LA MOBILITÉ POUR TOUS

Les objectifs de la journée

* Mettre la table sur les principaux enjeux
* Partager une même compréhension des problématiques en transport en Montérégie
* Favoriser la recherche de collaborations et de solutions par les acteurs du milieu qui permettront de réduire considérablement les obstacles et les iniquités régionales

Le déroulement de la journée

* **9 h 15** Présentation du transport adapté par madame Mélanie Drolet et madame Djénane Laurent du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports (Le programme, la politique d’admissibilité)
* Période de questions
* **10 h 30** Pause
* **10 h 45** Nouvelle gouvernance par l’Autorité régionale de transport métropolitain par madame Lilia Ghariani conseillère-Planification stratégique Planification des transports et mobilité
* Période de questions
* **12 h 00** Repas
* **13 h 30** Atelier : Hors territoire et interconnexion
* **14 h 00** Atelier: Les droits, les rôles et les responsabilités de tous : les usagers, les organismes qui offrent des services aux personnes handicapées (établissements publics, organismes communautaires et transporteurs)
* **14 h 45** Pause
* **15 h 00** Plénière
* **15 h 30** L'importance d'une l'approche globale en matière de déplacement par Madame Ophélie Sylvestre, directrice des interventions sectorielles stratégiques de l’Office des personnes handicapées du Québec
* **16 h 00** Évaluation et fin de la rencontre

Situation en Montérégie 

* En termes de population et de superficie : 1 520 094 habitants, 11 111 km2
* En termes de territoires géographiques, la Montérégie est un vaste territoire à caractère urbain, dense et rural et on y dénombre 177 municipalités locales réparties en 14 Municipalités Régionales de Comté (MRC) et une agglomération.
* En termes de services publics, 3 Centres intégrés de Santé et de Services Sociaux (CISSS); 11 Commissions scolaires desservent la population montérégienne; 7 CÉGEPS (Champlain, Édouard-Montpetit, Granby, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu, Sorel-Tracy et Valleyfield et 5 campus universitaires (Montréal, Sherbrooke, Laval, UQAM, UQTR)
* En termes d’organisation du transport collectif, la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal soit l’Autorité régionale de transport (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM).
* En termes du transport adapté en Montérégie, 16 territoires de desserte de transport adapté se partagent la Montérégie, dont cinq sont gérés par des MRC qui ont déclaré compétence et 12 sont gérés par des OSBL mandatés par des municipalités locales.\*
* Les personnes admises au TA utilisent le service pour aller aux études post-secondaires, aller au travail, fréquenter des activités de loisirs, de sport, de divertissement culturel et de tourisme, faire des courses, se rendre aux différents rendez-vous médicaux et autres, afin d’avoir accès aux programmes et services dans leur communauté, d’accomplir leurs activités et favoriser leur participation sociale.

Conférence

* «Le programme, la politique d’admissibilité du Transport adapté» par madame Mélanie Drolet et madame Djénane Laurent du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports
* Conférence
* «La nouvelle gouvernance de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) » par Madame Lilia Ghariani conseillère-Planification stratégique Planification des transports et mobilité.

Atelier  
Hors territoire et interconnexion

* Est considéré comme 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.

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.
* *48.39. 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. La résolution doit décrire la nature des mesures qui seront mises en place aux fins du présent article.*

Hors territoire

* *De même, toute municipalité locale* **peut,** *par résolution dont copie doit être transmise au ministre des Transports, contracter avec une personne afin d’assurer une liaison avec des points situés à l’extérieur de ce territoire. La résolution doit décrire la nature des mesures qui seront mises en place aux fins du présent article.*
* 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.
* Le manque d’arrimage entre les transporteurs occasionnant des délais importants.
* Pas de transferts modaux disponibles entre les transporteurs. Les usagers se retrouvent donc souvent à débourser deux fois pour un même trajet.

Problématiques

* Inégalité d’une région à l’autre.
* Point de chute en milieu rural (nombre et sécurité).
* Plusieurs transferts à prévoir.
* Période très longue dans les véhicules.
* Difficulté d’arrimage pour les transferts.
* Les tarifs peuvent être élevés.
* Hors territoire seulement pour les services médicaux dans certaines régions.
* Horaire devient un problème pour les correspondances autant pour les usagers que pour les transporteurs.

Exemples

* Devant une 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, 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 CISSS MO, on comptera 3 transporteurs différents opérant sur son territoire.\*
* À Saint-Jean sur Richelieu : certaines inégalités, en termes de superficie. Un territoire dédié au transport adapté comme celui de Saint-Jean sur Richelieu touche à 5 MRC dont 2 sont situées entièrement sur son territoire (34 municipalités à desservir), tandis que quatre transporteurs se partagent une MRC comme celle de la Vallée-du-Richelieu.\*
* La distance entre Beloeil et St-Hyacinthe est de 25 Km, c’est du hors territoire tandis que la distance entre Saint-Jean et Franklin est de 78 Km sur un même territoire mais demande de l’interconnexion.
* Une autre problématique est soulevée entourant l’interconnexion qui se situe généralement au niveau de l’attente pour les passagers. Il peut y avoir un délai important entre l’arrivée du premier TA au point de chute et l’arrivée du deuxième qui prendra en charge l’usager (entre 15 et 60 minutes). Entre les transports, la personne transportée doit donc obligatoirement être en mesure d’attendre sans compromettre sa sécurité. Ce n’est donc pas un type de déplacement qui est possible pour tous les usagers du transport adapté.
* Les usagers doivent faire plusieurs transferts pour arriver à destination. Un usager de Granby a fait 4 transferts afin de se rendre à Sherbrooke.

Travail en groupe

Atelier  
Les droits, les rôles et les responsabilités de tous : les usagers, les organismes qui offrent des services aux personnes handicapées

Problématiques

* Changements en santé et services sociaux, horaires plus éclatés : demi-journée, temps partiel etc…
* Depuis une dizaine d’année, les besoins des personnes sont plus éclatés et demandent beaucoup d’organisation. Les changements en santé et services sociaux sont à l’origine de plusieurs problématiques. Les usagers ont des horaires beaucoup plus atypiques (demi-journée, stage et plateaux de travail à différents endroits, activités de jour sur plusieurs sites etc.).
* Les communications avec le réseau de la SSS sont parfois compliquées. Les transporteurs sont souvent mis devant le fait accompli.
* Difficile d’établir le nombre de points de services compte-tenu de la réorganisation en santé service sociaux, aux alentours de 80 à 100 de points de services (CLSC CR, centres de jour, CHSLD, hôpitaux) dont certains couvrent plusieurs territoires.
* Exemples
* Les activités proposées ne sont pas toujours à proximité des services.
* Antérieurement, le voyage des usagers vers les plateaux de travail, les ateliers et les activités de jour assuraient une certaine régularité dans le transport.
* Les personnes hémodialysées et les travailleurs sont les passagers réguliers et stables alors qu’auparavant c’était les usagers en DI qui constituait ce bassin. Ce qui amène des questionnements quant à la sécurité des personnes et à la logistique des raccompagnements.
* Les usagers doivent mieux comprendre la notion de transport collectif
* Retard sur la plage horaire.
* Retard sur l’heure d’arrivée demandée.
* Les arrivées trop tôt à destination.
* Le temps d’attente trop élevé avant l’arrivée du véhicule suite à une demande de retour sur appel.
* Le coût d’un déplacement plus élevé lorsqu’une personne doit effectuer un point de correspondance ce qui crée une iniquité entre les différents types de handicaps.
* De longues périodes d’attente lorsqu’un déplacement est effectué en point de correspondance.
* Les risques de retards et également les risques de manquer le transport au point de correspondance sont plus élevés.
* La notion du porte à porte mal compris par les usagers, les transporteurs, les chauffeurs et les établissements.
* Longues heures dans les véhicules.
* lors d’un sondage du GAPHRSM effectué auprès des personnes qui vont aux études post secondaire, on souligne le niveau élevé de fatigabilité de la personne en raison du temps de transport et que leur performance scolaire est ainsi affectée.
* lors du même sondage les personnes mentionnent rencontrer des difficultés à participer à des activités sociales(loisirs, sports, divertissement, bénévolat, etc.) car l’horaire ne convient pas.
* La qualité du service dans les véhicules(formation des chauffeurs, le confort, la propreté.
* Qualité du service dans les véhicules (formation des chauffeurs, le confort, la propreté)
* Gestion des déplacements : un usager jumelé avec un autre usager qui se rend dans le sens opposé de la destination du premier; plusieurs ont la même plage horaire et se rendent au même endroit, mais la répartition assigne plusieurs véhicules.
* Il y a trop de personnes dans le véhicule, la personne doit attendre un autre transport.
* Des personnes habitent à peu de distance l’une de l’autre. On envoie deux véhicules pour faire les deux déplacements. Les personnes étaient seules dans leur véhicule respectif.
* Le peu de temps accordé aux chauffeurs pour effectuer l’embarquement/débarquement lors des activités de groupe, et ce, afin d’éviter des incidents tels que des erreurs sur la personne, des passagers oubliés.
* L’attitude des chauffeurs.
* L’espace dans les véhicules de type taxi berline trop restreint pour qu’il y ait trois (3) personnes sur la banquette arrière. Les personnes se retrouvaient ainsi dans l’intimité de l’autre et devant la difficulté de boucler la ceinture de sécurité.
* L’utilisation des bagages dans les véhicules du transport adapté.
* Les voyages en blanc : tarif, pénalité procédure.

Allocution

L’importance d’une approche globale en matière de déplacement par madame Ophélie Sylvestre, directrice des interventions sectorielles stratégiques de l’Office des personnes handicapées du Québec

Appréciation de la journée

Merci de votre participation!!!