LA POLITIQUE D'ADMISSIBILITÉ

au transport adapté

Québec

Politique d'admissibilité

AU TRANSPORT ADAPTÉ

Édition révisée 1998

Ce document a été préparé par
la Direction de la mobilité en transport

Direction générale des politiques et
de la sécurité en transport

ISBN : 2-550-27272-2
Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
© Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Sommaire

La présente politique, en vigueur depuis le 1er janvier 1994, a été élaborée de concert avec des représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec ainsi que du ministère de la Santé et des Services sociaux et de son réseau, après consultation des principaux organismes ou associations concernés. En 1997, le ministère des Transports procédait à une révision de cette politique en y apportant certaines précisions et certains changements, notamment en ce qui a trait à la révision des dossiers des personnes admises.

1. CADRE CONCEPTUEL

Le **transport adapté** a pour **objectifs** de favoriser l'intégration sociale, scolaire et professionnelle des personnes handicapées. Il vise en conséquence à offrir aux personnes handicapées un degré de mobilité et d'autonomie comparable à celui dont dispose la population en général et à constituer une fonction de soutien aux divers programmes axés sur l'intégration des personnes handicapées.

La **politique** vise à atteindre les **objectifs** suivants : préciser le contexte dans lequel doit s'inscrire l'admission et définir les clientèles admissibles, assurer une plus grande uniformité et favoriser l'équité dans le traitement des demandes, et enfin rendre accessible le processus d'admission à toutes les personnes handicapées résidant au Québec. La politique a été élaborée de façon à fournir aux autorités organisatrices de transport adapté et au ministère des Transports les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs.

La politique repose par ailleurs sur certains principes tels l'accessibilité universelle au processus d'admission, la reconnaissance provinciale de l'admissibilité, l'examen des demandes sur une base individuelle et la prise de décision en fonction des seuls critères reconnus. La politique s'appuie de plus sur les principes en vertu desquels une admission doit être accordée en respectant l'autonomie de la personne et l'exercice de la responsabilité parentale. Enfin, les principes de non-immuabilité du statut d'admission et d'accessibilité à un mécanisme de révision des décisions sont également à la base de la présente politique.

2. ADMISSIBILITÉ

Une personne sera reconnue admissible si elle répond aux deux critères suivants :

1) être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement des activités normales;

2) avoir sur le plan de la mobilité des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté. Pour répondre à ce critère, le requérant devra avoir l'une des incapacités suivantes :

   - incapacité de marcher 400 mètres sur un terrain uni;
   - incapacité de monter une marche de 35 centimètres de hauteur avec appui ou d'en descendre une sans appui;
   - incapacité d'effectuer l'ensemble d'un déplacement en transport en commun;
   - incapacité de s'orienter dans le temps ou dans l'espace;
   - incapacité de communiquer de façon verbale ou gestuelle;[1]
   - incapacité de maîtriser des situations ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres.

Une fois la personne reconnue admissible, on s'interrogera sur le **type d'admission** à lui accorder, selon les limitations qu'elle présente, et en considérant son potentiel pour une familiarisation ou un apprentissage en vue de l'utilisation du transport en commun.

Un requérant pourra se voir accorder une admission générale, provisoire ou saisonnière, toutes trois applicables à tous ses déplacements, ou encore une admission partielle limitée aux déplacements effectués pour recevoir des traitements d'hémodialyse ou à certains déplacements qui n'ont pu être appris ou avec lesquels il n'a pu se familiariser en transport en commun.

Le comité doit également statuer sur les types d'accompagnement qui pourront être autorisés à l'occasion du déplacement en transport adapté. Ainsi, les requérants qui, sans assistance, se verraient privés de toute possibilité d'effectuer leurs déplacements en transport adapté, devront obligatoirement être accompagnés. D'autres devront être accompagnés temporairement, le temps de se familiariser avec le transport adapté. Le requérant qui ne nécessite pas de soutien lors du déplacement pourra être autorisé à être accompagné, dans la mesure où la présence d'un accompagnateur ne le rendrait pas apte à utiliser le transport en commun. Enfin, on autorisera toute personne admise à être accompagnée dans le cadre de l'exercice de la responsabilité parentale.

3. RÔLE ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS

Les principaux acteurs de la mise en oeuvre de la politique sont :

- le ministère des Transports du Québec, qui a pour principal mandat l'élaboration, la diffusion, le suivi, le contrôle et l'évaluation de l'application de la politique;
- l'organisme mandataire, qui voit à la constitution et au fonctionnement du comité d'admission, à la nomination de l'officier délégué à l'admission et de son substitut. L'organisme mandataire voit également à ce que soit transmis au ministère des Transports tout rapport, ou toute information, exigé aux fins de suivi et de contrôle de la politique;

1. Toutefois cette incapacité ne peut à elle seule être retenue pour fins d'admission. Elle devra être associée à une autre incapacité pour que la personne soit reconnue admissible.

- le comité d'admission, qui a pour principale responsabilité de prendre les décisions quant à l'admissibilité d'une personne au transport adapté. Il s'agit d'un comité tripartite, constitué d'un représentant de l'organisme mandataire (l'officier délégué à l'admission), d'un représentant des personnes handicapées et d'un représentant du réseau de la santé et des services sociaux et qui doit prendre toute décision à l'unanimité;
- l'officier délégué à l'admission, qui reçoit les demandes d'admission, siège au comité d'admission, assure le suivi des dossiers et des réunions ainsi que les communications avec les requérants;
- les associations de personnes handicapées qui, par l'intermédiaire des Regroupements régionaux des organismes de promotion des personnes handicapées, désignent leurs représentants et leurs substituts, s'il y a lieu, au comité d'admission et qui peuvent assister leurs membres lors de l'élaboration de leur demande d'admission;
- le réseau de la santé et des services sociaux, qui doit désigner son représentant et son substitut, s'il y a lieu, au comité d'admission. Les professionnels du réseau, en plus d'établir les attestations des incapacités sont appelés à élaborer des « plans d'intervention en transport » et à assurer la formation de certains requérants en vue de l'utilisation du transport en commun;
- l'Office des personnes handicapées du Québec qui, à la demande d'une personne handicapée, peut assister un requérant lors d'une demande d'admission, faire des représentations auprès du Ministère pour toute question relative à l'admissibilité et, au besoin, désigner le représentant des personnes handicapées au comité d'admission;
- le bureau de révision, qui a pour mission de réviser une décision d'un comité d'admission, à la demande d'un requérant ou d'un usager qui se sent lésé par la décision rendue. Le bureau de révision est un comité tripartite où sont représentés le ministère des Transports, les organismes mandataires ainsi que l'Office des personnes handicapées du Québec. Chacune des trois parties a un pouvoir égal de représentation et toute décision doit se prendre à l'unanimité.

4. TRAITEMENT DES DEMANDES

Le comité d'admission doit traiter une demande dans les 45 jours suivant sa réception **si cette demande est jugée complète par l'officier délégué à l'admission**. Toute décision doit être prise en présence des trois parties siégeant au comité. Chacune de ces parties a un pouvoir égal de représentation, et la décision est prise à l'unanimité. Toute décision peut faire l'objet d'une révision, s'il y a lieu. Toute révocation de l'admissibilité ou toute modification du type d'admission ayant pour conséquence de restreindre l'utilisation du service de transport adapté prend effet 75 jours après que la décision aura été rendue.

Si un requérant est en désaccord avec une décision rendue par le comité, il pourra, à certaines conditions, exercer son droit de recours auprès du bureau de révision.

Avant-propos

Le ministère des Transports adoptait, le 2e trimestre de l'année 93, une politique d'admissibilité au transport adapté. Celle-ci remplaçait celle qui était en vigueur depuis 1983. Deux ans après l'entrée en vigueur de cette politique, des précisions et certains correctifs s'imposaient afin d'en faciliter l'application. Le Ministère a donc entrepris cette révision en 1996, en prenant soin de consulter les principaux organismes ou associations concernés par la politique d'admissibilité. Le présent texte remplace celui qui a été adopté par le Ministère en 1993.

La présente politique circonscrit les critères sur lesquels doit reposer l'analyse des demandes d'admission ainsi que le cadre dans lequel doivent être traitées ces demandes. Elle vise, d'une part, à ce que soient admises au transport adapté toutes les personnes handicapées nécessitant un tel service, et d'autre part, à ce que soit pris en considération le potentiel de certaines d'entre elles pour une familiarisation ou un apprentissage en vue de l'utilisation du transport en commun. À cet égard, le réseau de la santé et des services sociaux ainsi que le ministère de l'Éducation du Québec sont appelés à jouer un rôle de formation auprès des personnes handicapées en vue de leur permettre d'utiliser, lorsque cela est possible, le réseau régulier de transport en commun afin de maximiser leur intégration dans le milieu.

Il importe de rappeler au lecteur que ce document concerne exclusivement l'admissibilité des clientèles au transport adapté, qui doit être dissociée de toute considération financière, organisationnelle ou opérationnelle relative à l'offre de service. Par ailleurs, une fois admise au transport adapté, la personne handicapée pourra bénéficier du service en fonction des ressources disponibles et en respect des règles établies par l'organisme mandataire pour assurer la fiabilité de ce service et la sécurité de ses utilisateurs.

Présentation

Le présent document comporte cinq chapitres. Après un bref rappel du contexte historique et de la problématique qui s'en dégage (chapitre 1), on y expose le cadre conceptuel (définitions, objectifs et principes) qui constitue la toile de fond de la politique (chapitre 2). On traite ensuite plus spécifiquement de l'approche qui devra être respectée lors de l'analyse des demandes d'admission (chapitre 3). Y sont également précisés les critères d'admission et les facteurs devant guider la décision quant au type d'admission et au besoin d'accompagnement.

Les chapitres 4 et 5 identifient, d'une part, les rôles et responsabilités des différents intervenants dans l'application de la politique et précisent, d'autre part, les principales règles encadrant le traitement des demandes et la révision des décisions.

Table des matières

Sommaire III
Avant-propos VII
Présentation IX

1 Contexte historique et problématique 3

2 Cadre conceptuel 7

2.1 Le transport adapté et ses objectifs 7
2.2 La personne admissible au transport adapté 8
2.3 Les objectifs de la politique d'admissibilité 8
2.4 Les principes 9

3 Admissibilité 11

3.1 Les critères d'admission 12
3.1.1 Être une personne handicapée 12
3.1.2 Avoir sur le plan de la mobilité des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté 13
3.2 Les types d'admission 15
3.2.1 Admission pour tous déplacements 16
3.2.2 Admisssion pour certains déplacements 17
3.3 Les règles d'accompagnement 18
3.3.1 Accompagnement autorisé pour tous déplacements 18
3.3.2 Accompagnement autorisé pour certains déplacements 20
3.3.3 Accompagnement pour responsabilités parentales 20
3.3.4 Accompagnement non autorisé 21

4 Rôle et responsabilités des intervenants 23

4.1 Le ministère des Transports du Québec 23
4.2 L'organisme mandataire 24
4.3 Le comité d'admission 24
4.3.1 L'officier délégué à l'admission 25
4.3.2 Les représentants des personnes handicapées 26
4.3.3 Le représentant du réseau de la santé et des services sociaux 26
4.4 Le bureau de révision 26
4.5 Les associations de personnes handicapées 27
4.6 Le réseau de la santé et des services sociaux 27
4.7 L'Office des personnes handicapées du Québec 28
4.8 Le ministère de l'Éducation du Québec 28
4.9 Les organismes offrant un service de transport en commun 29

5 Transmission et traitement des demandes 31

5.1 La transmission des demandes 31
5.2 Le traitement des demandes 32
5.2.1 La décision 33
5.2.2 La révision 34
5.3 La gestion des dossiers 35
5.3.1 La confidentialité des renseignements 35
5.3.2 L'enregistrement des décisions 35
5.3.3 La révision des dossiers 35

FIGURE 1 Les critères d'admisssion et le processus général d'admission 15
FIGURE 2 Les types d'admission 16
FIGURE 3 Les types d'accompagnement 18
FIGURE 4 La composition du comité d'admission 25
FIGURE 5 La composition du bureau de révision 26
FIGURE 6 Le cheminement d'une demande d'admission 32

1 Contexte historique et problématique

C'est au cours des années 80 que les services de transport adapté pour les personnes handicapées ont été établis un peu partout à travers le Québec.

Cet essor a été favorisé par l'adoption, en 1978, de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées* (L.R.Q., chap. E-20.1) qui obligeait notamment les organismes publics de transport à établir un plan de développement en vue d'assurer, dans leur territoire, le transport en commun des personnes handicapées (article 67).

L'année suivante, le gouvernement adoptait un arrêté en conseil (A.C. 2071-79, *Loi du ministère des Transports*) pour subventionner les services de transport en commun destinés aux personnes handicapées. Cette subvention du ministère des Transports, qui couvre 75 % des coûts admissibles, s'adresse non seulement aux organismes publics de transport tenus par la loi d'offrir des services à la clientèle handicapée, mais aussi à toute municipalité offrant, sur une base volontaire, de tels services.

Par la suite, les services de transport adapté se sont développés rapidement : en 1980, neuf services couvraient le territoire de 66 municipalités du Québec avec un total de 4 300 personnes admises, alors qu'en 1996 on comptait 99 services desservant 825 municipalités et la clientèle admise se chiffrait approximativement à 44 000 personnes.

De 1978 à 1983, on considérait admissible au transport adapté toute personne handicapée qui répondait à la définition établie par la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées* :

> « [...] toute personne limitée dans l'accomplissement d'activités normales et qui, de façon significative et persistante, est atteinte d'une déficience physique ou mentale ou qui utilise régulièrement une orthèse, une prothèse ou tout autre moyen pour pallier son handicap »

Cette définition de la personne handicapée utilisée comme critère d'admission au transport adapté a très rapidement modifié le profil de la clientèle du transport adapté. Ainsi les personnes considérées comme non ambulatoires, qui en 1979 représentaient 75 % de la clientèle du transport adapté, ne comptaient plus que pour 30 % de cette clientèle en 1982.

Dès 1982, on reconnaissait le besoin de circonscrire davantage le cadre dans lequel on devait statuer sur l'admissibilité d'un requérant et les critères sur lesquels cette décision devait reposer. Mentionnons notamment que certains services n'avaient pas de comité d'admission alors que d'autres n'avaient pas de formulaires d'admission, et que les critères utilisés pour juger de l'admissibilité pouvaient varier considérablement d'un service à l'autre.

C'est ainsi qu'en 1982, un groupe de travail était mis sur pied, regroupant des représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec, du ministère des Transports du Québec et de celui des Affaires sociales, des organismes de promotion représentant les droits et intérêts des personnes handicapées, du Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal et des transporteurs. Ce groupe de travail avait pour mandat de proposer une définition de la personne admissible au transport adapté ainsi que les normes et critères permettant d'établir cette admissibilité.

C'est à partir des recommandations formulées par ce groupe de travail que le ministère des Transports publiait, en avril 1983, sa *Politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées*. En vertu de cette politique, une personne répondant aux deux exigences suivantes peut être reconnue admissible au transport adapté :

- être une personne handicapée au sens de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*;
- sa déficience doit limiter sa mobilité, sa capacité ou son autonomie de façon telle qu'elle serait empêchée d'utiliser un service régulier de transport en commun.

Cette politique oblige par ailleurs la mise sur pied d'un comité d'admission pour chaque service de transport adapté. Il s'agit d'un comité bipartite, composé d'un ou plusieurs représentants de l'organisme public de transport ou de la ou des municipalités et d'un ou plusieurs représentants des personnes handicapées. Ce comité doit statuer sur toutes les demandes d'admission acheminées au service.

Après six années d'application de cette politique, le ministère des Transports procéda à une évaluation, notamment pour vérifier l'atteinte des objectifs quant à l'uniformisation des procédures d'analyse des demandes et quant à une juste application des critères d'admission. Le *Rapport de l'étude d'évaluation de la politique d'admissibilité au transport adapté* (mai 1990) indique que les objectifs poursuivis ne sont que partiellement atteints.

Cette étude fait particulièrement ressortir les éléments suivants :

- composition irrégulière des comités d'admission, absence de certains membres aux réunions de ces comités, délais parfois longs pour le traitement des demandes;
- faute d'information et de formation, certains membres du comité ne comprennent pas les critères d'admission. Il s'ensuit une non-homogénéité dans l'application de ces critères d'un service à l'autre;
- le critère concernant la capacité d'utiliser le transport en commun pose problème dans les milieux où un tel service n'est pas offert.

Par ailleurs, les politiques sociales de désinstitutionnalisation et de maintien à domicile ainsi que le vieillissement de la population engendrent notamment une nouvelle problématique : d'une part, de plus en plus de personnes demandent une admission au transport adapté, et

d'autre part, il s'avère de plus en plus difficile de statuer sur ces nouvelles demandes en fonction des critères actuels d'admission. Dans ce contexte, et devant les demandes pressantes provenant tant de représentants d'usagers, de membres des comités d'admission que de transporteurs, le ministère des Transports du Québec considéra impérieux de réviser la politique d'admissibilité, et plus spécifiquement ses critères. La nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté entrait en vigueur le 1er janvier 1994.

En 1998, le ministère des Transports apporte certaines modifications à la politique de 1994 afin d'en faciliter l'application. Les principales modifications sont les suivantes :

- précisions quant à l'accompagnement pour responsabilités parentales;
- retrait de l'obligation d'une révision statutaire de l'ensemble des dossiers aux trois ans, et établissement d'une formule plus souple de révision des dossiers;
- modifications quant aux conditions à rencontrer pour que le bureau de révision accueille une requête.

2 Cadre conceptuel

Le chapitre qui suit circonscrit les grandes lignes directrices à la base de l'élaboration de la politique d'admissibilité des clientèles au transport adapté. On y définit le transport adapté et ses objectifs ainsi que les conditions que doit remplir une personne pour être admissible à un tel service. On y expose également la portée de la politique, ses objectifs et les principes qui la sous-tendent.

2.1 Le transport adapté et ses objectifs

Aux fins de la présente politique, le transport adapté est défini comme étant :

> un transport collectif qui répond aux besoins spécifiques des personnes handicapées préalablement admises, sous la responsabilité des organismes publics de transport en commun ou des municipalités participantes.[2]

Le transport adapté aux personnes handicapées est assujetti aux dispositions du programme d'aide au transport adapté. L'aide financière au transport adapté sera conditionnelle au respect des modalités prévues au programme d'aide ainsi qu'au respect de la politique d'admissibilité au transport adapté.

Le transport adapté est généralement un service porte à porte et peut être offert à partir de lieux d'embarquement et de débarquement déterminés. Ce service peut être donné sur appel ou selon des routes fixes, à l'aide de véhicules standard ou modifiés.

Le transport adapté a pour but de :

- favoriser l'intégration sociale, scolaire[3] et professionnelle des personnes handicapées. Le maintien des personnes handicapées dans leur milieu et leur intégration aux activités de ce milieu nécessitent qu'elles disposent d'un moyen de transport pour se rendre à ces activités ainsi que pour bénéficier des services qu'elles requièrent.

Le transport adapté poursuit en ce sens deux objectifs sous-jacents :

- offrir aux personnes handicapées sévèrement atteintes sur le plan de la mobilité en raison de leurs limitations fonctionnelles, des services collectifs de transport adapté

2. On entend par municipalités participantes les municipalités situées hors des territoires des organismes publics de transport et ayant décidé, sur une base volontaire, de se doter d'un service de transport adapté.
3. Le transport scolaire des enfants du niveau primaire et secondaire continue toutefois d'être sous la responsabilité des commissions scolaires et des institutions d'enseignement privé.

leur conférant un degré de mobilité et d'autonomie comparable à celui dont dispose la population en général;

et

- constituer une fonction de soutien à divers programmes (gouvernementaux ou autres) axés sur l'intégration des personnes handicapées : programmes de maintien à domicile, de scolarisation, de loisirs, d'accès au travail, etc.

2.2 La personne admissible au transport adapté

Plusieurs personnes ont une mobilité réduite, c'est-à-dire qu'elles rencontrent, à des degrés divers et pour différentes raisons, des obstacles lorsqu'elles effectuent un déplacement. Ainsi, en regard de l'utilisation de services réguliers de transport en commun, ces limitations peuvent gêner ou empêcher le déplacement et être sporadiques, temporaires ou permanentes. Parmi les clientèles à mobilité réduite, on retrouve bon nombre de personnes âgées, de personnes handicapées et de personnes temporairement limitées dans leurs activités à la suite d'un accident ou en raison d'une maladie.

Toutes ces personnes à mobilité réduite ne requièrent pas un service de transport adapté. Le transport adapté est un service qui a été mis sur pied à l'intention des personnes handicapées qui présentent une ou plusieurs limitations fonctionnelles engendrées par certaines déficiences. Par ailleurs, toutes les limitations fonctionnelles à la mobilité ne nécessitent pas l'utilisation d'un tel service de transport collectif.

Ainsi, aux fins de la présente politique, sera considérée comme admissible au transport adapté toute personne qui répond aux deux conditions suivantes :

1- être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une **déficience significative et persistante** et être limitée dans l'accomplissement des activités normales,

et

2- avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un tel service de transport.

2.3 Les objectifs de la politique d'admissibilité

La politique d'admissibilité a été élaborée en considération des objectifs suivants :

- préciser le contexte dans lequel doit s'inscrire l'admission des personnes handicapées au transport adapté;
- définir les clientèles admissibles au transport adapté;
- assurer une plus grande uniformité dans le traitement des demandes;
- favoriser l'équité dans le traitement des demandes;
- rendre accessible le processus d'admission au transport adapté à toutes les personnes handicapées résidant au Québec;
- fournir aux autorités organisatrices de transport adapté et au ministère des Transports les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs.

2.4 Les principes

Les principes suivants constituent la base de la présente politique d'admissibilité :

❶ *Accessibilité universelle au processus d'admission*

Toute personne handicapée, quel que soit son lieu de résidence et indépendamment du fait qu'il y ait ou non un service de transport adapté sur son territoire, doit pouvoir présenter une demande d'admission et obtenir un traitement de cette demande.

❷ *Reconnaissance provinciale de l'admissibilité*

Une personne handicapée reconnue admissible au transport adapté se voit accorder une carte d'admission reconnue à l'échelle du Québec. Une personne admise dans un service donné n'a donc pas à refaire la preuve de son admissibilité lorsqu'elle doit utiliser un autre service de transport adapté.

❸ *Examen des demandes sur une base individuelle*

Le requérant fait une demande individuelle d'admission. En conséquence, sa demande devra être analysée et traitée sur une base individuelle.

❹ *Décision en fonction des seuls critères reconnus*

Les seuls critères à prendre en compte lors de l'évaluation de l'admissibilité d'un requérant sont ceux définis dans la présente politique. Lors de l'analyse et du traitement d'une demande d'admission, on ne peut exclure une personne en fonction de l'âge, d'une catégorie de déficience, d'un genre d'appareillage, d'un problème comportemental, du type de résidence (domicile, centre d'accueil, pavillon, foyer de groupe, etc.), ou d'autres facteurs reliés à sa condition socio-économique[4]. *Aussi, toute considération relative à la capacité d'une autorité organisatrice de desservir sa clientèle doit être écartée du processus d'admission.* En conséquence, aucune décision en matière d'admissibilité ne devra être reliée aux contraintes organisationnelles, opérationnelles et financières de l'autorité organisatrice.

❺ *Autonomie de la personne*

Dans un souci d'intégrer la personne handicapée à son milieu, l'utilisation par celle-ci d'un service de transport en commun régulier est un objectif à poursuivre. Dans ce contexte, il faut s'assurer, avant d'admettre un requérant au transport adapté, que celui-ci a vraiment besoin d'un tel service. Si oui, le type d'admission accordé devra refléter **ses besoins réels** en regard de ses limitations et s'il y a lieu, de ses capacités d'apprendre à utiliser un service régulier de transport en commun.

De même, la décision quant à l'accompagnement lors des déplacements en transport adapté doit favoriser l'autonomie de la personne handicapée. À cet égard, on ne reconnaîtra l'obligation pour une personne admise d'être accompagnée qu'ultimement, lorsque ses limitations fonctionnelles ou de sérieux problèmes comportementaux requièrent nécessairement la présence d'une personne accompagnatrice durant son déplacement.

---

4. Ces critères de non-discrimination, relevant des principes de la présente politique, n'excluent en aucune façon et pour aucune considération les critères de distinction interdits en vertu des articles 10, 15 et 71 al.1, de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec (L.R.Q., c. C-12).

❻ *Droit à l'exercice de la responsabilité parentale*

Dans le cadre de l'exercice de sa responsabilité parentale, une personne handicapée admise doit pouvoir, au besoin, se déplacer en compagnie de son enfant lorsqu'elle utilise le transport adapté. Dans le même ordre d'idée, l'enfant handicapé admis doit pouvoir, s'il a moins de 14 ans, se déplacer en transport adapté en compagnie de la personne qui en a la charge (mère, père, gardienne, tuteur), dans la mesure où même avec la présence de celle-ci, il ne lui serait pas possible d'utiliser le transport en commun.

❼ *Non-immuabilité du statut d'admission*

Les dossiers de la clientèle admise peuvent faire, s'il y a lieu, l'objet d'une révision, ce qui peut impliquer une modification d'une décision prise antérieurement lorsque des faits nouveaux le justifient. Une personne admise pourrait ainsi voir son statut d'admission modifié, voire révoqué. Par ailleurs, une personne peut en tout temps, si des faits nouveaux le justifient, demander que soit révisée une décision rendue.

❽ *Accès à un mécanisme de révision*

Un requérant, qui a été reconnu non admissible au transport adapté ou qui est insatisfait de la décision rendue concernant son admission, a accès, selon certaines conditions, à un mécanisme de révision de cette décision.

3 Admissibilité

Les demandes d'admission devront être analysées à partir des exigences et des critères définis à la section 3.1. **Seuls ces critères et ces exigences permettront de statuer sur l'admissibilité d'une personne**. Ainsi, une personne ne pourra être admise au transport adapté uniquement en fonction d'un type de déficience, mais devra l'être d'abord et avant tout sur la base des limitations fonctionnelles qui en résultent.

Il importe aussi de rappeler que l'âge n'est pas en soi une limitation justifiant une admission. Ainsi, le fait d'être une *personne âgée* ne constitue pas à lui seul un critère suffisant pour rendre cette personne admissible au transport adapté.

De même, le manque de maturité physique ou psychologique impliquant certaines limitations et qui ne serait pas principalement attribuable à une ou plusieurs déficiences, mais surtout *au jeune âge de la personne*, ne pourra être considéré comme critère d'admission.

En regard de ce manque de maturité caractérisant tout enfant en bas âge, il est généralement reconnu que les enfants de moins de six ans effectuent leurs déplacements en compagnie d'une personne responsable. Ainsi, un enfant de cet âge qui répondra aux critères d'admission ne pourra être admis que dans la mesure où ses limitations ne lui permettent pas d'utiliser le transport en commun, même accompagné, ou encore lorsque l'appareillage qu'il doit utiliser le rend non transportable ou très difficilement transportable en transport en commun.

Une fois la personne jugée admissible, la deuxième étape du processus d'admission consiste à établir le type d'admission à accorder et le genre d'accompagnement à autoriser, en fonction des besoins de la personne et dans un souci d'intégrer celle-ci, lorsque c'est possible, à des services réguliers de transport en commun. Dans ce contexte, une personne peut se voir accorder plus d'un type d'admission ou d'accompagnement. Rappelons que selon le principe de non-immuabilité du statut d'admission, l'examen des faits nouveaux pourraient entraîner la révocation de l'admissibilité d'une personne ou encore modifier son type d'admission ou d'accompagnement.

À cet égard, si une personne handicapée présente, sur le plan de la mobilité, des limitations qui ne sont significatives qu'à l'occasion de déplacements effectués durant l'hiver, de déplacements non familiers ou encore de déplacements effectués en compagnie d'un enfant en bas âge, ce serait aller à l'encontre de son intégration sociale que de lui offrir un service de transport adapté en tout temps, pour tous ses déplacements. Il faut également considérer le

potentiel du requérant à apprendre à utiliser les services réguliers de transport en commun, potentiel qui pourra être compromis par certains facteurs tels l'âge, l'autonomie de base ou la **présence de déficiences associées**.

Enfin, bien que l'approche préconisée mette l'accent sur les capacités d'apprentissage ou de réadaptation en vue de l'utilisation du transport en commun par les requérants, une personne handicapée répondant aux critères d'admission ne pourra être pénalisée par certaines caractéristiques du milieu compromettant un tel apprentissage : l'absence ou l'insuffisance de transport en commun, l'inaccessibilité ou la non-disponibilité de services d'évaluation ou de réadaptation dans certaines régions. Ainsi, la présente politique précise les éléments dont on devra tenir compte lors de l'analyse d'une demande d'admission, notamment en ce qui a trait à l'appréciation du potentiel d'apprentissage.

3.1 Les critères d'admission

Pour être admissible au transport adapté, une personne devra répondre aux deux exigences suivantes :

1- être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement des activités normales,

et

2- avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations[5] justifiant l'utilisation d'un tel service.

3.1.1 *ÊTRE UNE PERSONNE HANDICAPÉE*

Afin d'éviter diverses interprétations de ce qu'est une personne handicapée lors de l'analyse d'une demande d'admission au transport adapté, quelques précisions s'imposent.

Une déficience est définie comme suit :

> « Une déficience est une perte, une malformation, une anomalie ou une insuffisance d'un organe, d'une structure ou d'une fonction mentale, psychologique, physiologique ou anatomique. »[6]

Une déficience peut résulter d'une maladie, d'un accident, d'un traumatisme ou d'un problème congénital et une personne peut avoir une ou plusieurs déficiences. Il y a plusieurs catégories de déficiences : déficience intellectuelle, déficience du psychisme, déficience motrice, déficience organique, déficience visuelle, déficience auditive, déficience de la parole, etc.

Le fait de mentionner que la déficience du requérant doit être significative et persistante exclut toute déficience qui serait *temporaire* ou qui est sans conséquence sérieuse pour la personne. Ainsi, la déficience du requérant doit le limiter dans l'accomplissement d'activités normales.

5. La section 3.1.2 précise les incapacités reconnues comme limitant la mobilité du requérant et qui justifient l'utilisation du transport adapté.
6. Office des personnes handicapées du Québec et Association des centres d'accueil du Québec, *Précisions sur les contenus de la politique d'ensemble À part... égale*, 1986, p. 6.

3.1.2 *AVOIR SUR LE PLAN DE LA MOBILITÉ DES LIMITATIONS JUSTIFIANT L'UTILISATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ*

Le fait d'être une personne handicapée ne signifie pas pour autant que l'on présente des limitations sévères sur le plan de la mobilité. Ainsi, une personne handicapée peut rencontrer certains obstacles lors de ses déplacements sans toutefois nécessiter l'utilisation d'un service de transport adapté. On ne pourra également tenir compte des limitations fonctionnelles lorsque celles-ci sont compensées par l'utilisation d'un appareil spécial qui élimine complètement ces incapacités.

Certaines limitations ont donc été identifiées comme étant les plus significatives en ce qui concerne la mobilité et justifiant l'utilisation du transport adapté. Aux fins de la présente politique, on parle alors d'incapacités. On entend par incapacité toute absence de la capacité d'accomplir une activité d'une façon ou dans les limites considérées comme normales pour un être humain; cette absence peut être permanente, temporaire ou sporadique, et doit résulter d'une déficience.

Six incapacités sont retenues pour statuer sur l'admissibilité d'une personne handicapée au transport adapté. Pour chaque incapacité, sont indiquées les principales déficiences qui peuvent engendrer cette incapacité. **Par ailleurs, devra être pris en considération l'impact d'une déficience associée qui viendrait accroître les limitations de la personne.**

1. *incapacité de marcher 400 mètres*[7] *sur un terrain uni, en raison d'une déficience motrice ou organique.* L'incapacité peut limiter le requérant en tout temps, ou se concentrer en période hivernale. Ainsi l'incapacité de marcher durant l'hiver peut être attribuable au froid, dans le cas de personnes ayant de *graves difficultés respiratoires.* Par ailleurs, le mauvais état de la chaussée en hiver (glace ou accumulation de neige sur les trottoirs ou sur la section de la route utilisée par les piétons) peut aussi rendre non sécuritaire le déplacement de certaines personnes ayant une déficience motrice ou organique.

   Dans certains cas enfin, l'incapacité de marcher peut ne se manifester que lorsque les déplacements sont effectués en compagnie d'un enfant en bas âge (moins de six ans).

   L'évaluation de cette incapacité devra être faite en prenant en considération certains aspects fonctionnels relatifs au temps de déplacement.

2. *incapacité de monter une marche de 35 centimètres de hauteur*[8] *avec appui, ou incapacité d'en descendre une sans appui*, en raison *d'une déficience motrice ou organique.* Pour certaines personnes, cette incapacité peut ne s'appliquer qu'à l'occasion de déplacements effectués en compagnie d'un enfant de moins de six ans;

3. *incapacité d'effectuer l'ensemble d'un déplacement en transport en commun*, en raison d'une fatigabilité extrême[9] découlant d'une *déficience cardiaque ou respiratoire sévère et chronique, d'une déficience neurologique sévère ou d'une déficience musculo-*

7. Le seuil de 400 mètres est utilisé par Statistique Canada pour déterminer l'incapacité à la marche, dans le cadre de son Enquête sur la santé et les limitations d'activités.
8. La hauteur maximale à gravir pour atteindre la première marche d'un autobus à partir de la chaussée n'excède généralement pas 33,4 centimètres. Si l'embarquement se fait à partir du trottoir, la hauteur en est réduite en conséquence.
9. La fatigabilité résulte du fait d'effectuer l'ensemble des composantes du déplacement : se rendre à l'arrêt, attendre l'autobus, monter à bord, prendre place dans le véhicule, en descendre, se rendre à destination.

squelettique. Pour certaines personnes ayant une insuffisance rénale, cette incapacité ne pourra être retenue que pour les déplacements effectués pour les traitements d'hémodialyse ;

4. *incapacité de s'orienter dans le temps ou dans l'espace*, en raison *d'une déficience intellectuelle, de troubles mentaux sévères et persistants, d'autisme ou d'une atteinte neurologique sévère*. L'incapacité de s'orienter dans l'espace peut aussi résulter *d'une déficience visuelle* se traduisant par une acuité visuelle de 6/60 ou moins, ou un champ visuel de moins de 20°, après correction au moyen de lentilles ophtalmiques appropriées. L'incapacité de s'orienter dans l'espace pour la personne qui a une déficience visuelle peut ne se manifester que durant la période hivernale, ou lors de déplacements effectués en soirée.

   Dans certains cas l'incapacité peut ne s'appliquer que lorsque la personne effectue des déplacements qui ne lui sont pas familiers ou lors d'un déplacement particulier (par exemple, lorsque la personne doit se rendre à un arrêt d'autobus à circuits multiples);

5. *incapacité de maîtriser des situations ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres.*

   L'incapacité de maîtriser des situations pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité peut découler *d'une déficience intellectuelle, d'une déficience visuelle* (acuité visuelle de 6/60 ou moins, ou champ visuel de moins de 20°, après correction au moyen de lentilles ophtalmiques appropriées), *de troubles mentaux sévères et persistants, d'autisme, d'une atteinte neurologique sévère*, et enfin peut découler *d'épilepsie non contrôlée* ou *partiellement contrôlée* occasionnant des crises fréquentes et sévères.

   Dans certains cas, l'incapacité de maîtriser des situations pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité peut ne s'appliquer que lors des déplacements non familiers ou effectués l'hiver ou encore ne s'appliquer que lors d'un déplacement spécifique (par exemple, impliquant une intersection particulièrement dangereuse à traverser). Dans certains cas de déficience visuelle, cette incapacité peut aussi ne s'appliquer que lors de déplacements effectués le soir ou effectués en compagnie d'un enfant en bas âge.

   L'incapacité de maîtriser des comportements pouvant être préjudiciables à la sécurité d'autrui peut découler d'une déficience intellectuelle, de troubles mentaux sévères et persistants ou d'autisme.

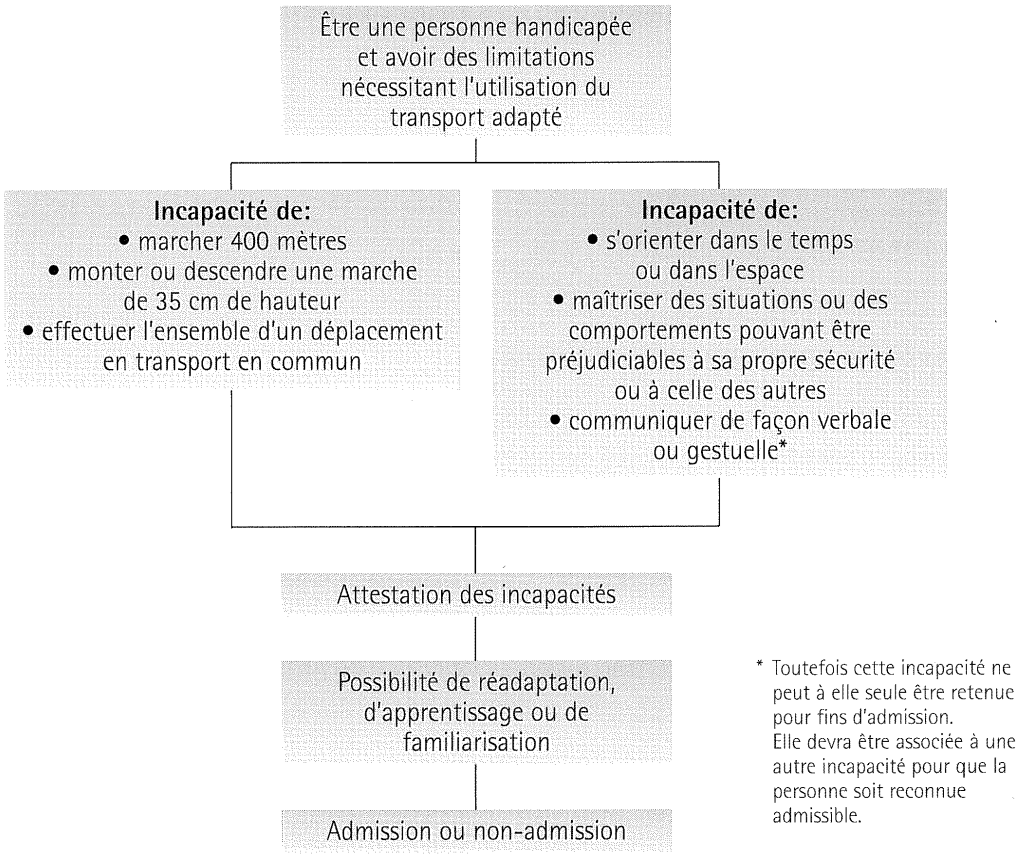
6. *incapacité de communiquer de façon verbale ou gestuelle*, en raison *d'autisme, d'une déficience intellectuelle, de troubles mentaux sévères et persistants, de surdi-cécité ou d'une atteinte neurologique sévère*. Toutefois cette incapacité ne peut, à elle seule, être retenue pour fins d'admission. Elle devra être associée à une autre incapacité pour qu'une personne soit reconnue admissible.

   Lorsqu'un requérant répond aux deux critères d'admission (être une personne handicapée et avoir au moins une des incapacités ci-haut mentionnées), il est reconnu admissible au transport adapté. Une décision doit alors être prise quant au type d'admission et au type d'accompagnement à accorder.

La figure 1 présente de façon sommaire les critères d'admission et le processus général d'admission.

FIGURE 1

LES CRITÈRES D'ADMISSION ET LE PROCESSUS GÉNÉRAL D'ADMISSION



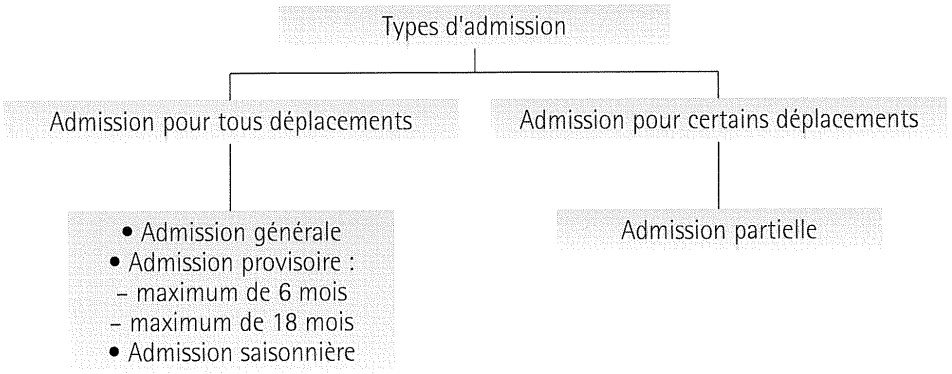
3.2 Les types d'admission

Un requérant peut se voir accorder une admission générale, provisoire ou saisonnière, toutes trois étant applicables à tous les déplacements, ou encore une admission partielle, limitée à certains déplacements seulement (figure 2).

Toute personne admise à un service de transport adapté recevra une carte attestant de son admissibilité. Ainsi, toute personne détentrice d'une carte d'admission peut utiliser, à titre de visiteuse, tout service de transport adapté au Québec autre que celui où elle a été admise sans avoir à présenter une nouvelle demande d'admission[10]. L'usager doit cependant respecter les règles de réservation dudit service, et peut bénéficier de ce service selon les ressources disponibles.

10. Lorsque l'organisme visité est limitrophe, ou encore lorsque la personne est amenée directement par l'organisme où elle est admise sur le territoire de l'organisme visité, le service pourra être conditionnel à la conclusion d'une entente de réciprocité entre les organismes concernés.

FIGURE 2
LES TYPES D'ADMISSION



3.2.1 *ADMISSION POUR TOUS DÉPLACEMENTS*

Une admission pour tous déplacements, comme son nom l'indique, permet à l'usager d'utiliser le transport adapté pour tous ses déplacements. Selon le cas, une telle admission peut être valable en tout temps, il s'agira de l'admission générale, ou être limitée dans le temps : on parlera alors d'une admission provisoire ou saisonnière.

1- L'admission générale

L'admission générale est accordée lorsqu'on ne peut envisager l'utilisation du transport en commun pour aucun déplacement, même avec un apprentissage ou une familiarisation.

L'admission générale est également accordée à une personne handicapée répondant aux critères d'incapacités et qui ne peut faire l'apprentissage ou se familiariser au transport en commun à cause de l'absence de ressources pour faire la formation ou encore si le service de transport en commun sur le territoire est inexistant, trop complexe ou s'il n'offre pas d'adéquation avec les déplacements à effectuer.

Enfin, l'admission générale est également accordée à une personne handicapée qui a échoué l'apprentissage ou la familiarisation pour tous les déplacements qu'elle était susceptible d'apprendre à effectuer en transport en commun.

2- L'admission provisoire

Dans certains cas, lorsque le comité d'admission n'est pas en mesure d'octroyer un statut d'admission définitif à un requérant, une admission provisoire peut être accordée à ce dernier. Cette admission, qui ne peut être octroyée généralement que dans le cas de nouvelles demandes, est une mesure transitoire qui permet à un requérant d'utiliser temporairement le transport adapté pour tous ses déplacements. Selon le cas, l'admission provisoire peut être d'une durée maximale de 6 mois ou de 18 mois.

– maximum de 6 mois

Une admission provisoire d'une durée maximale de 6 mois peut être accordée exceptionnellement à un requérant en attente d'une évaluation par un professionnel du réseau, et qui

est requise à l'appui de sa demande, pour témoigner de son incapacité et, le cas échéant, de son potentiel d'apprentissage du transport en commun. Dès que cette évaluation est transmise au comité, celui-ci accorde au requérant le type d'admission approprié, y compris une admission provisoire d'une durée maximale de 18 mois, ou encore refuse son admission.

– maximum de 18 mois

Une admission provisoire d'une durée maximale de 18 mois peut être accordée lorsque le requérant a le potentiel pour un apprentissage ou une familiarisation au transport en commun et qu'il y a sur le territoire les conditions nécessaires à une telle formation : existence d'un service de transport en commun adéquat et disponibilité de ressources humaines pour offrir cette formation. La période de 18 mois doit permettre d'établir le plan d'intervention en transport et de donner la formation à la suite de laquelle le comité pourra octroyer une admission générale, saisonnière, partielle ou refuser l'admission, selon les résultats de cette formation.

D'autre part une admission provisoire d'une durée maximale de 18 mois peut aussi être accordée à un requérant ayant une déficience physique pendant qu'il est en réadaptation. Cette réadaptation pourrait avoir une incidence sur la sévérité des incapacités ou sur la capacité de la personne d'utiliser le transport en commun pour une partie ou pour l'ensemble de ses déplacements.

3- L'admission saisonnière

En vertu d'une telle admission, l'usager peut utiliser le transport adapté uniquement durant l'hiver, car les limitations qu'il rencontre durant les autres périodes de l'année ne justifient pas l'utilisation d'un service de transport adapté.

3.2.2 *ADMISSION POUR CERTAINS DÉPLACEMENTS*

Cette catégorie d'admission permet à l'usager d'utiliser le transport adapté pour certains déplacements seulement : il s'agit alors d'une admission partielle.

1- L'admission partielle

L'admission partielle est accordée lorsque, à la suite de l'apprentissage ou d'une familiarisation, l'usager a réussi à utiliser le transport en commun pour un ou plusieurs déplacements. Son utilisation du transport adapté est donc limitée aux déplacements non appris. Il peut s'agir de déplacements que l'usager ne peut apprendre ou n'a pas réussi à apprendre si le service de transport en commun est trop complexe pour un trajet donné ou n'offre pas d'adéquation avec le déplacement à effectuer. Par ailleurs, certains déplacements ne peuvent être appris, n'étant pas effectués assez fréquemment ou assez longtemps pour justifier d'y affecter des ressources de formation.

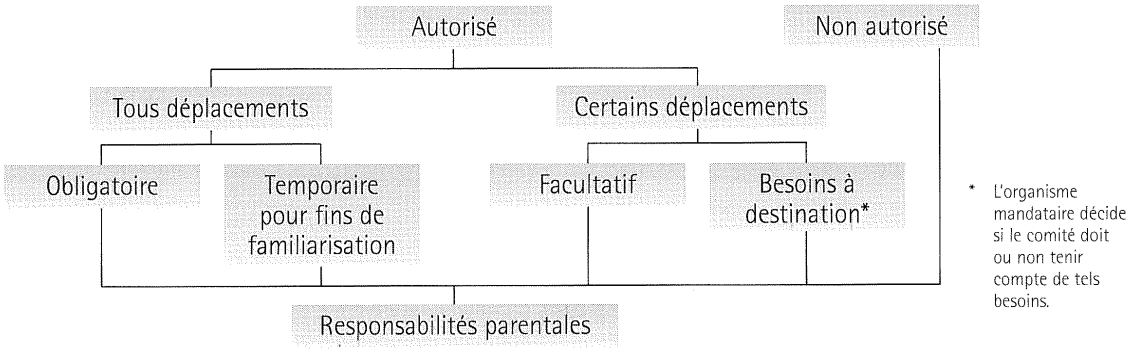
D'autre part, une personne peut se voir admise uniquement pour les déplacements qu'elle effectue en compagnie d'un enfant, âgé de moins de six ans, en soirée ou pour recevoir ses traitements d'hémodialyse, car en d'autres temps, les limitations qu'elle rencontre lors de ses déplacements ne justifient pas l'utilisation d'un service de transport adapté.

3.3 Les règles d'accompagnement

Au moment de l'admission, il faut aussi statuer sur les types d'accompagnement requis par les besoins prévisibles ou nécessités par les limitations du requérant et ce, dans un souci de favoriser l'autonomie de la personne (figure 3).

Il importe toutefois de préciser qu'en aucun cas le chien-guide ou le chien d'assistance ne doit être considéré comme un accompagnateur. Conséquemment, toute personne admise peut, au même titre qu'une personne qui utilise une orthèse (canne, béquille, etc.) se déplacer en transport adapté en leur compagnie, et ce, quelque soit le type d'accompagnement autorisé.

FIGURE 3
LES TYPES D'ACCOMPAGNEMENT



3.3.1 *ACCOMPAGNEMENT AUTORISÉ POUR TOUS DÉPLACEMENTS*

L'accompagnement obligatoire

Le transport adapté est généralement un service porte à porte où les véhicules sont munis de dispositifs permettant l'accès à des personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou à l'aide d'appareillages orthopédiques. De plus, l'aide apportée par le chauffeur comble la plupart des besoins des passagers à l'embarquement, au débarquement et pendant le trajet que ce soit une assistance physique, le maintien de la discipline ou une attention à porter à des clients particulièrement anxieux. Par conséquent, du fait même du caractère encadré d'un déplacement en transport adapté, la plupart des usagers ne nécessitent pas un accompagnement obligatoire.

Certains usagers ont cependant besoin, en cours de déplacement, d'un niveau d'assistance physique ou psychologique tel que le chauffeur ne peut y répondre alors qu'il est occupé à conduire. La présence d'un accompagnateur est nécessaire pour ces personnes sans quoi elles se verraient privées de toute possibilité d'effectuer leurs déplacements.

La décision du comité de rendre obligatoire un accompagnement doit reposer principalement sur les difficultés que le requérant rencontre en cours de déplacement. Différents besoins peuvent nécessiter l'assistance d'un accompagnateur. Ces besoins concernent principalement des personnes ayant des problèmes de posture[11], d'insécurité maladive ou de comportement[12]. L'accompagnement peut aussi être obligatoire exceptionnellement, pour des personnes nécessitant une assistance médicale en cours de déplacement (ex.: succion). Dans le cas d'un requérant admis notamment en fonction de son incapacité de maîtriser certains comportements pouvant être préjudiciables pour sa propre sécurité ou celle des autres, la présence de l'« accompagnateur obligatoire » doit nécessairement réfréner de tels comportements.

Ainsi, on reconnaîtra seulement dans les cas précités, l'obligation pour la personne d'être accompagnée au cours de ses déplacements effectués en transport adapté, car sans cet accompagnement, l'utilisation du service serait impossible ou non sécuritaire.

L'accompagnateur joue en de telles circonstances un rôle de soutien indispensable pour la personne handicapée. En conséquence et étant donné le rôle qui lui est attribué, l'« accompagnateur obligatoire » doit être une personne responsable, âgée d'au moins 14 ans et capable d'apporter à l'usager handicapé l'aide dont il a besoin au cours de son déplacement.

Dans tous les cas d'accompagnement obligatoire, la place de l'accompagnateur est assurée dans le véhicule dès la réservation et l'accompagnateur n'a pas, dans ce cas, à défrayer le coût de son passage.

L'accompagnement temporaire à des fins de familiarisation

Pour certaines personnes ayant des troubles mentaux sévères et persistants, le besoin d'assistance au cours de leurs déplacements peut être temporaire, le temps d'acquérir certaines habiletés permettant de maîtriser leur comportement ou leur anxiété. L'accompagnateur temporaire, agissant à titre d'éducateur, doit être un adulte.

Ce type d'accompagnement, vu comme une première étape dans un processus de familiarisation avec le transport collectif, devrait permettre ultérieurement l'utilisation du transport adapté sans accompagnateur, et idéalement déboucher sur une utilisation autonome du transport en commun. L'accompagnement temporaire à des fins de familiarisation est donc accordé pour une période ne dépassant pas six mois, à la suite de laquelle le comité d'admission doit réévaluer le statut d'accompagnement accordé à la personne. La place de l'accompagnateur est assurée et celui-ci n'a pas à défrayer le coût de son passage.

11. Il s'agit de problèmes de posture résultant de la déstabilisation du corps. La personne ne peut remédier par elle-même à cette déstabilisation qui peut engendrer inconfort, insécurité ou blessure. Toutefois, une personne qui ne serait pas sujette à de fréquents problèmes de posture ne requerra pas nécessairement un accompagnement obligatoire.
12. Avant de rendre obligatoire un accompagnement pour les personnes ayant des troubles de comportement, le comité devrait être saisi, par les intervenants concernés, de mesures qui éviteraient à l'usager de devoir obligatoirement être accompagné (ex. : place à lui assigner dans le véhicule).

3.3.2 *ACCOMPAGNEMENT AUTORISÉ POUR CERTAINS DÉPLACEMENTS*

L'accompagnement facultatif

La personne qui ne nécessite pas obligatoirement une assistance physique ou psychologique, au cours de leurs déplacements, peut toutefois utiliser le service de transport adapté en présence d'un accompagnateur.

Cet accompagnement au choix de la personne implique que l'accompagnateur doit payer le coût de son passage et que le service de transport adapté ne peut lui garantir une place dans le véhicule, au moment de la réservation. Toutefois, le transporteur doit, dans le meilleur délai, confirmer auprès de l'usager la place qui sera faite à la personne de son choix, pour l'aller et le retour.

Enfin, pour des raisons pratiques, on doit limiter le nombre d'accompagnateurs au choix à un par passager.

L'accompagnement pour des besoins d'assistance à destination

Certaines personnes handicapées ne requièrent pas la présence d'un accompagnateur au cours de leurs déplacements, mais peuvent nécessiter, compte tenu de leurs limitations, une assistance à destination pour certains déplacements (ex. : orientation, aide à la motricité).

Il n'est pas de la responsabilité première du transport adapté de combler un besoin d'accompagnement survenant à l'extérieur du déplacement. Cependant, il paraît raisonnable d'autoriser la présence d'un accompagnateur à bord du véhicule de transport adapté. Il revient cependant à l'organisme mandataire d'accorder ou non au comité d'admission l'autorisation de prendre en considération les besoins d'assistance des usagers à destination.

L'usager qui demande à être accompagné, lors d'un déplacement, pour un besoin d'assistance à destination, doit le préciser lors de sa réservation. L'accompagnateur doit être une personne responsable, âgée d'au moins 14 ans, et capable d'apporter l'assistance requise à destination. Une place dans le véhicule est garantie à l'accompagnateur au moment de la réservation, et celui-ci doit défrayer le coût de son passage.

3.3.3 *ACCOMPAGNEMENT POUR RESPONSABILITÉS PARENTALES*

En vertu du principe voulant que soit respecté l'exercice de la responsabilité parentale, tout parent handicapé ou tout enfant handicapé de moins de 14 ans peut être accompagné lors de ses déplacements en transport adapté :

- dans le cas du parent handicapé, il peut être accompagné de ses enfants âgés de moins de 14 ans;
- dans le cas de l'enfant handicapé de moins de 14 ans, celui-ci peut voyager en compagnie de ses parents[13] (et s'il y a lieu, d'un autre membre de la famille immédiate âgé de

13. Les normes de sécurité édictées par le Code de la sécurité routière concernant le port de la ceinture de sécurité (articles 396 et 397) doivent être respectées en tout temps.

moins de 14 ans) ou d'une personne qui en a la charge, dans la mesure où la présence de ceux-ci ne permettent pas à l'enfant handicapé de pallier ses incapacités et par conséquent d'utiliser le transport en commun;

- dans le cas de l'enfant handicapé de moins de six ans, il doit obligatoirement être accompagné d'une personne responsable âgée de 14 ans et plus, lors de tous ses déplacements.[14] Dans ce contexte, tout enfant handicapé âgé de moins de six ans et capable d'utiliser le transport en commun régulier en compagnie de ses parents ou d'une personne qui en est responsable ne pourrait être admissible au transport adapté.

Enfin lorsqu'un usager se déplace en compagnie d'un enfant, d'un parent ou d'une personne qui en a la charge dans le cadre de l'exercice de la responsabilité parentale, le parent ou la personne responsable tout comme l'enfant [15] doivent défrayer le coût de leur passage. Leur place dans le véhicule doit être confirmée au moment de la réservation.

3.3.4 *ACCOMPAGNEMENT NON AUTORISÉ*

Certains usagers du transport adapté peuvent, lorsqu'ils se déplacent en compagnie d'une autre personne, utiliser le transport en commun. Cette personne accompagnatrice peut alors pallier l'incapacité de la personne. Dans de tels cas, les personnes handicapées ne seront pas autorisées à être accompagnées lorsqu'elles recourent au transport adapté.

14. L'organisme mandataire peut cependant autoriser certains cas d'exception à cette règle, en établissant les conditions à respecter.
15. L'enfant doit payer à compter de l'âge de cinq ou six ans, selon la politique tarifaire en vigueur pour le service de transport en commun. En l'absence d'un tel service, le paiement ne devrait être effectué qu'à compter de l'âge de six ans.

4 Rôle et responsabilités des intervenants

Les principaux acteurs de la mise en oeuvre de la politique d'admissibilité sont le ministère des Transports du Québec, l'organisme mandataire, le comité d'admission, et notamment l'officier délégué à l'admission, le bureau de révision ainsi que les associations représentant les personnes handicapées, le réseau de la santé et des services sociaux, de même que l'Office des personnes handicapées du Québec. Le ministère de l'Éducation ainsi que les organismes offrant un service de transport en commun sont également mis à contribution.

4.1 Le ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec est responsable, au niveau provincial, de l'élaboration, de la diffusion, du suivi, du contrôle et de l'évaluation de l'application de la présente politique. À cet effet, le Ministère se doit de bien informer les différents intervenants de leur rôle et de leurs responsabilités. Il peut consulter ces derniers pour s'assurer d'une juste application de la politique, et leur demander, au besoin, de lui fournir des rapports afin d'effectuer un suivi adéquat. Advenant le cas où un organisme mandataire ou un comité d'admission n'agirait pas conformément à la présente politique, le Ministère peut retenir les subventions prévues au programme d'aide.

Pour l'application de la politique, le Ministère est responsable de la formation des membres du comité d'admission et peut participer à toute rencontre ou répondre à toute demande qui lui est adressée en ce qui concerne la compréhension ou l'interprétation de la présente politique dans le milieu. Il peut à cet effet rédiger et diffuser des notes ou directives dans le but d'apporter des précisions concernant la politique. À la suite des recommandations émises par le bureau de révision ou d'autres intervenants, ou à la lumière des résultats d'études d'évaluation, le Ministère peut apporter des modifications à la présente politique.

Il revient au ministère des Transports d'émettre le formulaire de demande d'admission. Le ministère des Transports a aussi la responsabilité de désigner dans chaque région, parmi les comités d'admission existants, un comité devant traiter toute demande d'admission provenant

de personnes résidant sur des territoires non desservis par un service de transport adapté. Le Ministère doit s'assurer que chaque région du Québec est dotée d'un comité d'admission désigné à cet effet.

Enfin, le Ministère doit voir à la mise sur pied du bureau de révision et désigner la personne qui l'y représentera, et deux substituts.

4.2 L'organisme mandataire

L'organisme mandataire est soit un organisme public de transport (O.P.T.), soit une municipalité, une municipalité régionale de comté (M.R.C.), un conseil intermunicipal de transport (C.I.T.) ou une régie intermunicipale de transport (R.I.T.). Cet organisme est responsable au niveau local de la mise sur pied et du fonctionnement du comité d'admission, en conformité avec les modalités prévues dans la présente politique, sans toutefois se prononcer sur les décisions rendues par le comité en matière d'admissibilité[16]. En tant que responsable de la mise sur pied du comité, l'organisme mandataire doit nommer un officier délégué à l'admission et s'assurer que les autres parties siégeant au sein du comité nomment leur représentant. Il doit informer le ministère des Transports de la constitution et de la composition du comité, ainsi que de toute modification qui y serait apportée par la suite.

L'organisme, également responsable du bon déroulement des activités du comité d'admission, doit convenir avec ce dernier de règles de fonctionnement, qui ne doivent avoir cependant aucune incidence sur les décisions du dit comité, et doit soutenir les activités du comité en mettant à sa disposition des locaux adéquats pour la tenue des réunions, les fournitures et équipements de bureau nécessaires à son fonctionnement ainsi que le soutien technique requis. Dans certains cas, ces dernières responsabilités peuvent être confiées par l'organisme mandataire à l'organisme délégué, soit l'organisme sans but lucratif lié par protocole d'entente avec les municipalités participantes pour gérer le service de transport adapté.

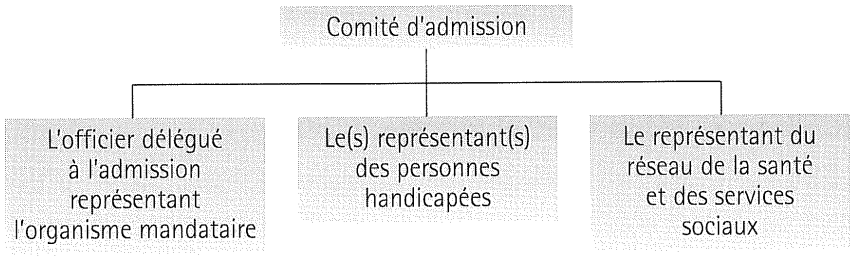
Enfin, l'organisme mandataire doit s'assurer que soit transmis au ministère des Transports tout rapport, ou toute information, exigé par celui-ci aux fins de suivi et de contrôle de la politique.

4.3 Le comité d'admission (FIGURE 4)

Le comité d'admission constitue l'instance locale décisionnelle en matière d'admissibilité. Seuls les membres du comité d'admission ont le pouvoir de prendre les décisions quant à l'admission d'une personne au transport adapté[17] et toute décision doit être prise à l'unanimité.

16. Néanmoins, il revient à l'organisme mandataire de décider si le comité d'admission pourra ou non autoriser l'accompagnement pour des besoins d'assistance à destination (section 3.3.2) ou des dérogations quant à l'accompagnement obligatoire pour les enfants âgés de moins de 6 ans (section 3.3.3) et de déterminer dans quelles circonstances l'officier délégué à l'admission sera autorisé à préadmettre un requérant (section 5.2).
17. Le bureau de révision (voir section 4.4) peut toutefois confirmer, infirmer ou modifier une décision rendue par le comité d'admission.

FIGURE 4
LA COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMISSION



Le comité d'admission doit statuer sur chaque demande d'admission qui lui est transmise. Il doit reconsidérer le dossier d'un usager lorsque des faits nouveaux le justifient et modifier, s'il y a lieu, une décision prise antérieurement par lui ou par le bureau de révision.

Le mandat des membres du comité est d'une durée de deux ans, renouvelable. Toute démission d'un membre du comité au cours de son mandat doit être signifiée par écrit à l'organisme mandataire qui doit voir à ce que soit comblé le poste vacant dans les meilleurs délais.

Le comité d'admission est un comité tripartite, où sont représentés l'organisme mandataire, les personnes handicapées et le réseau de la santé et des services sociaux. Chacune des trois parties a un pouvoir égal de représentation. Le comité est composé :

- d'un représentant de l'organisme mandataire, soit l'officier délégué à l'admission;
- d'un à trois représentants des personnes handicapées, de façon à ce que soient représentées les différentes catégories de déficiences[18];
- d'un représentant du réseau de la santé et des services sociaux.

Chacun des membres du comité peut avoir un substitut.

4.3.1 *L'OFFICIER DÉLÉGUÉ À L'ADMISSION*

Nommé par l'organisme mandataire, l'officier délégué à l'admission peut être un élu municipal, un directeur de transport adapté, un coordonnateur au transport adapté, ou un employé de l'organisme mandataire ou encore de l'organisme sans but lucratif gérant le service de transport (organisme délégué). L'officier délégué à l'admission est le représentant de l'organisme mandataire au comité d'admission. L'officier délégué et son substitut, s'il y a lieu, doivent être choisis en fonction de leur disponibilité et de leurs connaissances en regard de la problématique des personnes handicapées en situation de transport.

Le rôle de l'officier délégué consiste à assurer certaines tâches administratives nécessaires au bon fonctionnement du comité d'admission : réception et examen préliminaire des demandes d'admission, communications avec les requérants et les intervenants concernés (personnes-ressources, professionnels du réseau de la santé et des services sociaux ou autres

18. Un seul représentant a cependant voix au chapitre lors de la prise de décision.

professionnels), préparation et suivi des réunions du comité et rédaction de rapports. L'officier doit également collaborer avec le transporteur à la révision administrative des dossiers.

L'officier délégué à l'admission peut, dans certaines circonstances prévues par l'organisme mandataire, préadmettre certains requérants.

4.3.2 *LE(S) REPRÉSENTANT(S) DES PERSONNES HANDICAPÉES*

La désignation du ou des représentant(s) des personnes handicapées et de leur substitut, s'il y a lieu, au sein du comité d'admission relève du conseil d'administration du Regroupement régional des organismes de promotion des personnes handicapées, ou en l'absence d'un tel Regroupement, de l'Office des personnes handicapées du Québec. La désignation doit être faite par consultation de tous les organismes de la région représentant les personnes handicapées, réunis en assemblée générale. Tout représentant des personnes handicapées et son substitut, s'il y a lieu, doivent résider sur le territoire desservi par le service de transport adapté, et être choisis en fonction de leur disponibilité et de leurs connaissances en regard de la problématique des personnes handicapées en situation de transport. Lorsqu'un seul représentant siège à un comité, celui-ci doit avoir une bonne connaissance des limitations caractérisant les diverses catégories de déficiences et des besoins de transport pouvant en découler.

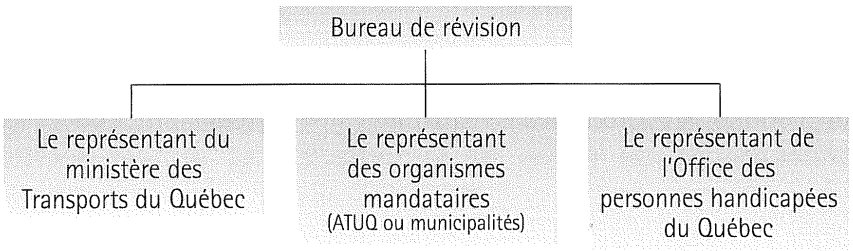
4.3.3 *LE REPRÉSENTANT DU RÉSEAU DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX*

Désignés par la Régie régionale de la santé et des services sociaux du territoire, ce représentant et son substitut, s'il y a lieu, doivent être choisis en fonction de leur disponibilité et de leurs connaissances en regard de la problématique des personnes handicapées en situation de transport. Ils doivent notamment avoir une bonne connaissance des limitations caractérisant les diverses catégories de déficiences et des besoins de transport pouvant en découler. À cet égard, le représentant du réseau de la santé et des services sociaux peut siéger à plus d'un comité d'admission dans une même région.

4.4 Le bureau de révision (FIGURE 5)

Le bureau de révision est l'instance provinciale décisionnelle chargée de réviser certaines décisions rendues par les comités d'admission à la demande d'un usager ou d'un requérant (ou de son représentant légal).

FIGURE 5
LA COMPOSITION DU BUREAU DE RÉVISION



À l'instar des comités d'admission, le bureau de révision est un comité tripartite où sont représentés le ministère des Transports du Québec, les organismes mandataires ainsi que l'Office des personnes handicapées du Québec. Chacune des trois parties a un pouvoir égal de représentation et la décision du bureau de révision doit se prendre à l'unanimité. La présidence est assurée par le ministère des Transports du Québec.

Le ministère des Transports ainsi que l'Office des personnes handicapées du Québec doivent nommer chacun un représentant ainsi que deux substituts. Pour leur part, les organismes mandataires, soit les organismes publics de transport (par l'entremise de l'Association du transport urbain du Québec) et les municipalités, doivent nommer chacun respectivement un représentant et deux substituts. L'un ou l'autre de ces représentants est appelé à siéger à tour de rôle au bureau de révision, selon que la demande de révision provienne d'un requérant résidant sur le territoire desservi par un organisme public de transport ou sur le territoire d'une municipalité non desservie par un tel organisme.

Tous les représentants qui siègent au bureau de révision, ainsi que leurs substituts, sont choisis en fonction de leurs connaissances en regard de la problématique des personnes handicapées en situation de transport et doivent de plus posséder une maîtrise reconnue de l'application de la politique d'admissibilité au transport adapté.

Les membres du bureau de révision se doivent également de recourir à l'expertise des différents spécialistes susceptibles d'apporter l'éclairage nécessaire afin de bien saisir la problématique de certaines déficiences et de pouvoir effectuer correctement leurs travaux de révision de dossiers de personnes handicapées.

Comme mentionné précédemment, le bureau de révision a pour principale mission de réviser une décision d'un comité d'admission à la demande d'un requérant, d'un usager (ou de son représentant légal) qui se sent lésé par la décision rendue. En plus d'assumer cette fonction, le bureau de révision a également un pouvoir de recommandation auprès du ministère des Transports du Québec concernant l'application de la politique d'admissibilité, son statut provincial lui permettant d'avoir une vue d'ensemble du traitement des dossiers.

4.5 Les associations de personnes handicapées

C'est le Regroupement régional des organismes de promotion des personnes handicapées qui voit à la désignation du ou des représentants des personnes handicapées au comité d'admission, après consultation de ses membres. Les différentes associations de personnes handicapées peuvent également assister leurs membres lors de l'élaboration de leur demande d'admission.

4.6 Le réseau de la santé et des services sociaux

Les professionnels du réseau de la santé et des services sociaux jouent un rôle déterminant dans les décisions qui sont prises en matière d'admissibilité. En effet, même si ces décisions relèvent du comité d'admission et, le cas échéant, du bureau de révision, elles sont néanmoins basées sur les différentes attestations qui devront être fournies par les professionnels du réseau : attestation des incapacités, évaluation du potentiel d'apprentissage ou autres.

Dans le cas des requérants qui ont une déficience intellectuelle ou visuelle, des troubles mentaux sévères et persistants ou des traits autistiques, et pour qui est envisageable un apprentissage ou une familiarisation en vue de l'utilisation du transport en commun, les intervenants du réseau de la santé et des services sociaux ont également un rôle de formation à jouer, dans le cadre des objectifs de maintien de la personne handicapée dans son milieu. À cet égard, les intervenants concernés du réseau doivent, dans le cadre de l'élaboration de leur plan de services, voir à ce que soit établi un « plan d'intervention en transport » qui constitue pour le comité d'admission un outil important lors de la prise de décision sur le type d'admission à accorder ainsi que sur le type d'accompagnement requis.

Enfin, bien qu'un représentant du réseau de la santé et des services sociaux siège au comité d'admission, il n'est pas exclu que le comité puisse consulter, au besoin, d'autres professionnels du réseau à titre de personnes-ressources en raison de leur expertise.

4.7 L'Office des personnes handicapées du Québec

L'Office des personnes handicapées du Québec a pour fonctions de veiller à la coordination des services fournis aux personnes handicapées, de même que d'informer et conseiller ces personnes, de promouvoir leurs intérêts et de favoriser leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

En régions, le personnel de l'Office doit favoriser la concertation des partenaires dans l'établissement et le développement des services de transport adapté offerts aux personnes handicapées, ainsi que la coordination de ces services avec les autres services offerts aux personnes handicapées. L'expertise découlant de ce mandat peut donc être sollicitée et mise à profit par les comités d'admission et les transporteurs.

À titre de soutien individuel à la personne handicapée, l'Office ou ses représentants en région peut, à la demande de celle-ci, l'assister dans ses démarches auprès d'un comité d'admission et faire des représentations auprès du ministère des Transports pour toute question relative à l'admissibilité.

Le cas échéant, il peut nommer le ou les représentants des personnes handicapées devant siéger au comité d'admission d'un service de transport adapté.

Enfin, l'Office doit désigner la personne qui le représentera au bureau de révision, ainsi que deux substituts.

4.8 Le ministère de l'Éducation du Québec

Le ministère de l'Éducation a un rôle de formation auprès des adolescents handicapés (en particulier ceux qui ont une déficience intellectuelle), notamment en leur inculquant les bases pour effectuer des déplacements sécuritaires à pied et en transport en commun. L'intégration d'un tel programme de formation au niveau scolaire fera en sorte de favoriser l'autonomie de cette clientèle en lui permettant d'utiliser plus facilement le transport en commun.

4.9 Les organismes offrant un service de transport en commun

Les organismes offrant un service de transport en commun sont appelés à faciliter par certaines mesures l'accessibilité de leurs véhicules de même que l'apprentissage ou la familiarisation en vue d'une plus grande utilisation de leurs services. Il peut s'agir notamment de l'adaptation de leurs véhicules, de l'émission d'un laissez-passer gratuit pour l'accompagnateur qui assure cet apprentissage ou cette familiarisation, de l'amélioration de la signalisation et des communications avec les clientèles, ainsi que d'une sensibilisation de leur personnel à la problématique des personnes handicapées en situation de transport. Grâce à de telles mesures, de plus en plus de personnes handicapées pourront se déplacer de façon autonome en transport en commun, pour une partie ou même pour l'ensemble de leurs déplacements, et être ainsi mieux intégrées à la société.

5 Transmission et traitement des demandes

Toute personne handicapée résidant sur un territoire desservi par un service de transport adapté et désirant bénéficier de ce service doit obligatoirement présenter sa demande au comité d'admission de ce service.

Si un requérant réside sur un territoire non desservi par un service de transport adapté, il doit présenter sa demande d'admission au comité d'admission désigné à cet effet par le ministère des Transports du Québec dans chaque région. Le comité d'admission qui reçoit une telle demande doit la traiter conformément aux critères d'admission de la présente politique. Grâce à cette mesure, une personne handicapée résidant sur un territoire où il n'y a pas de service de transport adapté peut, si elle répond aux critères d'admission, utiliser tout service de transport adapté au Québec, à titre de visiteuse.

5.1 La transmission des demandes

Les personnes désireuses de présenter une demande d'admission doivent s'adresser à l'officier délégué à l'admission pour obtenir un formulaire de demande d'admission. Ce formulaire est prescrit par le ministère des Transports, et les comités d'admission sont tenus d'en respecter le contenu.

Le formulaire de demande d'admission est rempli et transmis par le requérant ou son répondant. Par ailleurs, le comité d'admission a besoin d'un certain nombre d'informations pour statuer sur l'admissibilité d'un requérant et lui accorder le type d'admission qui répond à ses besoins.

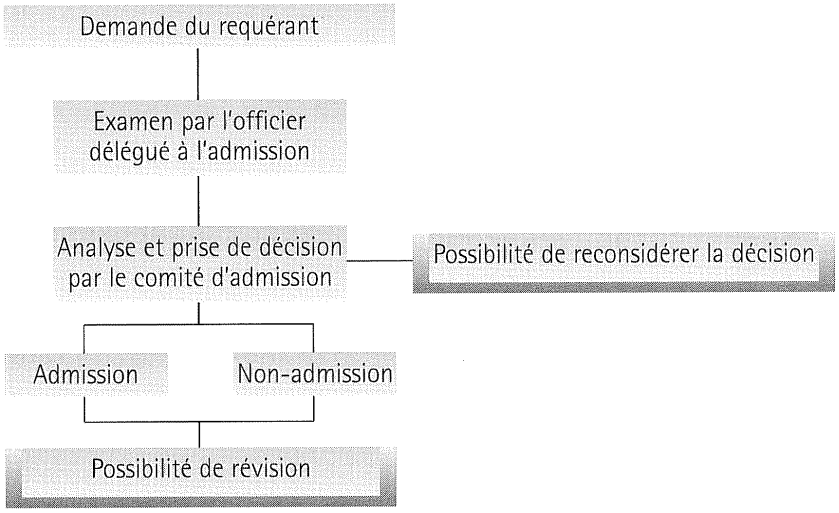
À cet effet, le formulaire contient les informations générales sur l'identification du demandeur, de même que les renseignements pertinents quant à sa ou ses déficiences et à ses limitations sur le plan de la mobilité. Différentes pièces justificatives, évaluations ou attestations, devront, le cas échéant, être annexées à la demande d'admission, conformément aux instructions jointes au formulaire.

5.2 Le traitement des demandes (FIGURE 6)

L'officier délégué à l'admission reçoit les demandes d'admission et s'assure, dans un premier temps, que les documents sont lisibles et bien remplis. **Le cas échéant, il doit aviser le requérant de l'absence de certaines informations ou attestations nécessaires à la prise de décision par le comité.** L'officier doit transmettre au comité d'admission toute demande qui lui est soumise, dès que le dossier est complet.

FIGURE 6

LE CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE D'ADMISSION



Dans certaines circonstances spéciales, préalablement définies par l'organisme mandataire, l'officier délégué à l'admission peut, lorsque le dossier est complet (formulaire dûment rempli), accorder au requérant une préadmission et enregistrer la demande pour examen par le comité. Cette préadmission ne donne accès qu'au service de transport adapté offert sur le territoire sur lequel réside le requérant. Elle prend fin le jour où le comité d'admission rend sa décision quant à l'admissibilité du requérant.

Toute personne handicapée présentant une demande d'admission à un service de transport adapté a droit d'obtenir un traitement de sa requête dans un délai raisonnable. Ainsi, le comité dispose d'un délai maximum de 45 jours suivant la réception de la demande dûment remplie pour transmettre au requérant, par écrit, une décision rendue quant à son admissibilité.

Le comité d'admission prend une décision en respectant les critères d'admission et les modalités de la présente politique. Les différentes attestations (attestation des incapacités, « plans d'intervention en transport ») sont des documents indispensables sur lesquels doit reposer la prise de décision du comité. Si certains renseignements ne sont pas satisfaisants, le comité doit :

– communiquer avec la personne ou son répondant légal pour un complément d'information ou pour qu'un nouveau document soit rempli;

ou

communiquer avec le professionnel traitant ou avec toute autre personne-ressource pour obtenir un complément d'information;

ou

exiger une nouvelle expertise d'un spécialiste de son choix. Dans ce dernier cas, les frais doivent être assumés par le comité d'admission.

Le délai de 45 jours que doit respecter le comité peut être prolongé, uniquement dans les cas suivants :

1- lorsque les informations dont le comité dispose ne lui permettent pas de statuer sur l'admissibilité du requérant et qu'un complément d'information est requis;

2- lorsque le comité a des doutes sur la validité ou la justesse de certaines informations et que des attestations supplémentaires sont exigées ou qu'une deuxième expertise est requise.

Dans les deux cas précités, le comité doit communiquer par écrit avec le requérant dans les 45 jours de la demande d'admission afin de l'informer de l'état du dossier et lui demander les informations complémentaires, le cas échéant. Le comité doit rendre sa décision dans les meilleurs délais suivant la réception des documents demandés. Toute nouvelle donnée doit être déposée au dossier.

5.2.1 *LA DÉCISION*

Toute décision doit être rendue par le comité en présence des trois parties, et à l'unanimité. La décision du comité doit reposer sur les critères établis par la politique. Le comité doit informer par écrit le requérant de la teneur de la décision et des motifs qui la sous-entendent, en l'informant de son droit d'en demander une révision selon les modalités prévues à la section 5.2.2.

La décision du comité doit porter sur l'admissibilité ou la non-admissibilité d'un requérant au transport adapté.

Lorsqu'une personne est reconnue admissible au transport adapté, la décision du comité doit également porter sur le type d'admission et le type d'accompagnement requis pour cette personne. Cette dernière doit être avisée, au moment de son admission, de la non-immuabilité de la décision rendue et de son obligation de porter à l'attention de l'officier délégué à l'admission toute modification éventuelle aux informations fournies lors de sa demande originale.

La décision peut enfin porter sur la révocation d'une admission ou sur la modification du type d'admission ou du type d'accompagnement, à la suite de la reconsidération du dossier après que soient survenus des faits nouveaux, ou à la suite d'une révision. En effet, le comité d'admission peut en tout temps, à la demande de l'usager[19], ou de sa propre initiative, reconsidérer une décision rendue par lui, ou par le bureau de révision, s'il s'est produit une nouvelle situation pouvant affecter le type d'admission, le type d'accompagnement, voire l'admissibilité d'une personne au transport adapté.

19. Lorsqu'un usager demande au comité d'admission, sur la base de faits nouveaux, de reconsidérer une décision rendue, cette demande doit être traitée dans les mêmes délais que ceux prévus pour le traitement d'une nouvelle demande d'admission.

Lorsqu'un usager d'un service de transport adapté déménage sur le territoire d'un autre service de transport adapté, le comité d'admission de ce dernier service doit réviser le dossier du nouvel usager en tenant compte de ses capacités d'apprentissage au transport en commun régulier, à la lumière des services existant sur le territoire.

Toute révocation de l'admissibilité, ou toute modification du type d'admission ayant pour conséquence de restreindre l'utilisation du service de transport adapté, prend effet 75 jours après que la décision aura été rendue.

Enfin, le transporteur doit être informé de toute décision rendue par le comité d'admission. En plus des coordonnées et des principales limitations de la personne sur le plan de la mobilité, le comité d'admission doit transmettre au transporteur les recommandations nécessaires quant au type de véhicule et quant à l'aide qui conviendraient le mieux à la personne admise.

5.2.2 *LA RÉVISION*

L'accès au mécanisme de révision est une mesure exceptionnelle qui ne doit être utilisée que lorsque toutes les dispositions prévues de la politique auront été explorées au plan local par la personne ou le comité d'admission.

Une personne qui se croit lésée par une décision rendue par le comité d'admission quant à son admissibilité, son type d'admission ou son type d'accompagnement peut, dans les 40 jours suivant cette décision, demander par écrit au bureau de révision de la revoir. Ce délai pourra toutefois être prorogé sur la base de motifs jugés exceptionnels par le bureau de révision.

Pour être recevable, la décision contestée doit concerner la non-admission, le type d'admission ou le type d'accompagnement. De plus, quatre conditions devront être rencontrées pour que le bureau de révision accueille une requête:

1- cette requête doit être formulée par la personne elle-même ou son représentant légal;

2- la décision contestée doit avoir reposé sur l'analyse d'un dossier complet et être dûment signée par les personnes concernées;

3- la décision contestée doit avoir fait l'objet d'une justification suffisamment précise de la part du comité d'admission, laquelle doit avoir été portée à la connaissance de la personne concernée;

4- les autres formalités qui doivent être suivies lors de la prise de décision par le comité d'admission ont été respectées.

Le bureau de révision doit rendre sa décision dans les 30 jours suivant la réception de la demande de révision. Cette décision, qui est finale et sans appel, peut confirmer, infirmer ou modifier la décision rendue par le comité d'admission. La décision du bureau de révision doit être motivée et transmise par écrit au demandeur.

Toute décision du bureau de révision impliquant la révocation d'une admission ou la modification d'un type d'admission et qui a pour conséquence de restreindre l'utilisation du service de transport adapté, prend effet à l'expiration du délai le plus long soit:

– 15 jours suivant cette décision;

ou

– 75 jours suivant la décision du comité d'admission.

Le bureau de révision doit transmettre, et justifier par écrit, sa décision au comité d'admission concerné. Ledit comité devra informer le transporteur de la décision rendue, de même que de la date de son entrée en vigueur.

5.3 La gestion des dossiers

5.3.1 *LA CONFIDENTIALITÉ DES RENSEIGNEMENTS*

La gestion de tous les dossiers d'admission (actifs et inactifs) est sous la responsabilité de l'officier délégué à l'admission et celui-ci doit s'assurer qu'ils ne soient accessibles qu'aux membres du comité, qu'aux membres du bureau de révision, ainsi qu'au ministère des Transports. De plus, l'officier délégué à l'admission, les autres membres du comité d'admission ainsi que le bureau de révision sont tenus de se conformer à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, en ce qui concerne la diffusion d'informations contenues dans ces dossiers.

5.3.2 *L'ENREGISTREMENT DES DÉCISIONS*

Le comité d'admission et le bureau de révision doivent enregistrer toutes les décisions rendues de même que les informations, faits ou documents à l'appui de leurs décisions.

L'enregistrement des décisions du comité d'admission et du bureau de révision de même que l'enregistrement des renseignements sur les personnes admises doivent répondre aux exigences du Ministère.

5.3.3 *LA RÉVISION DES DOSSIERS*

Lors de l'analyse du dossier, le comité détermine s'il y a lieu de revoir celui-ci, compte tenu d'une amélioration possible de l'état de la personne. Dans un tel cas, il revient au comité d'établir dans quel délai il procédera au réexamen du dossier. L'usager peut alors être appelé à fournir des attestations ou des rapports d'évaluation supplémentaires.

Cette mesure est rétroactive pour tout dossier ayant fait l'objet d'une décision avant l'entrée en vigueur de la présente politique.

Le contenu de cette publication se retrouve
dans le site Internet du ministère des Transports
du Québec à l'adresse suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca

Transports Québec