis restreint | Nombre de véhicules-taxis – permis régulier | Parc total de taxis (réguliers et adaptés) | % véhicules accessibles / région |
|-------------------------------|--|---|--|----------------------------------|
| Abitibi-Témiscamingue | 2 | 3 | 112 | 4 % |
| Bas-Saint-Laurent | 3 | 12 | 112 | 13 % |
| Capitale-Nationale | 18 | 18 | 692 | 5 % |
| Centre-du-Québec | 2 | 7 | 79 | 11 % |
| Chaudière-Appalaches | 6 | 27 | 183 | 18 % |
| Côte-Nord | - | 3 | 75 | 4 % |
| Estrie | 3 | 3 | 122 | 5 % |
| Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine | - | 9 | 38 | 24 % |
| Lanaudière | 2 | 18 | 163 | 12 % |
| Laurentides | 9 | 22 | 241 | 13 % |
| Laval | - | 11 | 213 | 5 % |
| Mauricie | 4 | 7 | 136 | 8 % |
| Montréal | 18 | 76 | 859 | 11 % |
| Montréal | 238 | 109 | 4 667 | 7 % |
| Nord-du-Québec | - | 2 | 22 | 9 % |
| Outaouais | 2 | 23 | 210 | 12 % |
| Saguenay-Lac-Saint-Jean | 5 | 4 | 126 | 7 % |
| TOTAL | 312 | 354 | 8 050 | 8 % |

En ce qui concerne le transport interurbain, des autobus sont également accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, ce qui fait en sorte que celles-ci peuvent utiliser tous les parcours de transport interurbain, sur réservation.

Bien que des avancées aient été réalisées dans les dernières années, l'amélioration de la complémentarité entre le transport adapté municipal et les services réguliers de transport doit se poursuivre en augmentant, notamment, le nombre de véhicules accessibles.

Par ailleurs, l'utilisation de véhicules personnels adaptés et d'espaces de stationnement réservés permet aux personnes handicapées de faciliter leurs déplacements courants, que ce soit à titre de conducteurs ou de passagers. À cet effet, le Programme d'adaptation de véhicule permet annuellement l'adaptation d'environ 800 véhicules et on dénombrait, en 2016, 161 018 titulaires de vignettes de stationnement.

Importance du transport adapté pour la mobilité durable au Québec

La Politique gouvernementale *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, adoptée en 2009, fait de l'aménagement d'environnements accessibles l'une de ses priorités. Concrètement, cela se traduit par l'élimination des obstacles à la mobilité des personnes handicapées en améliorant l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transport. La possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés, ainsi que la réduction de l'isolement social des personnes handicapées sont deux des résultats attendus de cette politique.

Pour les personnes handicapées, l'accessibilité à divers modes de déplacement représente une des conditions de base à leur participation sociale. Il importe donc qu'elles puissent avoir accès à des services de transport diversifiés et répondant à leurs besoins, sans quoi leur participation sociale (par exemple l'accès aux services d'éducation, au marché de l'emploi, aux loisirs ou aux soins de santé) ainsi que l'exercice de leurs droits peuvent être compromis.

Rôle du gouvernement du Québec en transport adapté

Au fil des ans, le Québec s'est doté de divers moyens afin de favoriser les déplacements et le transport des personnes handicapées et d'en assurer la sécurité.

En regard du transport adapté municipal, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a élaboré la Politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées. Cette politique permet de définir les clientèles admissibles au transport adapté. Elle vise aussi à assurer un traitement uniforme et équitable des demandes par les comités d'admission et à rendre accessible le processus d'admission au transport adapté à toutes les personnes handicapées résidant au Québec.

Sur le plan légal, la Loi sur les transports prévoit, à l'article 48.39, que toute municipalité locale dont le territoire n'est pas desservi par une société de transport en commun ou par un autre organisme public de transport en commun doit assurer, sur son territoire, un service de transport adapté aux personnes handicapées. Des dispositions semblables sont prévues dans les lois constitutives des sociétés de transport en commun et du Réseau de transport métropolitain.

Quant à l'Autorité régionale de transport métropolitain, elle doit, en vertu de l'article 6 de sa loi constitutive, établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, y compris les usagers à mobilité réduite.

Sur le plan réglementaire, le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées, adopté en vertu du Code de la sécurité routière, encadre le transport des personnes handicapées à bord de minibus et d'autobus adaptés afin d'assurer leur sécurité en tenant compte de leur situation particulière. Ainsi, ce règlement établit des normes minimales relatives à la construction, à l'aménagement et à l'utilisation de ces véhicules.

Enfin, le Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, adopté en vertu du Code de la sécurité routière, précise les conditions et modalités d'obtention des vignettes de stationnement aux personnes handicapées.

Programmes d'aide financière en transport adapté

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports intervient, par l'intermédiaire de plusieurs programmes d'aide financière, pour favoriser la mobilité des personnes handicapées :

> Programme de subvention au transport adapté (PSTA)

Ce programme vise à soutenir le milieu municipal afin d'assurer la mise en place, la consolidation ainsi que le développement des services de transport adapté. Chaque organisme mandataire de transport adapté (sociétés de transport en commun, municipalités, MRC, etc.) se voit déterminer par le Ministère une contribution de base, à laquelle des ajustements peuvent s'ajouter pour tenir compte, notamment, des hausses d'achalandage en fonction du budget disponible. Le programme comporte aussi un volet souple permettant de soutenir les municipalités de moins de 10 000 habitants non desservies par un organisme de transport adapté. Une des conditions d'admissibilité au PSTA est le respect de la Politique d'admissibilité au transport adapté du Ministère.

Pour l'année 2017, le budget de ce programme s'élevait à 95,78 millions de dollars. Il a permis l'octroi d'aide financière aux 102 organismes de transport adapté ainsi qu'à une vingtaine de municipalités dans le cadre du volet souple du programme.

> Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA)

Ce programme prévoit l'octroi d'aide financière pour l'adaptation de véhicules (taxis et véhicules de location) et d'autobus afin d'en permettre l'accès aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Pour l'année 2017, le budget de base de 2 millions de dollars a été augmenté à 2,55 millions afin de permettre l'adaptation de 158 véhicules et de 5 autobus.

> Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées (PAV)

Ce programme permet d'adapter un véhicule automobile privé pour permettre à la personne handicapée de le conduire ou d'y avoir accès. Les adaptations doivent faire l'objet d'une recommandation d'un ergothérapeute. Le programme rembourse également les frais de réparation des adaptations. L'application de ce programme est confiée, par entente, à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Pour l'année 2017-2018, il est doté d'un budget de 10,25 millions de dollars.

En plus de ces programmes, le Ministère soutient financièrement, par un budget annuel de 1,1 million de dollars, la Société de l'assurance automobile du Québec pour la réalisation de son mandat pour la délivrance des vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.

Tendances et prospective d'ici 2030

Le nombre de personnes admises au transport adapté ainsi que leurs déplacements sont en augmentation constante. Le vieillissement de la population, avec lequel croît le risque d'apparition d'incapacités, ainsi que les politiques gouvernementales visant le maintien à domicile et l'intégration sociale des personnes handicapées devraient accroître la pression sur ces services dans les prochaines années.

| ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ADMISES | | | | |
|--|------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|
| Année | Nombre de déplacements | Δ | Nombre de personnes admises | Δ |
| 2002 | 4 632 753 | | 62 786 | |
| 2003 | 4 874 846 | 5 % | 64 916 | 3 % |
| 2004 | 5 230 949 | 7 % | 67 488 | 4 % |
| 2005 | 5 523 347 | 6 % | 65 723 | -3 % |
| 2006 | 5 929 402 | 7 % | 71 732 | 9 % |
| 2007 | 6 164 755 | 4 % | 76 303 | 6 % |
| 2008 | 6 484 866 | 5 % | 81 832 | 7 % |
| 2009 | 6 718 611 | 4 % | 85 755 | 5 % |
| 2010 | 7 126 259 | 6 % | 90 012 | 5 % |
| 2011 | 7 397 000 | 4 % | 95 071 | 6 % |
| 2012 | 7 657 640 | 4 % | 97 048 | 2 % |
| 2013 | 7 878 202 | 3 % | 104 054 | 7 % |
| 2014 | 8 208 115 | 4 % | 111 323 | 7 % |
| Δ 2002-2014 | | 77 % | | 77 % |

Il est important, dans ce contexte, de noter que les personnes âgées de 65 ans et plus représentent une part de plus en plus importante des personnes admises au transport adapté. En effet, entre 2010 et 2014, la proportion des personnes admises de 65 ans et plus est passée de 54 % à 60 %. La part de leurs déplacements est, quant à elle, passée de 27 % à 33 %. De plus, en 2015, 70 % des nouvelles admissions étaient constituées de personnes de 65 ans et plus.

Pour ce qui est des services de transport réguliers, la tendance mondiale est à l'accessibilité universelle des aménagements et des services. Depuis quelques décennies, la nécessité de prendre en compte le rôle des facteurs environnementaux dans le processus de production du handicap fait consensus. En effet, les différents obstacles ou facilitateurs rencontrés dans le contexte de vie, en interaction avec les incapacités de la personne, auront une influence négative ou positive sur l'accomplissement de ses activités quotidiennes et de ses rôles sociaux. Ainsi, la personne qui présente des incapacités peut être placée en situation de pleine participation sociale ou, au contraire, en situation de handicap, en fonction de son environnement.

2. Les enjeux de mobilité durable en transport adapté

Les personnes handicapées doivent avoir accès aux différents modes de transport afin d'avoir une mobilité comparable à celle de la population en général et ainsi d'avoir accès en toute égalité aux lieux et services.

Il faut agir, d'une part, sur les obstacles environnementaux qui entraînent des situations de handicap et, d'autre part, sur les services et les programmes s'adressant aux personnes handicapées.

Les enjeux liés à la mobilité durable des personnes handicapées sont divisés ainsi :

- les programmes d'aide visant le transport des personnes handicapées
- l'offre de service pour répondre aux besoins des personnes handicapées

Enjeu 1 : L'amélioration des programmes d'aide visant le transport des personnes handicapées

Les programmes d'aide financière destinés au transport des personnes handicapées (soit le PSTA, le PSVCA et le PAV) permettent de soutenir, d'une part, les interventions du milieu en ce qui concerne le transport adapté municipal, le transport par taxi et le transport interurbain, et, d'autre part, les personnes handicapées qui souhaitent adapter leur véhicule privé. Il importe d'assurer un financement adéquat de ces programmes afin de répondre aux divers besoins des personnes handicapées.

Au-delà des enjeux au sujet du financement de ces programmes, il y a lieu de s'interroger sur l'ensemble des aspects liés à ces derniers afin de répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées. Il faut également chercher à en améliorer les modalités de gestion et de contrôle afin d'assurer la pérennité des programmes ainsi que la saine gestion des fonds publics.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'accès à une diversité des modes de transport, il est souhaitable de mettre en place des pratiques favorisant l'utilisation du transport collectif par les personnes handicapées.

PSTA

La stagnation du budget du PSTA entre 2013 et 2016 a suscité des préoccupations de la part des divers intervenants du milieu. Malgré la hausse du budget pour 2017 (qui est passé de 90 millions de dollars à 96 millions), il importe d'assurer, à long terme, les assises financières des organismes compte tenu de l'augmentation constante du nombre de personnes admises et de déplacements effectués.

Une diminution des services de transport offerts par le réseau de la santé à sa clientèle, par exemple pour se rendre à des traitements, pour participer aux activités d'un centre de jour ou pour recevoir des services de réadaptation, est notée par plusieurs organismes de transport adapté qui peuvent ainsi voir une augmentation de leur clientèle. À cela peut s'ajouter une augmentation des distances à parcourir lors des déplacements pour des motifs de santé en raison de la spécialisation des établissements. Ces enjeux entraînent une pression supplémentaire sur les organismes de transport adapté qui ne sont pas toujours en mesure de répondre à la demande.

La nature personnalisée du transport adapté, offrant généralement un service porte-à-porte, peut également limiter la capacité d'organiser collectivement les services, ce qui a un effet sur les coûts, et ce, particulièrement dans certaines régions où les distances à parcourir sont plus importantes.

Enfin, le renouvellement annuel du programme fait en sorte qu'une planification à plus long terme est difficile et crée une instabilité financière pour la centaine d'organismes de transport adapté du Québec. En effet, la nature de l'aide financière au transport adapté (subvention au fonctionnement) nécessite un engagement financier récurrent et prévisible du gouvernement.

PSVCA

L'accessibilité d'un plus grand nombre de taxis est souhaitable afin d'augmenter les possibilités de déplacements des personnes en fauteuil roulant. Pour ce qui est du transport interurbain, bien que des autobus accessibles puissent être disponibles sur tous les parcours, des réservations doivent être faites à l'avance puisqu'en cas de demande pour un service accessible, un transporteur ne possédant pas de véhicule adapté le louera à un autre transporteur. Il faut poursuivre les efforts afin de rendre accessibles davantage d'autobus pour répondre à la demande.

PAV

Pour ce qui est de l'adaptation des véhicules privés par le PAV, dans un contexte où les budgets accordés pour ce programme sont limités, on peut constater des délais dans le traitement des dossiers.

Enjeu 2 : Une offre de service répondant aux besoins des personnes handicapées

Le taxi est un élément important de l'offre de service en transport pour l'ensemble de la population. Or, l'offre de service par taxis accessibles n'est pas toujours suffisante pour répondre à la demande. Elle peut varier d'une région à l'autre et être limitée dans certaines régions. De plus, il n'existe actuellement aucun encadrement obligeant un service minimal de taxi accessible pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. L'absence ou la rareté des taxis accessibles limitent les alternatives et l'autonomie des personnes handicapées à se déplacer. En effet, la majorité des taxis accessibles sont utilisés à contrat par les services de transport adapté municipalisé ou par les réseaux de la santé et de l'éducation, ce qui fait qu'ils ne sont plus disponibles pour du transport privé par taxi.

En ce qui concerne le transport adapté municipal, l'offre de service ne répond pas toujours aux besoins des personnes handicapées qui y sont admises, notamment lorsque des déplacements hors territoire ne sont pas offerts. L'obligation légale pour les organismes publics de transport et les municipalités d'offrir des services de transport adapté aux personnes handicapées ne s'applique pas pour les déplacements hors territoire. Or, la clientèle admise au transport adapté présente des incapacités importantes et est souvent captive de ce mode de transport. De plus, l'interconnexion entre les différents services n'est pas assurée et peut comporter des défis logistiques particuliers, notamment en fonction des incapacités de la clientèle qui, dans certains cas, ne peut être laissée seule à destination.

La Politique d'admissibilité au transport adapté n'a pas été revue depuis 1998. Il importe de s'assurer qu'elle réponde toujours aux besoins des personnes handicapées. Par ailleurs, les personnes handicapées peuvent vivre des difficultés pour avoir accès à un professionnel de la santé pour compléter l'attestation des incapacités du formulaire de demande d'admission au transport adapté. Dans le contexte où les demandes d'admission au transport adapté vont en augmentant et où les personnes handicapées font face à des processus d'évaluation qui peuvent être lourds et répétitifs, une réflexion portant sur la simplification des démarches pour avoir accès au transport adapté devrait être entreprise afin d'éviter des lourdeurs administratives, des délais et des coûts, tant pour la personne handicapée que pour les autres intervenants associés au processus d'admission.

Enfin, en ce qui concerne l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, les dispositions du Règlement actuel, datant de 1998, ne permettent pas l'utilisation de ces espaces par les motocyclettes. Or, plus de 2 000 personnes handicapées détentrices de vignettes de stationnement ont également un permis de conduire assorti d'une classe moto.

3. Le plan d'action 2018-2023 en transport adapté

Les interventions en transport adapté devraient permettre d'augmenter l'offre de service pour les personnes handicapées afin qu'elles puissent avoir accès à une variété de modes de transport accessibles et adaptés à leurs besoins.

Ces objectifs rejoignent ainsi l'un des résultats attendus de la politique *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, qui est, rappelons-le, d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés.

Enjeu 1 : L'amélioration des programmes d'aide visant le transport des personnes handicapées

AXE D'INTERVENTION 1.1 : BONIFIER LE FINANCEMENT LIÉ AUX PROGRAMMES D'AIDE VISANT LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

Mesure 1 : Augmenter le soutien financier du gouvernement en transport adapté

L'objectif de cette mesure est de répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées en s'assurant que les budgets affectés aux programmes d'aide financière soient suffisants pour répondre à la demande.

Les programmes suivants sont visés par cette mesure :

- > Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA)
- > Programme de subvention au transport adapté (PSTA)
- > Programme d'adaptation de véhicules pour les personnes handicapées (PAV)

Indicateur : Programme bonifié

Cible : Programmes bonifiés en 2018

Budget : PSVCA : 10 M\$ (sommes déjà prévues); 7,5 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)
PSTA : 476 M\$ (sommes déjà prévues); 84,8 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)
PAV : 51 M\$ (sommes déjà prévues); 12,5 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)

AXE D'INTERVENTION 1.2 : OPTIMISER LES PROGRAMMES D'AIDE VISANT LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

Mesure 2 : Revoir les modalités des programmes en transport adapté

La réalisation de cette mesure repose sur une évaluation de tous les éléments des programmes d'aide financière (modalités, gestion, contrôle) afin de s'assurer qu'ils répondent aux besoins des personnes handicapées. L'évaluation inclura également les aspects liés à la délivrance des vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.

L'un des objectifs visés par cette mesure est la mise en place d'un cadre financier pluriannuel des programmes d'aide. Ceci permettrait notamment une meilleure planification des services pour les organismes de transport adapté.

Cette mesure pourrait également permettre d'évaluer la possibilité d'inclure, dans les programmes existants, diverses mesures visant à soutenir les pratiques facilitant l'utilisation du transport collectif par

les personnes handicapées. Il pourrait s'agir, par exemple, de programmes d'apprentissage ou de familiarisation au transport en commun, de mesures pour permettre la gratuité pour l'accompagnateur de la personne handicapée, etc.

Indicateur : Rapport déposé

Cible : Rapport d'évaluation déposé en 2019

Enjeu 2 : Une offre de service répondant aux besoins des personnes handicapées

AXE D'INTERVENTION 2.1 : AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT ADAPTÉ MUNICIPAL

Mesure 3 : Fournir une aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire

L'objectif de cette mesure est de favoriser les déplacements hors territoire dans le cadre du Programme de subvention au transport adapté afin de répondre aux besoins de la clientèle.

Comme il n'y a pas d'obligation légale pour les organismes de transport adapté (OTA) d'offrir ce type de déplacements, une bonification du financement serait un incitatif pour répondre aux besoins de déplacement des personnes admises au transport adapté. En effet, ceux-ci dépassent bien souvent les limites du territoire du service où les personnes sont admises, notamment en lien avec les services de santé.

Les déplacements hors territoire effectués par les OTA en fonction des modalités actuelles du PSTA sont considérés au même titre que les déplacements à l'intérieur du territoire. Cette mesure permettrait donc à tous les OTA de bénéficier d'un financement additionnel pour les déplacements hors territoire.

Indicateur : Augmentation du nombre de déplacements hors territoire par rapport à l'année précédente

Cible : Augmentation du nombre de déplacements hors territoire en 2023 par rapport à 2017

Budget : 5,3 M\$ sur 5 ans (sommées additionnelles)

Mesure 4 : Réviser la Politique d'admissibilité au transport adapté

Cette mesure vise à évaluer l'application de la politique pour s'assurer qu'elle répond toujours aux besoins des personnes handicapées et apporter les ajustements nécessaires. Une attention particulière sera portée au processus d'admission afin de simplifier les démarches d'admission pour les personnes handicapées, les comités d'admission et les intervenants du réseau de la santé.

Dans le cadre de cette démarche, une consultation de tous les intervenants (usagers du transport adapté, organismes mandataires, associations représentant les personnes handicapées, ministères et organismes, etc.) sera nécessaire.

Indicateur : Politique publiée

Cible : Publication de la nouvelle Politique d'admissibilité en 2020

AXE D'INTERVENTION 2.2 : AMÉLIORER L'ENCADREMENT LIÉ À LA MOBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES

Mesure 5 : Évaluer l'opportunité de revoir l'encadrement légal afin d'améliorer l'offre de service

En 2004, l'Assemblée nationale adoptait la Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives (2004, c. 31) comportant des articles relatifs au transport adapté. Cette législation entraînait l'obligation, pour toute municipalité non encore desservie par un service de transport adapté public, de contracter avec une personne afin d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur son territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. Il y a lieu de se questionner sur la pertinence d'élargir les obligations légales aux services hors territoire. Les enjeux liés aux déplacements hors territoire devraient donc être évalués maintenant que des services de transport adapté sont implantés pour la presque totalité de la population québécoise.

En ce qui concerne l'offre de service de transport privé par taxis accessibles, plusieurs intervenants demandent que les services de taxis accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant soient disponibles aux mêmes conditions que les services réguliers de taxi, et ce, dans toutes les régions du Québec.

Afin de soutenir le Ministère dans ses recommandations au gouvernement, un groupe de travail rassemblant les ministères, les organismes et les intervenants concernés sera créé.

Indicateur : Recommandations formulées par le Ministère

Cible : Décision du gouvernement quant aux recommandations formulées d'ici 2020

Mesure 6 : Réviser le Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées

Cette mesure vise à améliorer l'accès aux espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, permettant ainsi un accès aux services et aux lieux publics de façon autonome ou sans risque pour la santé et la sécurité.

En plus de mettre à jour les modalités qui n'ont pas été revues depuis 1998, elle permettra d'établir les conditions d'utilisation de ces espaces de stationnement pour les motocyclettes.

Indicateur : Règlement adopté

Cible : Adoption du nouveau règlement d'ici 2019

TABLEAU SYNTHÈSE

| Cadre d'intervention en transport adapté | Indicateur | Cible | Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable | | | | | | |
|--|---|---|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------|--|
| | | | Dimension PMD 1 | Dimension PMD 2 | Dimension PMD 3 | Dimension PMD 4 | Dimension PMD 5 | Conditions gagnantes | |
| Enjeux, axes d'intervention et mesures | | | | | | | | | |
| ENJEU 1 : L'amélioration des programmes d'aide visant le transport des personnes handicapées | | | | | | | | | |
| Axe d'intervention 1.1 : Bonifier le financement lié aux programmes d'aide visant le transport des personnes handicapées | | | | | | | | | |
| Mesure 1 : Augmenter le soutien financier du gouvernement en transport adapté (MTMDET) | Programmes bonifiés | Programmes bonifiés en 2018 | X | | | | | | |
| Axe d'intervention 1.2 : Optimiser les programmes d'aide visant le transport des personnes handicapées | | | | | | | | | |
| Mesure 2 : Revoir les modalités des programmes en transport adapté (MTMDET, OPHQ) | Rapport déposé | Rapport d'évaluation déposé en 2019 | X | | | | | | |
| ENJEU 2 : Une offre de service répondant aux besoins des personnes handicapées | | | | | | | | | |
| Axe d'intervention 2.1 : Améliorer l'offre de service en transport adapté municipal | | | | | | | | | |
| Mesure 3 : Fournir une aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire (MTMDET) | Augmentation du nombre de déplacements hors territoire par rapport à l'année précédente | Augmentation du nombre de déplacements hors territoire en 2023 par rapport à 2017 | X | | | | | | |
| Mesure 4 : Réviser la Politique d'admissibilité au transport adapté (MTMDET, OPHQ) | Politique publiée | Publication de la nouvelle Politique d'admissibilité en 2020 | X | | | | | | |
| Axe d'intervention 2.2 : Améliorer l'encadrement lié à la mobilité des personnes handicapées | | | | | | | | | |
| Mesure 5 : Évaluer l'opportunité de revoir l'encadrement légal afin d'améliorer l'offre de service (MTMDET, OPHQ) | Recommandations formulées | Décision du gouvernement quant aux recommandations formulées d'ici 2020 | X | | | | | | |
| Mesure 6 : Réviser le Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées (MTMDET, OPHQ) | Règlement adopté | Adoption du nouveau règlement d'ici 2019 | X | | | | | | |