

Transport adapté à Sept-Îles Uashat mak Mani-Utenam

Mémoire



Déposé à

**la Députée de Duplessis, Ministre de l'Emploi et Ministre
responsable de la région de la Côte-Nord**

Madame Kateri Champagne Jourdain

En date du

27 Mai 2024

Table des matières

Introduction.....	3
Mise en contexte	3
Les droits des personnes handicapées admises aux services de transport adapté	4
Fonctionnement des inscriptions du transport adapté par autobus ou minibus	5
Les modes de transport adapté	5
Portrait de la situation actuelle à Sept-Îles Uashat mak Mani-Utenam	8
Des besoins et des solutions	11
Bibliographie.....	13

1. Introduction

Cet état de situation s'inscrit dans la suite logique de la mobilisation provinciale qui a été faite en collaboration avec l'Alliance des Regroupements des Usagers du Transport Adapté du Québec (ARUTAQ). En effet, le 18 mars 2024, plusieurs organismes du Québec qui représentent des personnes en situation de handicap qui requièrent un transport adapté pour se déplacer se sont exprimés. Ils ont revendiqué, auprès du gouvernement du Québec, la mise en application d'actions concrètes afin d'améliorer les services de transport adapté.

Le Module d'Épanouissement à la Vie de Sept-Îles (MEV-SÎ) a participé à sa façon à cette mobilisation. Le but de ces démarches est d'améliorer la situation actuelle à Sept-Îles Uashat Mak Mani-Utenam concernant les services de transport adapté pour les usagers de notre grand territoire. Pour ce faire, nous avons besoin du support du gouvernement provincial. C'est pourquoi une brève mise en contexte vous est présentée concernant la situation qui se vit dans notre région ainsi qu'un rappel de certains droits et d'obligations concernant le transport adapté aux personnes handicapées. Puis, quelques lois au sujet du transport adapté sont également mises en lumière. Plus spécifiquement, le portrait de la situation actuelle de Sept-Îles Uashat mak Mani-Utenam y est dépeint. À cet égard, les problématiques rencontrées sur notre territoire, les besoins et des solutions seront proposés afin d'améliorer le service de transport adapté aux personnes handicapées.

2. Mise en contexte

En mars 2019, le *Projet de loi 17 concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* a été rendu public. Au Québec, avant l'avènement de cette loi, 70 % des personnes admises au transport adapté utilisaient ce service pour se déplacer comme tous les citoyens peuvent le faire. Les minibus et/ou autobus n'existaient que pour 30% des déplacements de ces personnes. Dès l'adoption de cette nouvelle *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, les permis de propriétaire de taxis ont été abolis. En 2024, selon l'ARUTAQ, plus de 50% des chauffeurs de taxi qui effectuaient les déplacements des personnes en situation de handicap en transport adapté au Québec ont abandonné la pratique. C'est en raison de la perte de leurs permis auxquels se rattachaient également des véhicules, dont un important nombre de véhicules universellement accessibles.

Lorsque la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* a été mise en vigueur, le Ministère des Transports et de la mobilité durable a investi dans l'achat d'autobus et de mini-bus. Le transport collectif a, donc, remplacé le transport par taxi. Ces décisions fragilisent donc le service en transport adapté aux personnes handicapées.

Entre autres, cela se traduit par des coupures de services et une réduction considérable de déplacements des personnes handicapées dans notre région.

3. Les droits des personnes handicapées admises aux services de transport adapté

Les personnes handicapées ont le droit d'avoir accès à une diversité de modes de transport tels que des taxis privés ou publics universellement accessibles et des taxis (voitures berlines) pour les personnes handicapées dont le fauteuil roulant peut se plier.

L'article 15 de *La Charte des droits et libertés de la personne* stipule que : « Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics [...] »¹. Il est à noter que le mot « moyens » dans cette phrase est conjugué au pluriel. Cet article indique donc que toute personne a le droit d'avoir accès à l'ensemble des modes de transport. L'article 10 de *La Charte des droits et libertés de la personne* appuie le dernier article en stipulant que : « Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur [...] le handicap [...] Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit »². Le fait de ne pas permettre d'avoir accès aux moyens de transport adapté tel qu'à un taxi privé ou public universellement accessible et un autobus/mini-bus collectif «régulier» accessible est donc discriminatoire. Selon le Larousse, le terme « discrimination » signifie : « Fait de distinguer et de traiter différemment (le plus souvent plus mal) quelqu'un ou un groupe par rapport au reste de la collectivité ou par rapport à une autre personne »³. Toutes personnes ne pouvant pas monter à bord d'un taxi privé ou public et/ou d'un autobus/mini-bus « régulier » de manière sécuritaire sont donc privées d'avoir accès aux mêmes modes de transport que les personnes non handicapées. Or, ces personnes sont traitées différemment en ce qui concerne leur besoin de se déplacer en transport, comme tout autre citoyen.

4. Fonctionnement des inscriptions au transport adapté par autobus ou minibus

Afin d'être admissibles au transport adapté, les usagers doivent répondre à des critères précis, en vertu d'une *Politique gouvernementale d'admissibilité au transport adapté*. Une évaluation individuelle réalisée par un professionnel de la santé établira les différentes incapacités de la personne handicapée requérante. Cette personne doit avoir une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui peut faire en sorte qu'elle rencontre des obstacles dans le cadre de ses activités quotidiennes. Donc, avant même d'être admise à des services de transport adapté, elle doit être reconnue comme

¹ *La Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, art. n°15.

² *La Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, art. n°10.

³ «Langue française», [En ligne], *Larousse*, [<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/discrimination/25877>] (16 avril 2024)

étant une personne handicapée. Puis, elle doit, au niveau de sa mobilité, rencontrer les incapacités suivantes :

- « l'incapacité de marcher sur une distance de 400m sur un terrain uni;
- l'incapacité de monter une marche de 35 cm de hauteur avec appui ou l'incapacité d'en descendre un sans appui;
- l'incapacité d'effectuer la totalité d'un déplacement en utilisant les services de transport en commun habituels;
- l'incapacité de s'orienter dans le temps ou l'espace;
- l'incapacité de maîtriser des situation ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres;
- l'incapacité de communiquer de façon verbale ou gestuelle. Toutefois, cette incapacité ne peut pas, à elle, seule, être retenue aux fins de l'admission. »⁴

Ainsi, plusieurs critères sont mis en place afin d'établir des limites de manière claire et précise afin de déterminer qui peut ou ne peut pas utiliser ce type de transport. Il est compréhensible qu'il soit nécessaire d'instaurer des balises.

Ceci étant dit, il existe des personnes qui vivent une ou des situation(s) qui les empêche(nt) de se déplacer de manière autonome. Cela fait en sorte qu'elles ont besoin d'avoir accès à un transport différent des transports « réguliers ». Par contre, leur situation ne cadre pas nécessairement dans les critères d'admissibilité de la Politique gouvernementale que l'on vient de mentionner. Ces personnes doivent donc trouver d'autres solutions afin de se déplacer. Elles ont tout de même besoin d'un transport adapté, même si elles ne respectent pas les critères de la politique actuelle.

5. Les modes de transport adapté

Le domaine du transport est régi par plusieurs lois dont : la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*, la *Loi sur les transports* et la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Une section, dans la *Loi sur les transports* est dédiée au service municipal de transports des personnes handicapées. Son article 48.39 stipule 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 qui assure un service de transport adapté aux personnes handicapées doit [...] contracter avec une personne afin d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur son territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. [...] Une municipalité locale ne peut octroyer un tel contrat que si seulement des taxis au sens de l'article 144 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2) sont retenus pour fournir ces moyens de transport, à*

⁴ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Admissibilité au transport adapté*, [En ligne], 2024.

[<https://www.quebec.ca/transport/transport-adapte/admissibilite-transport-adapte>] (Consulté le 16 avril 2024).

*moins qu'ils ne soient fournis au moyen d'autobus ou de minibus.»*⁵ Tout d'abord, il est indiqué que toute municipalité locale doit desservir son territoire. Il ne s'agit pas ici d'une seule partie de son territoire, mais bien de l'ensemble de son territoire. De plus, le mot « moyens » est encore conjugué au pluriel. Il est donc question de permettre aux personnes handicapées d'avoir accès à plusieurs moyens de transports. Par ailleurs, ces moyens de transport doivent être adaptés aux besoins des usagers. La question suivante s'avère donc pertinente : Les personnes handicapées ont-elles été consultées avant même l'élaboration et la réalisation du Projet de loi 17 ? Il semble que cette étape ait été omise. Cette loi est arrivée sans consultation préalable et ne semble pas avoir tenu compte de son impact sur les services que requiert l'ensemble des usagers du transport adapté.

Le dernier alinéa de l'article 2 de la *Loi sur les transports* stipule que : « *Elle ne s'applique pas au transport rémunéré de personnes par automobile, sauf dans la mesure prévue par [ladite loi].* »⁶ Cela indique donc que la *Loi sur les transports* n'influence en rien la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* sauf exceptions, c'est-à-dire qu'elles ne devraient pas s'influencer l'une et l'autre. Donc, les articles de la *Loi sur le transport* devraient être considérés distinctement des articles de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Elles sont indépendantes l'une de l'autre.

D'autre part, le dernier alinéa de l'article 1 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* indique, en expliquant son objectif, que : « *De plus, elle vise à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée, de même que l'émergence [...] de modes de mobilité.* »⁷ Il est facile d'interpréter que cet article valorise le transport par automobile adaptée. Cette loi encouragerait aussi l'apparition de plusieurs moyens de se déplacer pour ce groupe de personnes. Est-ce que ces objectifs sont atteints aujourd'hui ? Compte-tenu des statistiques énoncées dans la mise en contexte concernant le nombre de chauffeurs qui ont délaissé les services de taxis, les objectifs de la loi ne sont clairement pas atteints. Il serait plus exact d'indiquer que cette loi a eu comme conséquence de défavoriser l'accès de ces personnes à un transport par automobile adaptée.

À cet égard, il est important de spécifier ce qui est entendu par « automobile ». Selon l'article 4 du Code de la sécurité routière, un véhicule automobile se définit ainsi : « *un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien* »⁸ Il ne s'agit pas ici de transport en commun « régulier » ou de transport adapté en commun. Le premier alinéa de l'article 3 de la *Loi concernant le transport*

⁵ *Loi sur les transports*, RLRQ, c. T-12, art. n°48.39. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-12>

⁶ *Loi sur les transports*, RLRQ, c.T-12, art. n°2. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-12>

⁷ *Loi concernant le transport de personnes par automobile*. RLRQ, c. T-11.2, art. n°1.
<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-11.2>

⁸ *Code de la sécurité routière*. RLRQ, c. C-24.2, art. n°4. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/c-24.2>

rémunéré de personnes par automobile explique bien que : « *Il y a transport de personnes par automobile au sens de la présente loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.* »⁹ Un peu plus haut, un article de la *Loi sur les transports*, indique qu'à moins d'avis contraires, elle n'a aucune influence sur la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. L'article 1 de cette même loi cité un peu plus haut en fait lui aussi la distinction.

Dans la même loi, il est indiqué qu'un service de transport adapté par automobile doit répondre à une demande de transport adapté dans les plus brefs délais. L'article 152 de celle-ci stipule que : « *Le répondant d'un système de transport doit prendre les moyens raisonnables afin qu'une automobile adaptée soit disponible dans les meilleurs délais possible[s] pour répondre à une demande de course qui requiert l'utilisation d'une automobile adaptée. Il en est de même pour un répartiteur enregistré.* »¹⁰ Donc, **toute personne nécessitant l'utilisation d'une voiture adaptée doit pouvoir faire appel à une organisation qui offre un service de transport de personnes par automobile et obtenir le service le plus rapidement possible.** Est-ce que tous ces services de transport peuvent répondre à cet article de loi telle quelle est inscrite ? Il y a fort à parier qu'une partie de ces organisations sont dans l'impossibilité de répondre tout simplement à la demande, même si leur obligation est de le faire. De plus, dans cet article de loi, le terme « course » est mentionné. Il est généralement, dans ce contexte, relié aux services offerts par les taxis. Il faut également noter que le « répondant d'un système de transport » est, selon la Commission des transports du Québec : « [...] une personne morale qui est responsable de l'exploitation d'un système de transport autorisé par la Commission. »¹¹ Le système de transport est défini par la Commission ainsi : « [il] regroupe plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles inscrits sous la responsabilité d'un répondant. »¹² Il s'agit bien ici de voitures et de non d'autobus ou de minibus. Dans les dernières citations, rien ne semble pointer le transport en commun. Il est toujours question d'automobile.

Les chauffeurs de transport rémunéré de personnes par automobile doivent être formés pour pouvoir offrir ce service. Le deuxième paragraphe de l'article 10 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* stipule que « [la personne peut offrir ce service si] elle a complété une formation portant sur la sécurité, le transport des

⁹ *Loi concernant le transport de personnes par automobile*. RLRQ, c. T-11.2, art. n°3.

<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-11.2>

¹⁰ *Loi concernant le transport de personnes par automobile*. RLRQ, c. T-11.2, art. n°152.

<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-11.2>

¹¹ COMMISSION DES TRANSPORTS. *Répondant d'un système de transport*, [En ligne], 2024.

[<https://www.ctq.gouv.qc.ca/transport-remunere-de-personnes-par-automobile/repondant-dun-systeme-de-transport/#:~:text=Le%20r%C3%A9pondant%20d'un%20syst%C3%A8me,dont%20il%20retient%20les%20services>] (Consulté le 17 avril 2024).

¹² *Ibid.*

personnes handicapées [...] ». ¹³ Il pourrait être pertinent de questionner l'ensemble des chauffeurs afin de valider leurs connaissances au sujet des personnes en situation de handicap ainsi que des manières d'intervenir avec celles-ci selon leur handicap. Le nombre de chauffeurs qui ne sauraient pas répondre adéquatement, s'ils n'avaient pas de choix de réponses pour les supporter, pourrait être surprenant.

Le gouvernement semble s'être donné la possibilité d'ajouter des règles concernant le transport par automobile des personnes en situation de handicap. Toujours dans *la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, à l'article 156, il est stipulé que « *Le gouvernement peut prévoir par règlement, pour les territoires qu'il détermine, toute mesure visant à favoriser le déploiement et l'accessibilité des automobiles adaptées aux personnes handicapées.* » ¹⁴ Le gouvernement a donc le pouvoir d'ajouter des règlements spécifiques dans différents secteurs de son choix afin que les personnes handicapées aient accès à des automobiles adaptées. De plus, selon le Larousse, le mot « déployer » signifie : « *Étendre, développer, ouvrir ce qui était plié, roulé* » ¹⁵. Le gouvernement s'est donné la liberté de mettre en place certaines mesures afin de pouvoir améliorer les services. Il a, ainsi, la possibilité de faire une demande formelle à une organisation d'avoir au moins une automobile adaptée afin de répondre à ce type de courses. Idéalement, cette demande devrait être accompagnée d'un support financier afin d'aider à inciter les organisations à adhérer au changement.

Malgré toutes ces lois, les personnes handicapées sont d'abord et avant tout des personnes; mais, elles sont aussi vulnérables. Si elles ont le droit d'être accueillies par la même porte que tout le monde lorsqu'elles entrent dans un établissement, elles ont aussi le droit d'avoir la possibilité de choisir le mode de transport qu'elles souhaitent utiliser en vertu de leurs besoins.

6. Portrait de la situation actuelle à Sept-Îles Uashat mak Mani-Utenam

La Ville de Sept-Îles s'étend des secteurs de Gallix – Lac Labrie au secteur de Matamec. En voiture, environ 70 kilomètres les séparent et d'un point à l'autre, quand la température est clémente, une cinquantaine de minutes sans grande circulation. La Corporation de Transport Adapté de Sept-Îles (CTASI) est basée au centre-ville. Le secteur de Gallix se situe à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de la CTASI. Pour s'y rendre, cela prend environ 30 minutes en voiture. Le secteur de Matamec, lui, est situé à une trentaine de kilomètres à l'est du centre-ville de Sept-Îles, soit une vingtaine de minutes en véhicule. Sur ce territoire, il y a aussi deux secteurs où sont établies des Premières Nations. Il s'agit de Uashat, qui borde le centre-ville de Sept-Îles et mak Mani-Utenam, qui est situé à une

¹³ *Loi concernant le transport de personnes par automobile*. RLRQ, c. T-11.2, art. n°10.

¹⁴ *Loi concernant le transport de personnes par automobile*. RLRQ, c. T-11.2, art. n°156.

¹⁵ «Langue française», [En ligne], *Larousse*, [<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/d%C3%A9ployer/23825>] (17 avril 2024) <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/d%C3%A9ployer/23825>

quinzaine de kilomètres du centre-ville de Sept-Îles; ce qui prend environ une quinzaine de minutes de route.

Actuellement, la CTASI peut desservir la population qui habite au centre-ville en tout temps. Par contre, les personnes qui habitent dans les secteurs en périphérie sont desservies lors des fins de semaine seulement, quand c'est possible. La CTASI doit faire des choix déchirants en priorisant les personnes handicapées du centre-ville afin de répondre au plus grand nombre de demandes possibles. Cela fait partie intégrante de la réalité quotidienne des personnes handicapées qui vivent dans notre région. Des personnes qui ont des rendez-vous médicaux et qui habitent en périphérie doivent s'organiser par eux-mêmes afin de pouvoir se déplacer au centre-ville. Les chauffeurs dévoués qui travaillent pour la CTASI sont, soit sur le point de prendre leur retraite ou aimerait bien la prendre et ne le font pas en raison du manque de chauffeurs. Il est difficile dans le contexte économique actuel de Sept-Îles d'engager du nouveau personnel dans certains organismes à but non lucratif. Ici, il y a des industries immenses qui embauchent une grande partie des citoyens de Sept-Îles. La majorité des employés de ces entreprises, tous postes confondus, ont des salaires qui dépassent les 100 000 \$ par année. C'est sans compter que, malgré cela, la majorité des habitants sont endettés jusqu'au cou. Alors, trouver du personnel pour conduire des autobus adaptés est un défi de taille. De plus, les autobus sont si vieux qu'il y en a souvent deux sur quatre au garage pour des réparations. Ils sont évidemment désuets et ils grugent une partie du budget qui pourrait être investi à meilleur escient.

En ce moment, les chauffeurs du transport adapté vont chercher plus d'une personne en même temps et les déposent ensuite directement au lieu demandé. Les usagers apprécient beaucoup moins cette « run de lait ». Cette manière de faire entraîne parfois des retards lorsqu'ils ont des rendez-vous chez le médecin, à l'école, au travail, etc. Parfois, ils doivent prendre le transport adapté plus tôt que l'heure de retour demandé. Ils apprécieraient beaucoup la souplesse de déplacement ainsi que la qualité des services offerts par le transport par taxi et par des automobiles universellement accessibles. Il est pertinent de préciser que les personnes handicapées doivent demander leur transport adapté environ 24 heures à l'avance. Ils peuvent très rarement faire une demande spontanée, puisque gérer ce type de transport demande une logistique importante.

Il faut aussi garder en tête qu'une partie des personnes en situation de handicap sont dans l'impossibilité de travailler. Elles reçoivent, donc, le soutien financier du gouvernement. À Sept-Îles, un aller-retour coûte 6 \$ par personne. Certaines d'entre elles sont isolées, puisqu'elles ne peuvent pas se payer aussi souvent qu'elles le souhaiteraient le service du transport adapté. Du moins, c'est un luxe pour elles. L'hiver est long sur la Côte-Nord et c'est souvent lorsque la neige est présente que c'est plus

difficile de sortir pour ces personnes. Elles sont donc susceptibles d'être confinées à la maison, durant plusieurs jours, voire des semaines.

Le transport en commun « régulier » ne contient pas d'espace réservé pour les personnes circulant en fauteuil roulant. De plus, il faut penser qu'il y a des personnes handicapées dont la mobilité est problématique ou qui peuvent n'avoir aucun sens de l'orientation. Or, elles sont dans l'incapacité de prendre le transport en commun « régulier ».

De plus, selon les informations que nous avons obtenues de la compagnie de taxis de Sept-Îles, les chauffeurs ne seraient pas formés pour intervenir auprès des personnes handicapées, en dépit de la loi qui le requiert.

En ce moment, **la communauté innue habitant sur les territoires de Uashat et de mak Mani-Utenam n'ont aucun service de transport adapté**. Seul le transport médical adapté est offert sur ces deux territoires. Pourtant, elle utilise les services et elle participe aux activités offertes au centre-ville. Les communautés autochtones et allochtones vivent ensemble. Les personnes innues font partie intégrante du paysage quotidien de Sept-Îles. Comme tout autre citoyen, elles ont, elles aussi, le droit d'avoir des services de différents modes de transport adapté.

Comme partout ailleurs au Québec, les employeurs de Sept-Îles Uashat mak Mani-Utenam rencontrent des défis au niveau de la main-d'œuvre. En ce sens, certaines personnes handicapées ont la capacité de travailler ou d'étudier. Elles contribuent elles aussi à la société. Par exemple, des personnes qui vivent avec une déficience intellectuelle légère, voire moyenne, ou un traumatisme crânien-cérébral comptent et mettent des boulons dans des boîtes pour la compagnie Boulons L.P.G. Elles reçoivent un petit montant d'argent en échange de leur travail et la compagnie n'a plus besoin d'embaucher un employé pour le faire. Il est possible de s'imaginer qu'il devait être difficile de trouver une personne pour accomplir cette tâche. Pourtant, les personnes handicapées sont fières de dire qu'elles travaillent. D'autres circulent en fauteuil roulant, elles peuvent très bien accomplir des tâches non physiques. Ce ne sont pas toujours des personnes qui sont dans l'impossibilité de travailler qui ont besoin des services de différents modes de transport adapté.

Les personnes handicapées à Sept-Îles sont présentement brimées dans leur droit et leur liberté de se déplacer sans limitations ainsi que dans l'accessibilité à une diversité de transport adapté.

7. Des besoins et des solutions

Un des besoins les plus criants est le financement. Le gouvernement a débloqué récemment 285 millions pour le transport adapté. Les personnes en situation de handicap et les organismes qui œuvrent pour leur cause en sont reconnaissants. Cependant, nous sommes en attente de savoir comment se répartira cette somme dans les différentes villes du Québec. En région, il est pressant d'avoir accès à une juste part du gâteau. Les conditions sont bien différentes que celles qui se vivent dans les régions plus au sud du Québec ou en périphérie. Il est primordial de répartir de manière juste l'investissement supplémentaire de 285 M\$ en transport adapté entre les régions. Ces nouvelles sommes doivent absolument servir à augmenter l'accès aux services sur la Côte-Nord là où la diminution de ceux-ci est étroitement liée au peu de financement disponible.

Des personnes qui habitent en périphérie du centre-ville de Sept-Îles ont besoin d'avoir accès au transport adapté en tout temps. Pour ce faire, il faudrait un plus grand nombre de chauffeurs pour le transport adapté. La CTASI et la compagnie de taxi de Sept-Îles pourraient avoir accès à davantage de fonds pour ce faire. Nous croyons que l'idée de concevoir une campagne de promotion ainsi qu'un programme gouvernemental de recrutement de chauffeurs pour le transport adapté pour l'ensemble du Québec peut donner un bon coup de main à ce domaine d'emploi. Il est temps de faire briller cette profession. Il est également pertinent de créer un programme gouvernemental de formation rémunérée obligatoire et de qualification de ces nouveaux chauffeurs. Cela serait génial et aiderait à avoir accès à de nouveaux chauffeurs.

Si les deux instances de transport n'ont pas de véhicules à conduire, il est plutôt difficile d'offrir le service. Donc, une autre proposition est de mettre en place un programme d'aide financière spécifique au transport adapté pour la mise en service de véhicules universellement accessibles. Cela permettrait de desservir l'ensemble de la population québécoise dont celle en périphérie du centre-ville de Sept-Îles. Il serait également plus facile pour ces deux organisations si elles étaient soutenues financièrement lorsqu'elles font de longue distance pour rendre un service à une personne handicapée.

Il faut retenir que sur les territoires de Uashat mak Mani-Utenam, il y a un besoin majeur de service de transport adapté. Le Conseil de bande offre, au moins, du transport médical pour les personnes handicapées. Par contre, en dehors de ce service, il n'y a pas de services de transport adapté. Il y a un service de transport en commun « régulier », qui, semble-t-il, n'est pas adapté pour déplacer des fauteuils roulants. La communauté innue et la CTASI pourraient collaborer dans le but de desservir l'ensemble du territoire allochtone et autochtone. Ils pourraient partager des ressources humaines et matérielles pour le bien commun de tous.

Certaines personnes handicapées ont besoin d'une aide financière afin de pouvoir prendre le transport adapté. Cela pourrait se présenter sous forme de crédits d'impôt

selon le nombre de transports qu'elles prennent et leurs revenus. Ceci dit, il y a probablement d'autres formules possibles.

À Sept-Îles, le transport en commun « régulier » a besoin d'être adapté pour déplacer des personnes en situation de handicap. Il serait fondamental de soutenir financièrement les transports en commun « régulier » qui nécessitent de petites modifications afin d'être universellement accessibles.

Finalement, il s'agit de propositions de solutions. Il est primordial de rétablir ensemble la situation actuelle à Sept-Îles et sur les territoires innus adjacents. Ceci dit, l'ensemble de la population handicapée québécoise a besoin du support du gouvernement à ce sujet. Les personnes handicapées souhaitent que leur réalité soit comprise. Elles espèrent toujours être considérées dans les actions des personnes détenant le pouvoir de changer les choses, peu importe la distance qui les sépare de la colline parlementaire. Elles comptent sur les dirigeants du gouvernement afin qu'il y ait des changements dans le but de recevoir des services égaux à leurs droits. **Il est maintenant indispensable de s'unir pour rétablir les services des différents modes de transport adapté offert dans la région.**

Bibliographie

Code de la sécurité routière. RLRQ, c. C-24.2, art. n°4. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/c-24.2>

COMMISSION DES TRANSPORTS. *Répondant d'un système de transport*, [En ligne], 2024.

[[https://www.ctq.gouv.qc.ca/transport-remunere-de-personnes-par-automobile/repondant-dun-systeme-de-](https://www.ctq.gouv.qc.ca/transport-remunere-de-personnes-par-automobile/repondant-dun-systeme-de-transport/#:~:text=Le%20r%C3%A9pondant%20d'un%20syst%C3%A8me,dont%20il%20retient%20les%20services)

[transport/#:~:text=Le%20r%C3%A9pondant%20d'un%20syst%C3%A8me,dont%20il%20retient%20les%20services](https://www.ctq.gouv.qc.ca/transport-remunere-de-personnes-par-automobile/repondant-dun-systeme-de-transport/#:~:text=Le%20r%C3%A9pondant%20d'un%20syst%C3%A8me,dont%20il%20retient%20les%20services)] (Consulté le 17 avril 2024).

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Admissibilité au transport adapté*, [En ligne], 2024.

[<https://www.quebec.ca/transport/transport-adapte/admissibilite-transport-adapte>] (Consulté le 16 avril 2024).

La Charte des droits et libertés de la personne, RLRQ, c. C-12, art. n°10-15.

«Langue française», [En ligne], *Larousse*,

[<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/d%C3%A9ployer/23825>] (17 avril 2024)

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/d%C3%A9ployer/23825>

«Langue française», [En ligne], *Larousse*,

[<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/discrimination/25877>] (16 avril 2024)

Loi concernant le transport de personnes par automobile. RLRQ, c. T-11.2, art. n°1-3-10-152-156.

<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-11.2>

Loi sur les transports, RLRQ, c. T-12, art. n°2-48.39. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-12>