



cophan

.....
ensemble pour l'inclusion

**Mémoire portant sur le document de consultation
de la future Politique québécoise de mobilité
durable : Pour une mobilité durable inclusive**

Remis par la Confédération des organismes de personnes
handicapées du Québec au ministère des Transports du
Québec.

Juin 2013

Sommaire

INTRODUCTION	3
EXERCICE DU DROIT À LA MOBILITÉ DES PERSONNES AYANT DES LIMITATIONS FONCTIONNELLES	4
Se déplacer dans un environnement inclusif	5
Le déplacement	5
L'accessibilité universelle en tant que moyen d'action.....	6
Aménagement du territoire.....	7
Services de proximité et accessibilité des générateurs de déplacements	7
Programmes d'aide financière et critères d'accessibilité	7
Transport collectif : les réseaux de transport réguliers et les réseaux de transport adaptés	9
Mise en accessibilité des réseaux réguliers.....	9
Développement et obligation d'accessibilité.....	9
Transport et réseau de la santé	10
Bonification des services de transports adaptés.....	12
Gouvernance et imputabilité.....	12
Des services équitables qui répondent aux besoins	13
Accompagnement	13
Bagages.....	14
Connectivité et réciprocité	14
Politique d'admissibilité au transport adapté	15
Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant	15
Véhicules universellement accessibles	15
CONCLUSION.....	17

Introduction

La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), organisme à but non lucratif incorporé en 1985, a pour mission de rendre le Québec inclusif afin d'assurer la participation sociale pleine et entière des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille. Elle regroupe 54 organismes et regroupements nationaux et régionaux de personnes ayant des limitations fonctionnelles et représente toutes les limitations fonctionnelles : motrices, organiques, neurologiques, intellectuelles, visuelles, auditives, troubles d'apprentissage, parole et langage, troubles envahissants du développement et santé mentale.

La COPHAN s'appuie sur l'expertise des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leurs proches afin que leurs recommandations puissent éclairer les décisions politiques sur la scène fédérale et provinciale, dans le vaste domaine des politiques sociales. Ses positions se fondent sur la conception qui définit les « situations de handicap » comme le résultat de l'interaction entre ce qui appartient à la personne (ex. : le type d'incapacités) et ce qui appartient à l'environnement (ex. : les obstacles à l'inclusion). De là l'importance d'avoir un environnement universellement accessible pour permettre une pleine participation sociale.

D'entrée de jeu, la COPHAN désire souligner que même si l'exercice actuel ne couvre que certains modes de transport terrestre, la mobilité, dans une perspective durable, doit être perçue de façon globale. Placer l'utilisateur au centre de l'offre de services signifie de dépasser les différentes compétences et frontières. Ainsi, nous saluons la réflexion conjointe qui s'effectue actuellement entre le ministère des Transports (MTQ) et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMROT), mais spécifions par le fait même que la réflexion doit s'arrimer à tous les autres maillons de la chaîne de déplacement impliqué dans le transport collectif des personnes, que ce soit les traversiers, les trains, ou encore, les aéroports locaux et régionaux.

Présenté au ministère des Transports dans le cadre des consultations en vue de l'élaboration de la Politique de mobilité durable, ce mémoire expose les réflexions et les attentes de la COPHAN. Afin que cette future politique réponde équitablement aux besoins de tous les citoyens du Québec, dont les personnes ayant des limitations fonctionnelles, une attention particulière doit être accordée aux réflexions qui suivent.

Exercice du droit à la mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

Pour la COPHAN, la mobilité est non seulement essentielle à la réalisation des habitudes de vie de tout citoyen, dont les personnes ayant des limitations fonctionnelles, elle est surtout un droit. Ainsi, pour être durable, cette mobilité doit s'effectuer dans le respect à long terme de l'environnement physique et économique, mais aussi de l'environnement social. Cette variable souvent négligée du développement durable doit être prise en compte afin de viser l'équité et la viabilité, de tendre vers une société inclusive.

L'Institut de la statistique du Québec a publié récemment le volume 1 de *l'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011*. Ce document chiffre à environ 33 % la population québécoise de 15 ans et plus qui se déclare avoir une incapacité de longue durée (plus de six mois). Dans un contexte de vieillissement de la population, il faut savoir que ce taux atteint 84 % chez les personnes âgées de 85 ans et plus.¹ Ces données démontrent la grande diversité de la population québécoise et l'importance de la prendre en compte dans la réflexion actuelle du gouvernement du Québec et de l'ensemble des partenaires concernés la mobilité de ces citoyens.

La mobilité, dans le domaine du développement durable et des transports, est définie comme étant « l'aptitude d'une personne ou d'un objet à se déplacer ou à être déplacé dans un espace, par rapport à une position. Pour les personnes, la mobilité désigne surtout leur capacité à utiliser les moyens de transport. »² Le terme durable, quant à lui, « se dit d'un objet, d'une action ou d'une activité qui vise à satisfaire à des principes de respect à long terme de l'environnement physique, social et économique. »³ Dans l'optique d'interaction entre la personne et son environnement, telle que soutenue par la COPHAN, la mobilité durable nous apparaît comme étant l'aptitude des citoyens de toute condition à se déplacer efficacement, confortablement et en sécurité, dans le respect d'un environnement physique, social et économique, qui se doit d'être inclusif.

¹ ISQ. [Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011](#), page 14.

² Grand dictionnaire terminologique de la langue française, [fiche terminologique Mobilité](#)

³ Grand dictionnaire terminologique de la langue française, [fiche terminologique Durable](#)

Se déplacer dans un environnement inclusif

Le déplacement est le résultat de l'interaction entre la personne qui effectue l'action et l'environnement où se produit l'action. Dans une vision de mobilité durable, cet environnement se doit d'être inclusif, d'offrir la possibilité pour les personnes de toute condition de se déplacer librement, avec autonomie, aisance, confiance et de façon sécuritaire. L'expression « personnes de toutes conditions » englobe la population générale dans toute sa diversité, dont les personnes qui ont une limitation temporaire ou permanente, quelle que soit la nature de la limitation.

Le déplacement

Le déplacement est un enchaînement d'actions où chacun des maillons a une importance égale pour sa réussite. Les actions requises pour un déplacement réussi doivent s'emboîter de façon fluide et harmonieuse, quels que soient le ou les modes de transport utilisés, l'origine et la destination. Selon la COPHAN, pour être efficace et se réaliser de manière durable, un déplacement doit répondre aux critères suivants :

1- Liberté et égalité :

- Pouvoir circuler à sa guise, selon son bon vouloir, sans avoir à suivre un parcours imposé par la présence d'obstacles.
- Avoir le choix d'emprunter le parcours désiré, au moment souhaité et de la manière voulue. Tous les parcours offerts doivent pouvoir être empruntés par les personnes de toutes conditions.

2- Autonomie :

- Pouvoir circuler et s'orienter dans le respect de ses capacités physiques, sensorielles et cognitives sans être assujéti à autrui ou avoir à demander de l'aide pour franchir un obstacle ou pour se diriger.

3- Aisance :

- Pouvoir circuler de façon confortable, sans se sentir à l'étroit et sans avoir à déployer trop d'efforts physiques.
- Pouvoir se reposer lorsque nécessaire.
- Pouvoir s'orienter de façon intuitive, sans avoir à s'interroger continuellement sur sa situation dans l'espace ou sur le parcours à prendre.
- Pouvoir anticiper facilement les actions à poser et profiter pleinement de l'environnement général.

4- Confiance et sentiment de sécurité :

- Pouvoir trouver des repères significatifs, connus et habituels afin d'être en mesure de s'orienter et de se déplacer sans crainte de se perdre.
- Pouvoir se réorienter ou se retrouver facilement si on se perd.
- Voir d'assez loin, afin de repérer et d'éviter les menaces potentielles, et être visible en tout temps, évitant l'isolement propice à l'agression.
- Avoir des possibilités de fuite, évitant d'être piégé dans un environnement fermé.
- Pouvoir aisément demander de l'aide si nécessaire.

5- Sécurité :

- Pouvoir se déplacer sans conflits avec les autres utilisateurs du domaine public, notamment aux intersections.
- Pouvoir se déplacer sans heurter d'obstacles.
- Pouvoir se déplacer sans risque de chute, par exemple à cause de revêtements inégaux ou en mauvais état.
- Être averti d'un danger.

L'accessibilité universelle en tant que moyen d'action

La COPHAN préconise, entre autres moyens, l'accessibilité universelle pour la mise en place d'un environnement inclusif et l'atteinte d'une véritable mobilité durable. Afin de créer un environnement inclusif avec peu ou pas d'obstacle, et ce, dans une perspective de développement durable, il est nécessaire de concevoir tout bien ou service sous les principes de conception universelle. L'application de cette approche de conception permet ultimement l'atteinte de l'accessibilité universelle.

La conception universelle se définit comme étant la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure du possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. Une fois appliquée, elle offre des biens et services universellement accessibles qui permettent à toute la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, de vivre en toute liberté et en sécurité, d'avoir accès aux mêmes lieux, à la même information, aux mêmes services et aux mêmes activités, et de vivre les mêmes expériences, en même temps et de la même manière. Cette approche de conception vise la convivialité et l'utilisabilité des biens et services pour le plus grand nombre de personnes possible, et cela, par la prise en compte de la grande diversité des êtres qui composent la société. Son application ne peut toutefois pas exclure le recours à l'adaptation, qui sera toujours nécessaire afin de répondre à certains besoins spécifiques et assurer l'exercice des droits des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

L'accessibilité universelle n'est donc pas un sous-ensemble du « transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite »⁴. Elle est

⁴ MTQ. 2013. [Document de consultation : Politique québécoise de mobilité durable](#), page 47.

une manière de concevoir les biens et services pour tous, entendu que les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles sont les révélateurs des besoins de tous, même si à différents niveaux.

Aménagement du territoire

La COPHAN reconnaît que l'aménagement du territoire est un levier essentiel de modification des comportements de déplacements, et en vue d'une meilleure utilisabilité et convivialité de l'environnement, il doit s'appuyer sur l'accessibilité universelle. Par sa nature structurante, un aménagement du territoire peut assurer les liens entre les milieux de vie, notamment par l'interconnexion et l'intégration des différents modes de transports et réseaux de déplacements.

Services de proximité et accessibilité des générateurs de déplacements

Idéalement, un déplacement devrait être le plus court possible, entendu qu'il n'est pas une activité en soi, mais une étape nécessaire à la réalisation d'une activité. Dans cette optique, un environnement inclusif devrait être, en premier lieu, un milieu offrant des services de proximité permettant aux citoyens de vivre au quotidien et de répondre à leurs besoins.

Pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, la distance est donc à considérer. S'y ajoutent les obstacles propres à chaque limitation qui gênent l'accessibilité des générateurs de déplacements. Sous le principe de chaîne de déplacement, la personne doit pouvoir se déplacer jusqu'à sa destination de la manière la plus autonome qui soit. Par exemple, un individu ayant une limitation visuelle se rendant au travail par la marche peut ne pas réussir son déplacement de manière autonome si un immense boulevard se situe entre son habitation et son travail. Que la distance totale ne soit que d'une centaine de mètres n'y changera rien. La personne optera pour le transport adapté ou le taxi au lieu d'un déplacement actif. Il en sera de même, par exemple, si le déneigement des trottoirs est déficient.

À ce titre, l'ensemble du réseau public doit être mis à contribution, que ce soit relativement à la distance, en ne fermant pas les points de service locaux, ou à l'accessibilité universelle de leurs bâtiments, par exemple, en adoptant le règlement prévu à l'article 69 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (ci-après appelée « la Loi ») visant la mise en accessibilité des édifices construits avant 1976.

Programmes d'aide financière et critères d'accessibilité

Effectivement, plusieurs ministères peuvent jouer un rôle actif dans le développement de l'accessibilité de l'environnement. Une piste intéressante serait notamment l'imposition de critères d'accessibilité à atteindre dans l'octroi de subventions dans le cadre des programmes de soutien financier. La présente réflexion commune entre le ministère des Transports (MTQ) et le ministère des

Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMROT) nous semble opportune pour le faire, par exemple, dans le Programme d'aide financière Fonds Chantiers Canada-Québec, géré par le MAMROT. Celui-ci vise, entre autres, à « doter les localités ou les régions d'infrastructures de services qui peuvent contribuer, entre autres, à leur essor culturel, économique, sportif ou touristique »⁵. Dans les infrastructures admissibles, on retrouve les routes, rues, trottoirs, pistes cyclables et allées piétonnes, ainsi que le mobilier urbain, pour ne nommer qu'elles. Ainsi, dans les critères d'appréciation du programme, il devrait y avoir un aspect visant à encourager l'intégration de mesures d'accessibilités aux infrastructures à l'intention des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

⁵ [Programme d'aide financière Fonds Chantier Canada-Québec](#)

Transport collectif : les réseaux de transport réguliers et les réseaux de transport adaptés

Pour créer un environnement inclusif avec peu ou pas d'obstacle, il est nécessaire de concevoir tout bien ou service dans l'optique qu'il soit universellement accessible. Cela est encore plus vrai en ce qui concerne les biens et services collectifs comme le transport. Il devrait être aujourd'hui inacceptable qu'un bien ou service financé par la société ne soient pas pensé pour l'ensemble de ses citoyens, et ce, sans discrimination.

On attribue au transport collectif de nombreux impacts sociaux positifs dont plusieurs prennent une importance particulière pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Notons, par exemple, l'indépendance, l'autonomie dans les déplacements, la diminution de la marginalisation et de l'isolement, ou l'augmentation de la participation sociale. Le transport collectif, que ce soit les réseaux de transport réguliers ou encore adaptés, est un bien qui appartient à tous les citoyens, et tous, indistinctement, doivent pouvoir bénéficier des impacts positifs de son utilisation.

Mise en accessibilité des réseaux réguliers

Développement et obligation d'accessibilité

Pour atteindre l'accessibilité du réseau régulier, la COPHAN croit qu'il faut offrir aux organismes qui offrent des services de transport les possibilités de financer la mise en accessibilité de leurs installations existantes. Cela inclut aussi des fonds pour soutenir la recherche et le développement de solutions innovantes en accessibilité, car cette expertise doit se développer et se maintenir au sein des services publics.

Le gouvernement du Québec pourrait, à ce titre, encourager financièrement les fournisseurs de service à innover et à intégrer plus de mesures d'accessibilité dans leurs structures existantes. Toutefois, selon la COPHAN, cette potentielle implication de sommes publiques dans la recherche et l'innovation des organismes fournisseurs de transport devrait imposer simultanément un partage des connaissances et savoirs afin de bonifier les retombées de l'investissement. Ainsi, une telle initiative serait intéressante dans la mesure où il existerait une structure de réseautage, comme le font les municipalités par le Réseau des municipalités accessibles. Ce réseau municipal de partage aide notamment à l'application de l'article 61.1 de la Loi⁶, obligeant les municipalités de plus de 15 000 habitants de faire un plan d'action visant la réduction des obstacles à l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

⁶ [Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale](#)

Cette opportunité de réduction des obstacles existe aussi en transports par l'application de l'article 67 de la même Loi. Celui-ci soutient qu'une société de transport en commun ou un organisme municipal, intermunicipal ou régional de transport doit faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert. L'article mentionne aussi que le ministre des Transports, après avoir approuvé un plan, s'assure de son respect et de son exécution.

Selon les informations dont nous disposons, 12 des 34 autorités organisatrices de transports soumises ne l'ont pas remis, et ce, plus de 7 ans après la date butoir! Encore selon nos informations, le délai de traitement par le MTQ varie de 60 jours pour la ville de Mont-Tremblant, à 307 jours, soit près d'un an pour la STTR (Mauricie). La ville de Sherbrooke, quant à elle, a déposé son plan le 14 mars 2012 et elle viendrait tout juste de recevoir son approbation⁷, soit 14 mois plus tard.

La COPHAN demande au ministre de prendre la responsabilité qui lui revient dans l'application de cette exigence par les sociétés de transport. D'ailleurs, le MTQ s'y engage dans son plan d'action à l'égard des personnes handicapées à l'action A4 : « inciter les AOT à respecter leur obligation légale de déposer au ministre des Transports un plan de développement portant sur l'accessibilité universelle de leurs réseaux. »⁸ De plus, la COPHAN demande au ministère d'écourter la période d'analyse et d'approbation des plans de développement afin d'en accélérer la mise en œuvre et les retombées.

Dans un deuxième temps, il serait intéressant que le ministère réfléchisse à étendre l'application de cet article aux municipalités régionales de comté (MRC) qui organisent des services de transports.

Transport et réseau de la santé

L'aide à la mobilité, prescrite par le réseau de la santé, sert à pallier une incapacité à se déplacer et annule l'obstacle environnemental causé par la distance. Le réseau de la santé doit fournir des aides qui atteignent ces objectifs et pas l'inverse, soit des aides créant des obstacles supplémentaires à la mobilité. Elles doivent permettre un accès confortable aux différentes voies de circulation et modes de transport. Cela implique une prise en considération des besoins physiques de la personne dans la prescription de l'aide, mais aussi de l'environnement dans lequel elle évolue, incluant les caractéristiques des infrastructures en transport dont elle dispose dans son environnement.

Dans un même ordre d'idée, la COPHAN demande au MTQ et au MAMROT de considérer le rôle important du réseau de la santé et de l'interpeller dans le grand

⁷ La Tribune, [Un transport en commun à deux vitesses](#), page 6.

⁸ MTQ, [Plan triennal d'action à l'égard des personnes handicapées 2012-2015](#), page 11.

dossier qu'est la mobilité. Bien que la consolidation des noyaux villageois et la densification des fonctions urbaines soient nécessaires en vue d'une écomobilité, nous soulignons que la centralisation des points de services dans les grands centres urbains engendre de grandes distances de déplacement pour les personnes qui nécessitent des soins. Dans une volonté de maintien à domicile⁹, ces considérations seront à évaluer. Toujours sous la responsabilité du réseau de la santé, il serait temps d'implanter un programme sérieux d'apprentissage à l'utilisation du transport régulier, comme adapté, afin d'offrir à tous les usagers la possibilité de développer pleinement leur autonomie.

Pour conclure, l'accessibilité universelle, en vue d'une convivialité d'utilisation pour tous, est un moyen essentiel au développement d'une mobilité durable. En répondant aux besoins du plus grand nombre de personnes possible, son application répond aussi aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles, et dans ce cas-ci, aux besoins de mobilité. Ces dernières doivent effectivement avoir accès aux moyens de transport les moins spécialisés possible, toutefois, il y aura toujours des personnes qui auront besoin de services de transport collectif adapté à leurs besoins.

⁹ La [Politique Vieillir et vivre ensemble : Chez soi, dans sa communauté](#), au Québec, ainsi que le projet [d'assurance-autonomie](#)

Bonification des services de transports adaptés

Il est nécessaire de mettre en place un transport collectif qui réponde réellement aux besoins de tous les usagers et qui permette l'exercice du droit à la mobilité. Pour se faire, l'État doit reconnaître et affirmer la spécificité du transport adapté en tant que partie intégrante du transport collectif, ainsi qu'en tant qu'outil et droit indispensable à l'autonomie et à l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Gouvernance et imputabilité

Dans la logique de participation à la prise de décision prônée au Québec, telle que soutenue dans l'article 6 e, *participation et engagement*, de la *Loi sur le développement durable* ainsi que dans l'article 1.2 b de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, la COPHAN demande qu'il y ait un ou une représentante des usagers de transport adapté sur le conseil d'administration de tout fournisseur de services de transport (ex. : AOT, OMIT, CIT, etc.), tel que la Loi sur les Sociétés de transport en commun oblige déjà toutes les sociétés de transport à le faire. La COPHAN souhaite que cet usager soit nommé par le Milieu communautaire autonome de défense de droits des personnes ayant des limitations fonctionnelles à titre de représentant et que ce dernier soit confirmé ou remplacé périodiquement sous recommandations des organismes représentatifs du Milieu.

Dans le même ordre d'idées, nous demandons que le milieu communautaire autonome de défense des droits des personnes ayant des limitations fonctionnelles soit impliqué et que son expertise soit utilisée dans toutes les étapes liées au transport adapté (mise en place de programme, évaluation, accessibilité, formation, consultation, processus de plainte, recours, etc.), ainsi que dans les étapes liées aux réseaux réguliers.

Nous demandons aussi la mise en place d'un système de gestion des plaintes et commentaires efficace et transparent au sein de chacune des instances responsables, soit les sociétés de transport en commun (STC) ou les organismes de transport adapté (OTA). Ce système doit avoir un certain niveau d'indépendance et le bilan statistique annuel doit être public. Au final, aucune plainte ne doit rester sans retour et l'utilisateur doit avoir une possibilité de recours lorsqu'il n'est pas satisfait du traitement de sa plainte.

La COPHAN désire souligner la complexité de la structure d'offre de services en transport adapté relativement à la multitude d'organismes mis en place et reconnus par le MTQ : organismes délégués, sociétés de transport en commun (STC), l'Agence métropolitaine de transport, municipalités locales, municipalités régionales de comté, municipalités désignées à caractère rural, Régies municipales de transport, Conseils intermunicipaux de transport (CIT), conseils régionaux de transport (CRT), et services de transport collectif destinés aux

personnes handicapées préalablement admises conformément à la politique d'admissibilité. Le lien d'imputabilité entre eux et le MTQ, les responsabilités, devoirs et obligations de chacun, sont difficilement identifiables. Il est ainsi très difficile pour une personne utilisatrice du transport adapté d'obtenir une amélioration du service, ne sachant où s'adresser. Nous demandons que le MTQ ait une ligne claire d'imputabilité et puisse exercer un contrôle sur chacun de ces organismes dont il finance un pourcentage important de leurs activités.

Des services équitables qui répondent aux besoins

La COPHAN insiste sur des critères de qualité, de souplesse et d'efficacité répondant à un cadre normatif de services qui respecte les spécificités rurales et urbaines. Les usagers du transport adapté doivent avoir accès à la même qualité de service que les usagers des autres réseaux. Ainsi, la COPHAN soutient que le Ministère doit se doter d'un mécanisme de contrôle de la qualité des services par l'atteinte de critères de performance, soit en imposant des sanctions autres que celles qui ont un impact négatif direct sur la clientèle, telles les coupures de services, ou en dispensant des primes à l'efficacité et à l'efficience. Le MTQ pourrait aussi se servir de visites ponctuelles de contrôle ou de clients mystère.

Les critères pourraient être de cette nature :

- Présence ou absence de mécanismes de plaintes formels et indépendants (formulaire, instances de recours, etc.) pour éviter que les usagères et usagers aient peur de porter plainte;
- Présence ou l'absence d'un guide à la clientèle disponible, accessible et complet;
- Tenue d'un registre statistique sur le nombre de plaintes ayant été reçues et jugées recevables, et ayant fait l'objet de correctifs;
- Nombre de refus de transport et le motif de ces refus (le nombre de demandes d'admissibilité rejetées);
- Renforcement de l'évaluation et du contrôle;
- Présence d'un mécanisme de promotion de ses services et modalités d'accès, notamment envers le réseau de la santé présent sur son territoire et auprès de la population;
- Offre de service équitable, soit 7 jours par semaines, une durée moyenne de trajet raisonnable, et une fluidité entre les territoires;
- Etc.

Accompagnement

Ce qui importe pour la COPHAN, c'est la réponse aux besoins de mobilité de l'utilisateur et l'exercice de ses droits. Ainsi, l'utilisateur a le droit à l'accommodement, peu importe ses besoins et ses limitations fonctionnelles. Certains usagers ont besoin d'une rampe d'accès pour avoir accès au véhicule et réussir leurs déplacements, pour d'autres, c'est un accompagnateur.

Dans cette logique, nous soutenons que l'imposition d'un accompagnateur pour effectuer un déplacement, obligation décrétée par le comité d'admissibilité d'une société de transport, devrait s'accompagner de la responsabilité, pour cette dernière, de fournir le service d'accompagnement. Ne pas le faire revient à confiner à domicile une personne qui n'aurait pas les ressources pour trouver ou payer son propre accompagnateur. Cela brime son droit à la mobilité et est discriminatoire. Une réflexion sur les modalités opérationnelles ainsi que sur le mode de soutien financier d'un tel service reste à faire. La COPHAN invite le MTQ et les sociétés de transport à y réfléchir, et ce, conjointement avec le réseau de la santé, notamment en ce qui concerne les déplacements d'usagers résidant dans les établissements du réseau de la santé et des ressources non institutionnelles.

Pour plusieurs usagers, une pleine participation sociale requiert les services d'un accompagnateur. Même si certains peuvent utiliser les services de transport adapté sans être accompagnés durant le trajet, ils peuvent en avoir besoin à destination pour réaliser leurs activités (faire les courses, aller à un spectacle, aller à un rendez-vous professionnel, médical ou personnel, etc.). Actuellement, la gestion du droit à l'accompagnement en transport est très inégale selon les types de clientèles, d'une part, et selon les transporteurs, d'autre part. La COPHAN demande que des dispositions soient prises pour que le droit à l'accompagnement soit reconnu par tous les transporteurs comme un moyen d'accommodement pour assurer une pleine participation sociale des usagers qui le requièrent et que l'application de ce droit se fasse uniformément au Québec.

Bagages

La COPHAN désire aussi soumettre au MTQ une problématique vécue par plusieurs de ses membres, soit le transport des bagages. La procédure actuelle d'acceptation des bagages pouvant tenir sur les jambes du passager, soulève plusieurs problèmes. Par exemple, ne pas pouvoir transporter son instrument de musique ou encore son équipement sportif peut nuire à la participation sociale de certaines personnes désirant faire ces activités. La COPHAN demande au MTQ d'amorcer une réflexion en ce sens, dans le respect de la participation sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles, des capacités physiques des chauffeurs et de la disponibilité d'espace dans les véhicules.

Connectivité et réciprocité

L'article 48.39 de la Loi sur les transports exige d'assurer aux personnes handicapées l'accès à des moyens de transport adaptés à leurs besoins, toutefois, elle mentionne que toute municipalité locale peut contracter avec une personne afin d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire. La Loi sur les sociétés de transport en commun spécifie, à l'article 5, qu'une société doit offrir des services spécialisés adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite si celles-ci sont des personnes handicapées, mais qu'elle peut assurer la mobilité de ces personnes hors de son territoire. Aucune obligation n'existe en ce qui concerne l'offre de service de connectivité ou de réciprocité.

Dans un principe de mobilité durable et afin de « permettre une mobilité semblable à celle dont bénéficient les usagers des autres modes de transport collectif »¹⁰, la COPHAN demande à ce que le gouvernement se dote de moyens afin de soutenir les ententes de réciprocité et de connectivité entre les différents services de transports adaptés régionaux. L'existence d'un projet pilote sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec nous amène à penser que le MTQ détient les éléments requis pour mettre sur pied, dès le lancement de la Politique, un programme à cet effet, à l'échelle du Québec, excluant le territoire desservi par l'AMT. Dès septembre, la COPHAN se tient à votre disposition pour discuter des formes que pourrait prendre ce programme.

Politique d'admissibilité au transport adapté

La COPHAN estime que les dispositions de la Politique d'admissibilité, avec les améliorations qui lui ont été apportées au fil du temps, sont satisfaisantes. Toutefois, il y a problème au niveau de sa compréhension et de l'uniformité de son application, notamment dans le dossier de l'accompagnement. Sans revoir la Politique, il serait souhaitable de se doter de moyens afin de bien la faire connaître et mieux la faire appliquer.

Nous tenons à rappeler au MTQ qu'il y a au Québec des personnes admises au transport adapté qui ne peuvent l'utiliser, car l'organisation du transport adapté ne répond pas à leurs besoins. Elles ont toutefois le droit au transport et le ministère doit élaborer des solutions afin répondre à leurs besoins.

Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant

Plusieurs circuits d'autocars sont toujours inaccessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et il manque encore de taxis adaptés pour les déplacements à caractère privé. À cet effet, le MTQ prévoyait, dans son plan d'action à l'égard des personnes handicapées 2012-2015, d'appliquer et publiciser le volet taxi et le volet autocar du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant¹¹, pas de suspendre le programme. La rareté actuelle ne permet pas de suspendre l'octroi de ressources à la mise en accessibilité des véhicules. La COPHAN demande une reconduction du programme pour le prochain budget, point sur lequel elle s'est déjà exprimée à plusieurs reprises auprès du ministre des Transports.

Véhicules universellement accessibles

En premier lieu, la COPHAN souhaite le déploiement d'une flotte de véhicules universellement accessibles, ce qui augmenterait inévitablement la disponibilité des véhicules accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, notamment dans le domaine privé. Toutefois, à notre connaissance, et malgré ce

¹⁰ Idem, page 9.

¹¹ Idem, page 10.

que certains affirment, il n'existe actuellement aucun véhicule pouvant se prétendre d'être universellement accessible. Les usagers du transport adapté ont plusieurs types de limitations fonctionnelles, et en ce sens, leurs besoins sont nombreux et variés. De plus, le climat nordique du Québec et la condition de ses infrastructures de circulation sont deux autres facteurs incontournables à considérer. Avant d'affirmer qu'un véhicule répond réellement aux besoins de tous les usagers, la COPHAN soutient qu'il devrait y avoir la tenue de véritables tests d'utilisabilité, regroupant des usagers de tout type de limitation reconnus par la politique d'admissibilité, sur les deux principales saisons, et ce, dans plusieurs régions représentatives du Québec.

Conclusion

La COPHAN remercie le ministère des Transports de la tenue de ces consultations qui permettent aux citoyens de faire entendre leurs points de vue sur la thématique large qu'est la mobilité durable. Toutefois, nous regrettons le peu de temps accordé à l'exercice. Le dossier de la mobilité est d'une grande complexité et interpelle de nombreux interlocuteurs. De par l'importance que revêt ce dossier pour tous les membres de la COPHAN, nous espérons tout de même que vous en aurez retiré le meilleur.

Rajoutons qu'une stratégie gouvernementale de mobilité qui soit réellement durable, c'est-à-dire qui prenne en considération l'ensemble des citoyens du Québec, doit reconnaître la nécessité de mettre en place un mécanisme qui permette de mesurer l'impact d'une décision, d'une politique, d'une loi, d'un règlement, d'un décret ou d'une directive sur les besoins de mobilité des personnes, dont celles ayant des limitations fonctionnelles.

En guise de conclusion, la COPHAN s'attend du ministère des Transports qu'il énonce clairement dans sa future Politique que l'application des principes d'accessibilité universelle et la bonification des services de transport adapté sont des priorités qui dicteront les actions à venir pour une mobilité durable. De ce fait, la COPHAN croit que cette inclusion du transport adapté au sein de la Politique de mobilité durable dénote une réelle volonté d'inclusion et de reconnaissance du transport adapté comme transport collectif à part entière.

Nous espérons néanmoins qu'au bout de ce processus, le ministère aura su protéger les spécificités et les particularités essentielles à la réponse aux besoins de mobilité des personnes admissibles au transport adapté, soit en maintenant une enveloppe qui lui soit propre et en assurant un processus de reddition de compte suffisamment serré pour s'assurer que ces ressources lui soient attribuées.