



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



Révision de la politique d'admissibilité au transport adapté

Questionnaire

Procédure à suivre

Ce questionnaire porte sur divers aspects de la Politique d'admissibilité au transport adapté sur lesquels il vous est demandé de vous prononcer. À la suite des questions d'identification de la personne répondante, le questionnaire contient trois sections divisées en fonction du contenu de la politique actuelle :

- Cadre conceptuel;
- Admissibilité (critères d'admission, type d'admission et règles d'accompagnement);
- Transmission et traitement des demandes.

Chacune de ces sections comporte une mise en contexte suivie de questions sur lesquelles nous sollicitons votre avis. Vous pouvez répondre à l'ensemble des questions ou seulement à celles qui suscitent votre intérêt et sur lesquelles vous souhaitez vous prononcer. N'hésitez toutefois pas à nous faire part de vos réflexions sur tout autre élément que vous jugerez pertinent dans l'espace disponible à la fin du questionnaire.

Vous pourrez remplir le questionnaire en format électronique et nous le transmettre par courriel à l'adresse suivante : politique.admissibilite@transports.gouv.qc.ca.

La date limite pour transmettre vos réponses est le 30 septembre 2021.

La révision de la Politique d'admissibilité au transport adapté vise l'atteinte des objectifs suivants :

- apporter les précisions requises pour adapter la politique aux réalités actuelles et permettre une compréhension commune de ses modalités d'application;
- simplifier le processus de demande d'admission, tant pour les personnes handicapées que pour les professionnels de la santé;
- faciliter l'analyse et le traitement des demandes par les comités d'admission.

Le texte complet de l'actuelle Politique d'admissibilité est disponible sur le site Quebec.ca, dans la section Transports.

Identification de la personne répondante

Notes

Si plus d'une personne a rempli le questionnaire, veuillez indiquer le nom de celle avec qui nous pouvons communiquer, au besoin, si nous souhaitons obtenir des précisions sur certaines réponses.

Les informations recueillies serviront uniquement à des fins d'analyse, en vue de la rédaction de la nouvelle Politique d'admissibilité.

Nom : _____

Fonction (si applicable) : _____

Nom de l'organisme (si applicable) : _____

Numéro de téléphone : _____

Adresse courriel : _____

1. Cadre conceptuel

1.1. Définition du transport adapté

Mise en contexte

Le transport adapté est un service de transport collectif qui répond aux besoins spécifiques des personnes handicapées et qui est sous la responsabilité des organismes publics de transport en commun ou des municipalités participantes.

Il s'agit généralement d'un service de type « porte à porte », mais cette notion n'est pas détaillée dans la Politique d'admissibilité et ne permet pas d'encadrer ce qui est attendu, notamment en matière d'assistance de la part du chauffeur. Plusieurs questions ont été transmises au Ministère à ce sujet, notamment lorsqu'il s'agit d'accompagner l'usager depuis l'entrée de sa résidence ou encore de répondre à des besoins particuliers, tels que l'utilisation de contentions ou de vestes de positionnement.

Questions

A La Politique d'admissibilité devrait-elle préciser ce en quoi consiste un service de type « porte à porte » en transport adapté?

- Non, précisez
- Oui. Quels en seraient les paramètres, notamment en ce qui concerne l'aide apportée par le chauffeur au départ et à l'arrivée?

B Avez-vous d'autres commentaires concernant la définition du transport adapté?

- Non
- Oui, précisez

1.2. Principes directeurs de la politique

Mise en contexte

L'admissibilité au transport adapté repose sur huit principes de base :

1. L'accessibilité universelle au processus d'admission pour toutes les personnes handicapées du Québec;
2. La reconnaissance provinciale de l'admissibilité, qui permet à la personne admise d'obtenir une carte d'admission reconnue à l'échelle du Québec et ainsi d'utiliser tous les services de transport adapté de la province sans avoir à refaire la preuve de son admissibilité;
3. L'examen des demandes sur une base individuelle;
4. La prise de décision en fonction des seuls critères reconnus, c'est-à-dire qu'une personne ne peut pas être exclue en fonction de son âge, de son type de déficience ou d'autres facteurs. De plus, toute considération relative à la capacité organisationnelle de l'organisme de transport adapté doit être écartée du processus d'admission;
5. L'autonomie de la personne;
6. Le droit à l'exercice de la responsabilité parentale, applicable pour les enfants de moins de 14 ans. Cet âge limite avait été déterminé notamment parce que l'enfant mineur se voit alors accorder certains droits en vertu du Code civil du Québec et que l'on considérait qu'à cet âge, les enfants sont en mesure d'utiliser seuls le transport en commun régulier;
7. La non-immuabilité du statut d'admission, c'est-à-dire qu'une décision antérieure peut être modifiée, lorsque des faits nouveaux le justifient;
8. L'accès à un mécanisme de révision des décisions prises par les comités d'admission.

Questions

A Des enjeux sont-ils présents lorsqu'un usager demande, en vertu de la reconnaissance provinciale de l'admissibilité, d'utiliser les services de transport adapté d'un autre organisme que celui au sein duquel il est admis?

- Non, précisez
- Oui, précisez lesquels et indiquez vos propositions pour les atténuer.

B L'âge de 14 ans pour l'exercice de la responsabilité parentale devrait-il être revu?

- Non, précisez
- Oui. À quel âge devrait-il être établi et pourquoi?

C Avez-vous d'autres commentaires à formuler sur les principes directeurs de la Politique d'admissibilité?

- Non
- Oui, précisez

2. Admissibilité

2.1. Critères d'admission

Mise en contexte

Pour qu'une personne soit admissible, la politique prévoit qu'elle doit répondre aux deux exigences suivantes :

- être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement d'activités normales;
- avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté.

La politique précise qu'une déficience est considérée comme significative lorsqu'elle limite la personne dans l'accomplissement d'activités normales. La déficience est persistante lorsqu'on ne peut pas en prévoir la fin ou la disparition. Aux fins de l'application de la politique, une déficience dont le pronostic de récupération se situe au-delà d'une période d'un an est jugée persistante.

Pour ce qui est du deuxième critère, la politique établit les « limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté » en les déclinant en six incapacités, généralement basées sur les habiletés nécessaires pour utiliser le transport en commun régulier. Ces six incapacités seront décrites en détail dans la section suivante.

Questions

A Doit-on revoir les critères d'admission?

- Non, précisez
 Oui, précisez

B Y a-t-il des clientèles qui ne sont pas admissibles actuellement et qui devraient l'être?

- Non, précisez
 Oui, précisez

C Avez-vous d'autres commentaires relatifs aux critères d'admission au transport adapté?

- Non
- Oui, précisez

2.2. Incapacités justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté

2.2.1. Incapacité de marcher 400 mètres sur un terrain uni

Mise en contexte

Cette incapacité, causée par une déficience motrice ou organique, peut être présente en tout temps, uniquement en période hivernale ou encore à l'occasion de déplacements avec de jeunes enfants. La politique précise que le seuil de 400 mètres a été établi, à l'époque, en fonction de celui qui était alors utilisé par Statistique Canada pour déterminer l'incapacité à la marche dans le cadre de l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités.

Questions

A Ce critère témoigne-t-il bien d'une limitation justifiant le transport adapté? Précisez

B Plutôt qu'à l'incapacité de marche sur un terrain uni, devrait-on référer à l'incapacité de marche à l'extérieur dans un environnement comportant des obstacles, en incluant les aspects liés à l'endurance (par exemple, la distance de marche) et à l'équilibre (par exemple, monter sur un trottoir)?

- Non, précisez
- Oui, précisez

C Devrait-on apporter des précisions ou établir des normes pour tenir compte de la vitesse de marche, et ce, en fonction de l'âge?

- Non, précisez
- Oui, précisez

D La compensation de l'incapacité à la marche par une aide technique (par exemple, l'utilisation d'une canne ou d'une marchette) doit-elle être considérée pour l'évaluation de ce critère?

- Non, précisez
- Oui, précisez

2.2.2. Incapacité de monter une marche de 35 centimètres de hauteur avec appui ou d'en descendre une sans appui

Mise en contexte

Ce critère a été établi en fonction de la hauteur pour atteindre la première marche d'un autobus à partir de la chaussée.

Questions

A Ce critère témoigne-t-il bien d'une limitation justifiant le recours au transport adapté? Précisez

- B** Devrait-il plutôt être intégré au critère précédent (incapacité de marcher sur un terrain uni), afin de tenir compte d'une incapacité globale à la marche, incluant l'incapacité à franchir des obstacles?

- Non, précisez
 Oui, précisez

2.2.3. Incapacité d'effectuer l'ensemble d'un déplacement en transport en commun

Mise en contexte

La politique précise que cette incapacité doit être entraînée par une fatigabilité extrême découlant d'une déficience cardiaque ou respiratoire sévère et chronique, d'une déficience neurologique sévère, d'une déficience musculosquelettique ou encore d'une déficience rénale.

Questions

- A** Ce critère témoigne-t-il bien d'une limitation justifiant le recours au transport adapté? Précisez

- B** Devrait-on préciser davantage les déficiences qui sont visées par ce critère?

- Non, précisez
 Oui, précisez

C Dans le cas où il n'y a pas de service de transport en commun régulier, comment faut-il procéder pour évaluer si une personne répond à ce critère?

D Des balises en fonction d'échelles de classification fonctionnelle (telles que celles utilisées pour les déficiences cardiaques et respiratoires, pour la sclérose en plaques, etc.) pourraient-elles être utilisées?

- Non, précisez
- Oui. Lesquelles?

2.2.4. Incapacité de s'orienter dans le temps ou dans l'espace

Mise en contexte

Selon la politique, cette incapacité s'observe généralement chez les personnes présentant une déficience intellectuelle, des troubles mentaux sévères et persistants, un trouble du spectre de l'autisme ou une atteinte neurologique sévère. Les personnes ayant une déficience visuelle se traduisant par une acuité visuelle de 6/60 ou moins, ou un champ visuel de moins de 20°, sont également visées par ce critère.

Questions

A Ce critère témoigne-t-il bien d'une limitation justifiant le recours au transport adapté? Précisez

B Quelles sont les situations pour lesquelles une incapacité liée à l'orientation temporelle justifie le recours au transport adapté?

C Quelles sont les situations pour lesquelles une incapacité liée à l'orientation spatiale justifie le recours au transport adapté?

D Les seuils établis par la politique au regard d'une personne présentant une déficience visuelle (acuité visuelle de 6/60 ou moins, ou champ visuel de moins de 20°) devraient-ils être maintenus?

- Non, précisez
- Oui, précisez

E D'autres aspects doivent-ils être considérés afin de déterminer l'impact fonctionnel d'une déficience visuelle sur les déplacements extérieurs?

- Non, précisez
- Oui. Lesquels?

2.2.5. Incapacité de maîtriser des situations ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celles des autres

Mise en contexte

Ce critère encadre deux réalités différentes pouvant toutefois cohabiter chez une même personne.

Tout d'abord, on trouve l'incapacité à maîtriser des situations préjudiciables à sa propre sécurité, qui est causée principalement par la condition de la personne (par exemple, une déficience visuelle, l'épilepsie, une déficience intellectuelle, des troubles de santé mentale).

Puis, on trouve l'incapacité à maîtriser des comportements préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres, tels que l'impulsivité ou l'agressivité. Cette incapacité peut découler de diverses atteintes (par exemple, une déficience intellectuelle, un trouble du spectre de l'autisme, des troubles neurologiques, des troubles de santé mentale, des troubles cognitifs).

Questions

A Ce critère témoigne-t-il bien d'une limitation justifiant le recours au transport adapté? Précisez

B Quelles sont les situations qui peuvent être préjudiciables à la sécurité d'une personne et qui justifient le recours au transport adapté?

C Quels sont les comportements à risque pour la sécurité d'une personne ou celle des autres et qui justifient le recours au transport adapté?

2.2.6. Incapacité de communiquer de façon verbale ou gestuelle

Mise en contexte

La politique précise que cette incapacité ne peut pas, à elle seule, être retenue pour les fins d'admission au transport adapté. En effet, elle doit être associée à une autre des cinq incapacités déjà mentionnées pour que la personne soit reconnue comme admissible.

Questions

A Devrait-on maintenir ce critère, considérant que la politique mentionne qu'il n'est pas suffisant à lui seul pour témoigner d'une limitation justifiant le recours au transport adapté?

- Non, précisez
- Oui. Quels sont les troubles de la communication qui entraînent le besoin d'utiliser le transport adapté?

Avez-vous d'autres commentaires relatifs aux incapacités justifiant l'utilisation du transport adapté?

2.3. Types d'admissions

Mise en contexte

Une fois la personne reconnue comme admissible en fonction des deux critères établis dans la politique, il faut déterminer le type d'admission à lui accorder :

1. L'admission générale, valable en tout temps et pour tous les déplacements, est accordée lorsqu'on ne peut envisager l'utilisation du transport en commun pour aucun déplacement, même avec un apprentissage ou une familiarisation;
2. L'admission saisonnière, valable pendant l'hiver pour tous les déplacements, est attribuée lorsque les incapacités que la personne vit durant les autres périodes de l'année ne justifient pas l'utilisation d'un service de transport adapté;
3. L'admission provisoire pour une période de 6 mois, valable pour tous les déplacements, est accordée lorsque le comité d'admission n'est pas en mesure d'octroyer à la personne un statut d'admission définitif, alors qu'elle est en attente d'une évaluation par un professionnel de la santé afin de témoigner de son incapacité et, le cas échéant, de son potentiel d'apprentissage du transport en commun;
4. L'admission provisoire pour une période de 18 mois, valable pour tous les déplacements, est accordée à une personne qui a un potentiel d'apprentissage du transport en commun ou de familiarisation avec celui-ci, ou encore qui présente un potentiel de récupération de sa condition;
5. L'admission partielle est, quant à elle, valable pour certains déplacements seulement. Il peut s'agir, par exemple, des déplacements non appris en transport en commun régulier, des déplacements en soirée pour une personne présentant une déficience visuelle, des déplacements pour recevoir des traitements de dialyse, des déplacements avec un enfant en bas âge, etc.

Questions

A Devrait-on préciser davantage les balises pour chacun des types d'admissions afin d'assurer l'uniformité de l'application par les comités d'admission?

- Non, précisez
- Oui. Pour quel(s) type(s)?

B Certains types d'admissions devraient-ils être retirés? D'autres types devraient-ils être ajoutés?

- Non
- Oui, précisez

C Avez-vous d'autres commentaires concernant les types d'admissions?

- Non
- Oui, précisez

2.4. Règles d'accompagnement

Mise en contexte

Lors d'un déplacement en transport adapté, la personne admise pourra être autorisée ou non à être accompagnée, selon ses besoins. La politique précise les cas dans lesquels la gratuité pour l'accompagnateur s'applique et dans lesquels la place de l'accompagnateur est garantie dès la réservation du transport. La personne admise peut se voir attribuer plus d'un type d'accompagnement parmi les six prévus par la politique :

1. L'accompagnement obligatoire est accordé lorsque la personne a besoin, en cours de déplacement, d'un niveau d'assistance physique ou psychologique tel que le chauffeur ne peut pas y répondre alors qu'il est occupé à conduire. Il peut s'agir, par exemple, de besoins médicaux ou encore de problèmes de comportement, pour lesquels la présence d'un accompagnateur est absolument nécessaire, sans quoi l'utilisation du service serait impossible ou non sécuritaire. Avant d'attribuer ce type d'accompagnement, qui constitue une mesure de dernier recours, il faut évaluer si d'autres moyens peuvent être mis en place;
2. L'accompagnement temporaire à des fins de familiarisation est accordé pour permettre à la personne d'acquérir certaines habiletés (maîtriser son comportement, contrôler son anxiété, etc.) et, éventuellement, d'utiliser le transport adapté seule, voire le transport en commun régulier. L'accompagnateur temporaire agit alors à titre d'éducateur;
3. L'accompagnement facultatif permet à la personne admise d'utiliser le service de transport adapté avec une personne de son choix. La politique limite le nombre d'accompagnateurs facultatifs à un seul par usager;
4. L'accompagnement pour des besoins d'assistance à destination est accordé dans le cas où une personne nécessite de l'aide après un déplacement, que ce soit pour s'orienter, franchir des obstacles, se déplacer, etc. L'utilisation de ce type d'accompagnement est toutefois laissée à la discrétion de chaque organisme de transport adapté, qui peut décider s'il autorise ou non le comité d'admission local à prendre en considération ces besoins;
5. L'accompagnement pour responsabilités parentales permet à un parent handicapé d'être accompagné de ses enfants âgés de moins de 14 ans, et à un enfant handicapé de moins de 14 ans de voyager avec ses parents. L'enfant de moins de 6 ans doit, quant à lui, être accompagné dans tous ses déplacements, à moins d'exceptions autorisées par l'organisme mandataire;
6. L'accompagnement ne sera pas autorisé dans le cas où la personne admise, lorsqu'elle se déplace en compagnie d'une autre personne, peut utiliser le transport en commun. Cette personne accompagnatrice vient alors pallier l'incapacité de la personne.

Questions

A Devrait-on préciser davantage les balises pour chacun des types d'accompagnements afin d'assurer l'uniformité de l'application par les comités d'admission?

- Non, précisez
 Oui. Pour quel(s) type(s)?

B Certains types d'accompagnements devraient-ils être retirés? D'autres types devraient-ils être ajoutés?

- Non
- Oui, précisez

C Serait-il pertinent d'ajouter un type d'accompagnement « provisoire », pour permettre une évaluation plus complète des besoins d'accompagnement, à l'instar de ce que propose l'admission provisoire?

- Non
- Oui, précisez

D Quelles solutions alternatives à l'accompagnement obligatoire peuvent être mises en place?

E Quelle aide peut être apportée par le chauffeur en cours de déplacement afin d'éviter le recours à l'accompagnement obligatoire?

F Pour quels usagers peut-on identifier un besoin de se familiariser avec le transport adapté?

G La politique devrait-elle maintenir le nombre d'accompagnateurs facultatifs à un seul?

- Non, précisez
- Oui, précisez

H Devrait-on considérer tous les besoins d'assistance à destination, afin de tenir compte de la réalité des personnes proches aidantes, incluant les jeunes proches aidants, en ce qui concerne l'accompagnement de la personne admise?

- Non, précisez
- Oui, précisez

I Les règles d'accompagnement pour responsabilités parentales sont-elles adéquates?

- Non. Quelles modifications suggérez-vous?
- Oui, précisez

J D'autres enjeux sont-ils présents pour les personnes admises dans le cadre de l'exercice de leurs responsabilités parentales?

- Non
- Oui, précisez

K Des enjeux pourraient-ils découler d'un refus d'accompagnement?

- Non
- Oui, précisez

L Avez-vous d'autres commentaires concernant les types d'accompagnements?

- Non
- Oui, précisez

3. Transmission et traitement des demandes

3.1. Demande d'admission au transport adapté

Mise en contexte

Les personnes désireuses de présenter une demande d'admission doivent s'adresser à l'officier délégué à l'admission de l'organisme de transport adapté de leur municipalité pour obtenir le formulaire à remplir, dont le contenu est prescrit par le Ministère.

La première partie du formulaire, qui contient les informations générales au sujet du demandeur, doit être remplie par la personne handicapée ou son représentant.

La deuxième partie du formulaire, appelée « Attestation des incapacités », doit être remplie par un professionnel du réseau de la santé ou du réseau scolaire qui a accès au diagnostic du demandeur. L'attestation des incapacités ne constitue pas un rapport d'évaluation. Ainsi, cette partie du formulaire peut être remplie par tout professionnel, pourvu que ce dernier ait accès aux informations médicales concernant la personne.

Les organismes de transport adapté peuvent joindre une annexe au formulaire pour demander à la personne certaines informations, telles que les dimensions de l'aide à la mobilité utilisée. Les organismes peuvent également demander d'autres pièces justificatives, comme une preuve d'âge, ainsi qu'une photo.

Questions

Quels sont les enjeux rencontrés en raison du mode de fonctionnement actuel :

A pour obtenir le formulaire auprès de l'organisme de transport adapté?

B pour remplir les deux parties du formulaire?

C pour transmettre le formulaire et les pièces justificatives, le cas échéant, au comité d'admission?

D Comment pourrait-on améliorer ce processus?

E Devrait-on remplacer l'attestation des incapacités par un rapport d'évaluation de l'admissibilité?

- Non, précisez
- Oui, précisez

F Des professionnels précis devraient-ils être ciblés pour remplir le formulaire?

- Non. Pourquoi?
- Oui. Lesquels?

G Y a-t-il des personnes qui pourraient être automatiquement admises, en fonction de leur admissibilité à d'autres programmes gouvernementaux (par exemple, l'attribution d'un fauteuil roulant par la Régie de l'assurance maladie du Québec), afin d'éviter qu'elles aient à faire remplir l'attestation des incapacités?

- Non
 Oui. En fonction de quel(s) programme(s)?

H Pourrait-on remplacer l'attestation des incapacités par un formulaire déjà rempli pour l'évaluation de l'admissibilité de la personne à un autre programme gouvernemental, lorsqu'un tel formulaire est disponible?

- Non
 Oui. Lequel?

I D'autres façons de recueillir les informations nécessaires à l'analyse d'une demande d'admission pourraient-elles être utilisées (par exemple, un questionnaire téléphonique)?

- Non
 Oui, précisez

J D'autres enjeux sont-ils présents en ce qui a trait au mode de fonctionnement actuel?

- Non
 Oui, précisez

3.2. Comité d'admission

Mise en contexte

Le comité d'admission constitue l'instance locale en matière d'admissibilité. Les règles s'appliquant à la nomination des membres du comité d'admission sont prévues dans la politique. Ainsi, le comité d'admission doit être composé :

- de l'officier délégué à l'admission, qui représente l'organisme mandataire de transport adapté et qui est nommé par celui-ci;
- d'un à trois représentants des personnes handicapées¹ désignés par le conseil d'administration du Regroupement régional des organismes de promotion des personnes handicapées concernées;
- d'un représentant du réseau de la santé et des services sociaux, nommé par le Centre intégré de santé et de services sociaux de la région.

La politique prévoit que le Ministère doit désigner, parmi les comités d'admission existants, ceux qui seront responsables de traiter les demandes des personnes résidant sur des territoires non desservis par un service de transport adapté. Chaque région doit ainsi être dotée d'un comité d'admission désigné à cet effet.

Questions

A Doit-on revoir la composition des comités d'admission?

- Non
 Oui. Qui en seraient les membres?

B Doit-on revoir le mode de nomination des membres du comité?

- Non
 Oui. Quelles sont vos suggestions?

¹ Un à trois représentants peuvent siéger au comité, de façon à ce que soient représentées les différentes catégories de déficiences, mais un seul a voix au chapitre lors de la prise de décision.

C Est-il nécessaire de maintenir des comités désignés dans chacune des régions, dans le contexte où 99 % de la population est maintenant desservie par un organisme de transport adapté?

- Non, précisez
 Oui, précisez

D Avez-vous d'autres commentaires concernant les comités d'admission?

- Non
 Oui, précisez

3.3. Analyse des demandes

Mise en contexte

À la réception du formulaire de demande d'admission, l'officier délégué à l'admission doit d'abord s'assurer que celui-ci est bien rempli, afin de transmettre au comité d'admission un dossier complet. Dans certains cas, l'officier délégué peut accorder au requérant une préadmission, en attendant que le dossier soit vu par le comité.

La décision du comité reposera principalement sur les informations inscrites dans le formulaire de demande d'admission. Le formulaire doit donc permettre au comité d'établir si la personne répond aux critères d'admissibilité et, le cas échéant, de déterminer les types d'admission et d'accompagnement à lui accorder.

Si certains renseignements fournis dans la demande d'admission ne sont pas satisfaisants, le comité doit soit :

- communiquer avec la personne ou son répondant légal pour obtenir un complément d'information ou pour demander qu'un nouveau document soit rempli;
- communiquer avec le professionnel traitant ou avec toute autre personne-ressource pour obtenir un complément d'information;
- exiger une nouvelle expertise d'un spécialiste de son choix. Dans ce dernier cas, les frais doivent être assumés par le comité d'admission. Toutefois, les modalités se rattachant à cette possibilité (par exemple, le choix de l'expert) ne sont pas précisées dans la politique.

Le Ministère est responsable de la formation des membres des comités d'admission à l'égard de l'application de la politique. Il peut ainsi répondre à toute question concernant la compréhension ou l'interprétation de la politique, et diffuser des notes ou des directives à cet effet.

Questions

A Le formulaire de demande d'admission contient-il suffisamment d'informations pour permettre au comité de prendre sa décision?

- Oui
- Non. Quelles informations devraient y être ajoutées?

B Quels sont les moyens à privilégier pour que le comité obtienne les informations nécessaires à la prise de décision, lorsque le formulaire de demande d'admission est incomplet?

C Tous les dossiers devraient-ils être évalués par le comité?

- Oui
- Non. Pour quel type de demande pourrait-on simplifier l'analyse menant à la prise de décision?

D Le soutien offert par le Ministère pour l'application de la Politique d'admissibilité est-il suffisant?

- Oui
- Non. Quelles mesures devraient être mises en place?

E D'autres enjeux sont-ils présents dans le processus d'analyse des demandes?

- Non
- Oui, précisez

3.4. Décision initiale

Mise en contexte

La politique prévoit que toute décision doit être rendue par le comité d'admission à l'unanimité et en présence des trois parties, qui ont chacune un pouvoir égal de représentation. Le comité dispose d'un délai maximum de 45 jours (calculés en jours civils) suivant la réception de la demande dûment remplie pour transmettre au requérant, par écrit, une décision quant à son admissibilité.

Ce délai de 45 jours peut être prolongé dans le cas où le comité demande des informations supplémentaires. Le comité doit toutefois rendre sa décision dans les meilleurs délais suivant la réception de celles-ci.

La décision doit porter sur l'admissibilité ou non de la personne au transport adapté ainsi que sur les types d'admission et d'accompagnement attribués, en cas d'admission. La lettre de décision doit contenir les motifs de celleci et indiquer la possibilité d'en faire appel au bureau de révision provincial.

Rappelons que l'admissibilité est valide partout au Québec en vertu du principe de reconnaissance provinciale de l'admissibilité. Ainsi, toute personne admise à la suite d'une décision de son comité local peut utiliser tout autre service de transport adapté au Québec sans avoir à présenter une nouvelle demande d'admission.

La personne admise reçoit une carte attestant son admissibilité. Les informations contenues sur cette carte peuvent toutefois varier d'un organisme à l'autre.

Enfin, le transporteur doit être informé de toute décision rendue par le comité d'admission. En plus des coordonnées et des principales incapacités 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 à l'aide qui conviendrait le mieux à la personne admise.

Questions

A Le délai de 45 jours civils dont dispose le comité pour rendre une décision est-il adéquat?

- Non, précisez
- Oui, précisez

B Serait-il utile que des modèles de lettres de décision soient élaborés?

- Non
- Oui, précisez

C L'obligation d'émettre une carte d'admission doit-elle être conservée?

- Non
- Oui. Quelles informations devraient y être inscrites et une photo devrait-elle être obligatoire?

D Avez-vous d'autres commentaires concernant le processus de prise décision du comité d'admission?

- Non
- Oui, précisez

3.5. Réévaluation des dossiers

Mise en contexte

Le comité d'admission peut en tout temps, à la demande de l'usager ou de sa propre initiative, reconSIDérer une décision rendue par lui-même ou le bureau de révision, et ce, s'il s'est produit une nouvelle situation pouvant influencer le type d'admission ou le type d'accompagnement, voire l'admissibilité d'une personne au transport adapté.

Ainsi, dans sa lettre de décision, le comité d'admission doit informer la personne 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.

Par ailleurs, lorsqu'une personne admise déménage sur le territoire d'un autre organisme, le comité d'admission de ce dernier doit réévaluer le dossier de la personne en tenant compte de ses capacités d'apprentissage du transport en commun régulier, à la lumière des services existant sur le territoire. Il ne s'agit toutefois pas de réévaluer l'admissibilité de la personne, mais plutôt le type d'admission ou d'accompagnement.

Enfin, le comité doit également réévaluer les dossiers des personnes à qui il a accordé une admission provisoire ou ceux pour lesquels il a fixé une date de réévaluation (par exemple, dans le cas d'un enfant admis en bas âge).

La politique ne précise toutefois pas les délais de réponse à accorder à une personne à qui il est demandé de soumettre des informations supplémentaires à des fins de réévaluation.

Questions

A Quels sont les faits nouveaux qui peuvent être pris en considération et amener une réévaluation du dossier par le comité?

B Quels sont les moyens à privilégier pour que le comité obtienne les informations nécessaires à une telle réévaluation (par exemple, faire remplir un nouveau formulaire, contacter un professionnel de la santé, obtenir une expertise externe)?

C Quels sont les délais qui devraient être accordés à la personne à qui il est demandé de fournir de nouveaux documents en vue d'une réévaluation de son admissibilité, de son type d'admission ou de son type d'accompagnement?

D Des mesures devraient-elles être prévues dans le cas où la personne ne fournirait pas les informations demandées dans le délai prescrit?

- Non
- Oui. Lesquelles?

E Comment les observations des chauffeurs peuvent-elles être considérées pour la réévaluation des dossiers?

F La politique doit-elle prévoir une façon de réévaluer la situation des enfants qui se voient accorder une admission générale en bas âge (par exemple, après leur scolarité)?

- Non
- Oui, précisez

G Y a-t-il d'autres enjeux associés à la réévaluation des dossiers?

- Non
- Oui, précisez

3.6. Mécanisme de révision provincial

Mise en contexte

La politique prévoit un mécanisme de dernier recours pour une personne qui se croit lésée par une décision du comité d'admission local. Le bureau de révision relatif à l'admissibilité au transport adapté constitue ainsi l'instance provinciale en la matière.

À l'instar des comités d'admission locaux, il s'agit d'un comité tripartite où sont représentés le ministère des Transports, les organismes mandataires ainsi que l'Office des personnes handicapées du Québec, et les décisions doivent y être prises à l'unanimité.

Pour exercer son droit de recours auprès du bureau de révision, la personne doit lui transmettre une demande par écrit dans les 40 jours suivant la décision du comité local. Ce délai peut être prolongé de façon exceptionnelle.

Le bureau de révision doit rendre sa décision dans les 30 jours suivant la réception de la demande de révision. Sa décision est finale et sans appel.

Questions

A Doit-on maintenir le mode de fonctionnement actuel pour la révision des décisions prises par les comités locaux?

- Oui
- Non. Quelle(s) modification(s) devrait-on apporter?

B Les modalités actuelles pour faire une demande de révision (délai, mode de transmission) comportent-elles des enjeux particuliers pour les personnes handicapées?

C Le délai de 40 jours civils pour transmettre une demande de révision est-il approprié?

- Non, précisez
- Oui, précisez

D Doit-on revoir la composition du bureau de révision?

- Non
- Oui. Qui en seraient les membres?

E Doit-on revoir le mode de nomination des membres du bureau de révision?

- Non
- Oui. Quelles sont vos suggestions?

F Avez-vous d'autres commentaires à formuler au sujet du bureau de révision?

- Non
- Oui, précisez

3.7. Gestion des dossiers

Mise en contexte

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 sont accessibles qu'aux membres du comité, aux membres du bureau de révision et au ministère des Transports.

De plus, en ce qui concerne la diffusion d'informations contenues dans ces dossiers, tous sont tenus de se conformer à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

La politique indique également que les comités d'admission et le bureau de révision doivent enregistrer toutes les décisions rendues de même que les informations, les faits ou les documents à l'appui de leurs décisions

Questions

A Des enjeux sont-ils rencontrés à l'égard de la gestion des dossiers, qu'ils soient actifs ou inactifs?

- Non
- Oui. Lesquels?

B Le Ministère devrait-il préciser les consignes en matière de gestion des dossiers et de conservation des informations?

- Non
- Oui, précisez

Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant la Politique d'admissibilité au transport adapté?

- Non
- Oui, précisez

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Pour obtenir des informations supplémentaires, vous pouvez communiquer avec nous par courriel à l'adresse : politique.admissibilite@transports.gouv.qc.ca.

