



Mémoire sur la Vision stratégique de
développement

Mémoire présenté à la
Communauté Métropolitaine de Québec

par le

**Regroupement des Utilisateurs du Transport
Adapté de Québec**

SEPTEMBRE 2004

HISTORIQUE DU RUTA - QUÉBEC	3
ANALYSE DE LA VISION STRATÉGIQUE	4
QUELQUES CHIFFRES	4
LE TRANSPORT ADAPTÉ : LES PROBLÈMES ET PISTES DE SOLUTIONS..	5
LE TRANSPORT ADAPTÉ : DES RETOMBÉS POSITIVES POUR TOUS	6
ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE.....	7
UN TRANSPORT ADAPTÉ INTERURBAIN	8
POUR UN TRAMWAY ACCESSIBLE.....	9
CONCLUSION.....	10

Historique du RUTA - Québec

Les Regroupements des Utilisateurs du Transport Adapté (RUTA) sont des organismes présents dans plusieurs villes de la province de Québec. On les retrouve dans des villes telles que Châteauguay, Laval, Lévis, Montréal, Sherbrooke et bien d'autres. Le RUTA – Québec est membre de l'Association des RUTA du Québec (ARUTAQ) qui regroupe tous les RUTA de la province.

Les regroupements sont administrés par des utilisateurs du transport adapté. Ils ont pour objectif de défendre les droits des utilisateurs. Leurs actions visent à améliorer l'offre et la qualité des services de transport pour les personnes vivant avec des limitations.

Le RUTA - Québec a été fondé en 2002. Le regroupement a remplacé la Coalition pour le maintien du transport adapté dans la région de Québec. Les objectifs du regroupement s'articulent comme suit :

- Assurer une surveillance pour que soient respectés les droits des personnes handicapées à un service, le plus adéquat et le plus sécuritaire possible, en transport adapté
- Regrouper et représenter le plus grand nombre de membres possible.
Être agent d'information pour les usagers concernant les questions touchant le transport adapté (TAQM, Ministère des Transports, Office des personnes handicapées du Québec, etc.)
- Recevoir, administrer et faire le suivi des plaintes reçues des membres de la corporation.

Le regroupement se compose aujourd'hui de 115 membres individuels et de 5 organismes membres qui sont : L' AISQ, Autisme Québec, RPHV et l' Arche l'Étoile inc.

Analyse de la vision stratégique

Dans la « Vision stratégique de Développement », de la Communauté Métropolitaine de Québec, il est surprenant de constater qu'il n'est en aucun moment question des personnes vivants avec des limitations fonctionnelles. Dans ce contexte, il est normal qu'aucun parti du document ne traite du transport en commun adapté.

Pourtant, le document se questionne sur le vieillissement de la population que va connaître la Communauté Métropolitaine de Québec. Cette réalité aura un impact sur les réseaux de santé, mais aussi sur la demande pour le transport en commun et le transport adapté. Le comité d'admission au transport adapté de Québec admet en moyenne 45 nouveaux utilisateurs par 3 semaines. Dans ces admissions un nombre important se compose de personnes âgées. Ce groupe va inévitablement croître dans les prochaines années.

Dans ce contexte nous pensons que la C.M.Q. doit se positionner aujourd'hui et prendre les actions nécessaires pour assurer que les réseaux de transport en commun et adapté soient prêts à accueillir ces clientèles grandissantes qui exigeront des services de plus en plus spécialisés.

Quelques chiffres

L'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) dresse dans le document, « Portrait statistique de la population avec incapacité – Région de Québec – 2003 » un portrait de l'utilisation des modes de transport fait par les personnes vivant avec une incapacité dans la région de Québec.

Selon l'OPHQ¹, 12,9 % des personnes de plus de 15 ans vivant avec une incapacité fonctionnelle ont de la difficulté à quitter leur demeure. De ce nombre 10,2 % ont des difficultés à faire un trajet de moins de 80 km, 20.9 % de cette population est dans l'incapacité de faire un trajet supérieur à 80 km et 46.4 % de ces personnes font 5 déplacements courts et plus par semaine.

14.2 % des personnes vivant avec un handicap utilisent le transport en commun et le taxi pour se rendre au travail. Il y a eu pour l'année 2000, 357 700 déplacements effectués en transport adapté.

Le transport adapté : Les problèmes et pistes de solutions

Le transport adapté rencontre déjà des obstacles. L'offre actuelle répond difficilement à la demande. Pour les personnes vivant avec des limitations, ce service est essentiel. Plusieurs d'entre elles sont dans l'impossibilité de conduire un véhicule. Leur seul moyen de déplacement est le transport adapté. L'engorgement actuel du réseau nuit à leurs emplois et à leurs études. Les manques chroniques de ressources des dernières années s'ajoutent aux autres difficultés que rencontrent les personnes handicapées dans leur intégration sociale.

Le transport adapté n'est pas un programme social. C'est un service public qui entraîne des retombées économiques importantes pour l'ensemble de la société. Il permet aux personnes vivant avec des limitations d'être des travailleurs qui contribuent au financement de l'état et des programmes sociaux.

Ces personnes vivent avec des limitations qui leur sont imposées par des structures construites au fil des années. Les édifices sans ascenseur ni rampe

¹ Portrait statistique, Évaluation de l'intégration sociale des personnes handicapées, Portrait statistique de la population avec incapacité – Région de Québec – 2003, Office des personnes handicapées du Québec, 2003, pp. 71 à 76.

d'accès et les autobus sans plancher surbaissé sont des exemples d'obstacle qui rendent leur déplacement plus difficile.

Sur les questions de transport en commun, nous pensons que certains obstacles pourront être abolis par une utilisation maximale des autobus à plancher surbaissé. Pour obtenir des résultats positifs nous pensons que la Communauté Métropolitaine de Québec devrait :

- Instaurer les autobus à plancher surbaissé dans tous les services de transports en commun desservant son territoire afin d'assurer à tous les individus, peu importe leurs conditions physiques, la liberté de se déplacer sur tout le territoire de la C.M.Q.
- Continuer l'effort de remplacement des anciens autobus par des nouveaux à plancher surbaissé.
- Permettre, comme chez la S.T.M., le transport de fauteuil roulant à l'intérieur des autobus à plancher surbaissé.

Cette politique simple permettrait à une grande partie de la clientèle actuelle des réseaux de transport adapté d'utiliser le service régulier. L'utilisation du service régulier leur procurera des déplacements plus rapides à l'heure de leur choix. Il leur sera possible d'avoir des activités de dernière minute impliquant un déplacement en transport en commun. Ils n'auront plus besoin de réserver leurs déplacements 8 heures à l'avance. Ils pourront aussi prendre le transport en commun avec plus d'un accompagnateurs.

Le transport adapté : des retombés positives pour tous

Pour l'ensemble de la population, l'utilisation des autobus à plancher surbaissé se traduira par un gain de temps. L'embarquement et la descente de ces

autobus sont facilités par l'absence de marche. L'achat de ces autobus en modèle allongé (ou accordéon) permettrait d'augmenter le nombre de passagers et de fauteuils roulants par autobus. Cette réorganisation donnerait lieu à des économies pour les réseaux. Elle entraînerait une baisse de l'utilisation des minibus et des taxis par les organismes de transport adapté et permettrait à un seul chauffeur de faire le travail qui en exige aujourd'hui un minimum de deux salariés.

Accessibilité universelle

Afin d'assurer l'accessibilité au réseau de transport régulier, il faudra abolir tous les obstacles physiques qui entravent la route entre la demeure d'une personne ayant des incapacités et l'arrêt d'autobus. Pour y parvenir Le RUTA – Québec estime que:

- La C.M.Q. et ses villes membres se dotent de politiques d'accessibilité territoriale;
- Aménager les abribus et leur environnement direct pour assurer l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes vivant avec d'autres limitations;
- Mettre les bordures de trottoir le long des abribus à la même hauteur que le plancher de l'autobus;
- Développer un réseau de couloir ayant des structures permettant une libre circulation sécuritaire pour les personnes avec un handicap visuel;
- Assurer que toutes les habitations dans les zones urbaines aient un arrêt d'autobus à moins de 150 mètres

Toutes ces mesures pourront réduire le nombre de personnes utilisant le transport adapté. Malgré tout, une partie des personnes vivant avec des limitations resteront dans l'impossibilité de prendre le transport régulier en tout temps. Pour combler leurs besoins en transport, la C.M.Q. doit se doter d'une structure de transport adapté flexible qui permettra à tous de se déplacer sans problèmes sur l'ensemble de son territoire.

Un transport adapté interurbain

Les personnes vivant avec des limitations doivent pouvoir se déplacer de Québec à Lévis aussi facilement que s'il utilisait le transport en commun régulier. Pour cela le RUTA - Québec pense :

- Que la C.M.Q. doit assurer la qualité et la présence des services de transport adapté sur l'ensemble de son territoire;
- Que la C.M.Q. doit rendre possibles les déplacements interurbains et interrives en transport adapté;
- Assurer une meilleure coordination des services de transport adapté intermunicipaux;
- Pour la qualité du service, les municipalités et la C.M.Q. devront se doter de normes afin que la qualité du service offert soit la même dans toutes les municipalités qui la composent.

La Communauté Métropolitaine de Québec regroupe un territoire très étendu avec des concentrations de population très variables d'une municipalité à l'autre. Afin d'assurer la disponibilité d'un transport en commun régulier et des transports adaptés sur le territoire des petites villes, le RUTA - Québec pense que le développement du Taxi-bus serait une façon économique de desservir ces

territoires moins peuplés. Le taxi-bus offre un transport abordable à horaire fixe. Ce service réduirait le nombre de voitures circulant sur le territoire de la C.M.Q. En encourageant ce type de covoiturage, la Communauté Métropolitaine de Québec pourra atteindre ses objectifs de réduction des gaz à effet de serre imposés par l'Accord de Kyoto et réduira les coûts liés à la réfection des routes.

Pour un tramway accessible

Le Ruta - Québec tient à mentionner son appui au projet de tramway pour la ville de Québec et entre Québec et Lévis. Cette nouvelle infrastructure de transport devra être construite totalement accessible. Ainsi le tramway deviendrait la colonne vertébrale pour le développement du transport accessible dans la C.M.Q.. Nous pensons que la Communauté Métropolitaine de Québec devra mettre prioritairement l'accessibilité comme critère de construction.

Cette infrastructure donnera une plus grande liberté de mouvement aux personnes vivant avec une incapacité tout en créant une diminution de la demande en transport par minibus. Ce qui se traduira par une économie importante pour le réseau de transport.

Conclusion

Nous pensons que le développement du transport accessible est un gain pour l'ensemble de la société. Il permettra aux personnes vivant avec une incapacité d'atteindre une qualité de vie supérieure. Ils pourront plus facilement étudier, travailler et avoir une vie sociale. Pour la population vieillissante, il lui assurera une vie active de qualité malgré les problèmes de santé qui se développent avec l'âge. Pour l'ensemble de la société, le transport adapté représente une économie importante; car il entraînera une baisse des coûts d'exploitations des réseaux de transport adapté et il augmentera, pour une main d'œuvre compétente, l'accès au marché du travail. Ils pourront, ainsi, participer au financement de la collectivité.