

*État de situation sur  
l'interconnexion et les  
déplacements hors-territoire en  
transport adapté en Montérégie*

Comité du transport hors-territoire  
Des Maskoutains et Vallée-du-Richelieu

*Ensemble un peu plus loin on dépasse nos limites*

## ÉTAT DE SITUATION SUR L'INTERCONNEXION ET LES DÉPLACEMENTS HORS-TERRITOIRE EN TRANSPORT ADAPTÉ EN MONTÉRÉGIE

Le Comité de travail sur les déplacements hors-territoire en transport adapté regroupe des partenaires locaux et régionaux provenant de milieux communautaire, public et parapublic. La mission du comité, telle qu'écrite dans le plan d'action 2012-2013, est de produire un état de situation sur les besoins en déplacements hors-territoires en transport adapté, à partir des territoires de la Vallée-du-Richelieu et de la MRC des Maskoutains, et de rechercher des pistes de solution.

### DISPOSITIONS LÉGALES ENTOURANT LE TRANSPORT ADAPTÉ

- En vertu de l'article 48.39<sup>i</sup> de la *Loi sur les transports*, toutes les municipalités locales doivent être desservies par un service de transport adapté.
- En vertu de l'article 48.43<sup>ii</sup> de la *Loi sur les transports*, une municipalité peut décider d'accorder une subvention à un organisme sans but lucratif (OSBL) qui gère le service de transport adapté.
- En vertu de l'article 678.0.2.1<sup>iii</sup> du *Code municipal du Québec*, une Municipalité régionale de comté (MRC) peut déclarer compétence en tant que mandataire du service de transport adapté, sans possibilité de retrait pour les municipalités locales assujetties.

### EST CONSIDÉRÉ DÉPLACEMENT HORS-TERRITOIRE :

Tout déplacement d'un point A à un point B en dehors du territoire de desserte du transporteur offrant le service de transport adapté.

- Aucune disposition légale dans la *Loi sur les transports* n'oblige les transporteurs à offrir des services de déplacements en dehors de leur territoire de desserte.

### EST CONSIDÉRÉE INTERCONNEXION :

Tout déplacement d'un territoire de desserte à un autre impliquant un transfert de véhicule à un point donné à la limite des deux territoires.

- Service de liaison mentionné dans les articles 48.39 et 48.43 de la *Loi sur les transports*, mais qui n'oblige pas les transporteurs à l'offrir.
- La plupart des transporteurs de la Montérégie offrent ce service à leurs usagers.
- Plusieurs difficultés opérationnelles sont associées à ce type de service :
  - o Manque d'arrimage entre les transporteurs occasionnant des délais importants.
  - o Pas de transferts modaux disponibles entre les transporteurs. Les usagers se retrouvent donc souvent à déboursier deux fois pour un même trajet.

## CONSTATS SUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT ADAPTÉ EN MONTÉRÉGIE :

- 17 territoires de desserte de transport adapté se partagent la Montérégie, dont cinq sont gérés par des MRC qui ont déclaré compétence<sup>iv</sup> et 12 sont gérés par des OSBL mandatés par des municipalités locales.
- Très peu de transporteurs offrent formellement le service de déplacement hors-territoire, à l'exception de quelques-uns d'entre eux, principalement situés sur la couronne sud de l'île de Montréal, selon des modalités précises.
- Manque de financement pour soutenir la création de circuits hors territoires (véhicules, personnel chauffeur, coût d'exploitation, etc.).

### Portrait de la région de la Montérégie

La région administrative de la Montérégie est un vaste territoire regroupant 177 municipalités locales, dont 23 d'entre elles, du fait de leur nombre d'habitants supérieur à 15 000, sont assujetties à la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire professionnelle et sociale* et doivent produire annuellement un plan d'action visant à faciliter l'intégration des personnes handicapées.

Selon les derniers chiffres de Statistiques Canada et de l'Institut de la statistique du Québec, on estime à 125 000 le nombre de personnes vivant avec une incapacité en Montérégie, sur une population d'environ 1 360 000 habitants. Ainsi, on estime qu'environ 9% de la population montérégienne présente une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement de ses activités courantes, tel que défini dans la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*.

Plusieurs divisions territoriales subsistent en Montérégie :

- En termes de territoires géographiques, on dénombre 177 municipalités locales réparties en 14 Municipalités Régionales de Comté (MRC) et une agglomération. De plus, 3 Conférences Régionales des Élus (CRÉ) composent la Montérégie.
- En termes de services publics, 11 Centre de Santé et de Services Sociaux (CSSS) et 11 Commissions scolaires desservent la population montérégienne.
- En termes d'organisation du transport en commun, 12 Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT) gèrent les services de transport en commun, en plus de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) qui étend ses services jusque dans la couronne sud de l'Île-de-Montréal.

Avec ces divisions s'accompagnent certaines inégalités, en termes de superficie. Un territoire dédié au transport adapté comme celui du Regroupement des personnes handicapées – région du Haut-Richelieu (RPHRR), touche à 5 MRC dont 2 sont situées entièrement sur son territoire, tandis que quatre transporteurs se partagent une MRC comme celle de la Vallée-du-Richelieu.

### **L'exemple du territoire de la RITA-VR**

Un territoire comme celui de la Régie Intermunicipale de Transport Adapté de la Vallée-du-Richelieu (RITA-VR), du fait de sa situation géographique, est sujet à rencontrer plusieurs problématiques lorsque les usagers doivent effectuer des déplacements en dehors du territoire de desserte. Ce territoire ne regroupe que 6 municipalités, dont la plus peuplée est Beloeil. Lorsqu'un usager doit se déplacer pour recevoir un service quelconque, il doit nécessairement sortir du territoire de desserte, que ce soit pour aller vers n'importe quelle des villes situées à proximité, soit Chambly, Longueuil, Ste-Julie ou St-Hyacinthe, qui sont, par ailleurs, chacune situées sur des territoires de dessertes différents.

La RITA-VR, du fait de sa situation géographique, fait partie de ceux qui n'ont pas le choix d'offrir un service de déplacements hors-territoire. À titre d'exemple, deux fois par semaine, il offre un service de déplacements hors-territoire. Un service qui ne répond pas nécessairement à tous les besoins, comme en témoigne un sondage mené auprès des usagers de la RITA-VR.

En regard de ce sondage que le Comité a mené auprès des usagers du transport adapté de la RITA-VR pendant l'hiver 2012-2013, 44% des répondants ont affirmé faire des déplacements en dehors du territoire de desserte de leur service de transport adapté et 70% d'entre eux ont affirmé le faire pour des raisons médicales.

### **Difficile arrimage entre les territoires de desserte et les services de santé et de services sociaux**

En plus des 11 CSSS présents en Montérégie, des organismes de deuxième ligne offrent également des services d'adaptation et de réadaptation aux personnes dans le besoin. On compte le Centre montérégien de réadaptation (CMR) qui, avec ses 12 points de service, dessert plus de 12 000 usagers ayant une déficience motrice, auditive ou du langage. Le Centre de réadaptation en déficience intellectuelle et en troubles envahissant du développement de la Montérégie-est (CRDITED-ME) et les Services de réadaptation du sud-ouest et du renfort (SRSOR), qui totalisent 43 points de services répartis dans l'ensemble de la Montérégie et qui desservent l'ensemble de la clientèle présentant une déficience intellectuelle (DI) ou un trouble envahissant du développement (TED).

En plus, certains services, tels que l'hémodialyse, impliquent nécessairement un déplacement vers Longueuil, St-Hyacinthe ou Montréal, c'est-à-dire là où sont situés les hôpitaux les plus importants en terme de volume. Par ailleurs, il est à noter que des services et ententes entre le Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS) et certains transporteurs ont été mis en place pour assurer le transport des personnes hospitalisées entre les divers établissements de santé, ce qui permet un meilleur arrimage des déplacements.

Devant cette panoplie de points de service, un usager du transport adapté se retrouve, malgré lui, à devoir sortir de son territoire de desserte. À titre d'exemple, un résidant de Beloeil, situé sur le territoire du CSSS Richelieu-Yamaska, doit faire un déplacement hors territoire pour se rendre à son rendez-vous médical qui, souvent est situé à St-Hyacinthe. Inversement, dans un autre cas, tel que le territoire du CSSS Jardins-Roussillon, on comptera 3 transporteurs différents opérant sur son territoire.

Face à cette problématique, les transporteurs se voient dans l'obligation d'effectuer des déplacements hors-territoire, déplacements qui, la plupart du temps, se traduisent dans la réalité par des services d'interconnexions. Souvent dû à des contraintes financières, les transporteurs n'ont pas nécessairement les moyens d'offrir des déplacements en dehors de leur territoire sur une base permanente et constante.

À titre informatif :

<b>Est considéré comme un déplacement hors-territoire</b>		
Point A	Point B	Distance
Beloeil	Ste-Julie	15 km
Varenes	Longueuil	22 km
St-Constant	Châteauguay	17 km
St-Jean-sur-Richelieu	Chambly	19 km
St-Hyacinthe	Beloeil	25 km
<b>N'est pas considéré comme un déplacement hors-territoire</b>		
Point A	Point B	Distance
St-Jean-sur-Richelieu	Franklin	78 km

## Conclusions et pistes de solution

### CONSIDÉRANT :

- Les divisions territoriales qui subsistent en Montérégie et qui limitent les usagers du transport adapté dans leurs déplacements.
- Les difficultés opérationnelles liées au transport des personnes handicapées pour des raisons médicales.
- Que la gestion du transport adapté et, plus particulièrement, des circuits hors-territoire, est plus rentable, à plusieurs égards, dans une perspective globale plutôt que divisée.
- Le résultat attendu de la politique *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contrainte supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés* ».
- Que le transport est une condition nécessaire à la participation sociale des personnes handicapées, telle qu'attendue dans la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*.

### DANS L'OBJECTIF DE :

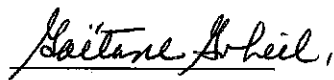
- Recentrer le cœur de la problématique sur les principaux intéressés, en l'occurrence, la personne handicapée et sa famille, ainsi que leurs besoins spécifiques.
- D'avoir une définition commune du concept de mobilité, non seulement pour les personnes handicapées, mais également pour la population en général.
- Clarifier les zones grises présentes dans l'opérationnalisation du transport adapté, telle que prévue dans la *Loi sur les transports*.

Nous vous proposons quelques pistes de solution visant à pallier à la problématique susmentionnée :

- Mise sur pied d'un projet-pilote, qui permettrait d'offrir un service qui pourrait pallier à la problématique, tout en identifiant et colligeant les besoins.

À titre d'exemple, des projets pilotes ont présentement lieu dans d'autres régions du Québec, telles que Lanaudière et Québec.

- Faire une étude exhaustive des territoires qui composent la Montérégie (municipalités, MRC, CSSS, CIT, etc.) afin de définir les pôles d'attraction économique, politique, commercial et culturel, pour ainsi définir les paramètres de la mobilité de la population. On pourra ainsi :
  - o Analyser les données et constater l'arrimage ou non entre les territoires géographiques, les services municipaux, les services de santé et les territoires de desserte du transport adapté.
  - o Dresser un portrait des besoins des usagers du transport adapté, des intervenants du réseau de la santé et des services sociaux et des regroupements des organismes de défense.
- Mise en place d'un forum sur la question des déplacements hors-territoire qui permettrait :
  - o Une concertation entre tous les acteurs concernés, des usagers du transport adapté aux gestionnaires du transport adapté, en passant par les intervenants du réseau de la santé et des services sociaux.
  - o De réfléchir à des solutions durables et globales.



Gaétane Gobeil, dir. Association des personnes handicapées Vallée du Richelieu, pour le comité des déplacements hors territoires.

<sup>i</sup> Tel que stipulé dans la *Loi sur les transports* : « 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 qui assure un service de transport adapté aux personnes handicapées doit, par résolution dont copie doit être transmise au ministre des Transports, contracter avec une personne afin d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur son territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins ».

<sup>ii</sup> Tel que stipulé dans la *Loi sur les transports* : « Une municipalité locale peut aussi, par résolution dont copie doit être transmise au ministre, accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées sur le territoire de la municipalité et, le cas échéant, assure une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire ».

<sup>iii</sup> Tel que stipulé dans le *Code municipal du Québec* : « Une municipalité régionale de comté peut, par règlement, déclarer sa compétence à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien relativement à tout ou partie du domaine de la gestion du logement social, des matières résiduelles, de la voirie locale ou du transport collectif de personnes ».

<sup>iv</sup> Les MRC d'Acton, des Maskoutains, de Brome-Missisquoi, du Bas-Richelieu et de Marguerite-D'Youville ont, toutes les cinq, déclaré compétence en gestion du transport adapté.