



cophan

.....
ensemble pour l'inclusion

Avis sur le « Règlement sur le transport accessible aux personnes handicapées »

Remis par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec à l'Office des transports du Canada

Avril 2019

Rédaction

Olivier Collomb d'Eyramès

Sous la supervision de

Claude Guimond

Directeur général, COPHAN

Date de transmission

Le 8 avril 2019

La COPHAN a pour mission d'assurer la participation sociale pleine et entière des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille. Elle regroupe plus de 50 organismes et regroupements nationaux, régionaux et locaux de personnes ayant tout type de limitations fonctionnelles.

Avant propos :

Après lecture de l'avis du [RAPPORT FINAL, Analyse juridique du projet de loi C-81, Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles de l'organisme ARCH Disability Law Centre](#) (format .doc), la COPHAN se questionne sur la portée réelle qu'aura le règlement s'il est adopté, avec ou sans modification, par rapport aux objectifs justifiant sa prépublication.

En effet, tel que mentionné dans le [communiqué de presse annonçant la prépublication du règlement](#), Scott Streiner, président et premier dirigeant de l'Office des transports du Canada annonce clairement le but de ce règlement « Le droit à des transports accessibles est un droit de la personne dont le respect est essentiel pour garantir l'égalité, l'inclusion et la dignité des Canadiens handicapés. Notre but consiste à faire du réseau de transport national du Canada le réseau le plus accessible au monde, rien de moins. C'est là une vision audacieuse, mais nous croyons que, dans un pays dont les valeurs comprennent l'égalité et l'inclusion, nous ne devons viser rien de moins. » Or, l'avis ci-dessus cité d'ARCH répond à cette déclaration : la soumission des droits des personnes handicapées au respect d'un règlement ne permettra pas d'atteindre le but annoncé.

En attendant l'adoption de la loi C-81, l'adoption du règlement amenuisera la possibilité d'un individu discriminé de pouvoir être indemnisé pour compenser leur discrimination. Les individus effectueront leur démarche de plainte pour la gloire de faire évoluer l'accessibilité sans possible recours à la Commission canadienne des droits de la personne ainsi qu'au Tribunal qui lui est associé. De plus, si de nombreuses personnes portent plainte pour le même obstacle, le transporteur sera-t-il condamné plusieurs fois à une amende pour avoir nui à plusieurs personnes ou sera-t-il condamné une seule fois attendu que l'OTC ne rejugera pas un obstacle déjà jugé ?

Même si les dispositions prévues dans le projet de loi C-81 aux articles 170 et suivant sont adoptées telles quelles, ces articles prendront du temps à entrer en vigueur. L'OTC continuera à arguer sa compétence pour protéger sa chasse gardée versus la Commission des droits de la personne et le Tribunal qui lui est associé. Or, au sens de la COPHAN, les personnes ayant des limitations fonctionnelles ne sont pas un gibier que se partagent des institutions, elles sont des citoyennes et des citoyens de plein droit. Un règlement n'est qu'un moyen et son respect n'assure que le respect d'un cadre et non celui des droits de la personne.

Recommandations :

- que l'OTC étudie au plus vite et de manière transparente, notamment avec son Comité consultatif sur l'accessibilité, les possibilités de retenir en tout ou en partie des amendes imposées pour pouvoir indemniser les personnes handicapées des préjudices subis en attendant que la Loi C-81 lui donne le pouvoir effectif d'exiger des dommages moraux des entités visées par le règlement. La COPHAN propose également que la Commission canadienne des droits de la personne ainsi que son Tribunal soient associés aux réflexions, car selon notre compréhension, ils sont actuellement les seuls à pouvoir imposer des dommages moraux.
- Que l'OTC place clairement le respect du règlement comme moyen minimal d'atteindre l'objectif énoncé par son président et premier dirigeant, soit celui du respect des droits de la personne.

Commentaires visant à modifier le projet de règlement

Tel que mentionné lors de l'échange du 2 avril 2019 entre des membres de la COPHAN et des représentants de l'OTC, certains points méritent des ajustements :

- **Quelles aides techniques sont protégées par le règlement ?** : les personnes ayant des limitations fonctionnelles requièrent de nombreuses aides techniques leur permettant de pallier à l'inaccessibilité de l'environnement lors de leurs déplacements. Plusieurs de ces aides, tel un banc de douche ou lève-personne, ne sont pourtant pas considérées et bénéficient donc du traitement réservé aux bagages ordinaires, tant pour le coût de transport que pour les compensations en cas de bris ou de pertes. Le règlement doit mettre fin à cela et accorder le même statut à toute aide technique requise tant lors du déplacement que rendu à destination.

- **Quels sont les inconvénients des normes CSA, WCAG ou autres ?** : ces normes présentent les limites inhérentes à leur caractère en bonne partie consensuel et à leur application par l'industrie de façon essentiellement volontaire. Pour les normes CSA, elles ont de plus l'inconvénient d'être payantes et nous tenons d'ailleurs à féliciter l'OTC de les avoir rendues gratuites pour la présente consultation. Comme toute norme ayant trait à l'accessibilité aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, les normes citées finissent par devenir le plafond sur lequel s'écrasent les droits de la personne plutôt que le fondement sur lequel bâtir une société inclusive pour les personnes ayant des limitations. Afin de limiter cet effet, le règlement doit donc clairement :
 - imposer des comités consultatifs dédiés à l'accessibilité des installations, véhicules et services aux personnes ayant limitations fonctionnelles dans toute organisation soumise au règlement ;
 - imposer des tests utilisateurs avant la mise en place de toute nouvelle solution notamment en cas de mise à jour majeure suivie de plainte pour non-respect du règlement ;
 - imposer un pourcentage élevé de personnes ayant des limitations fonctionnelles dans toute méthode d'évaluation par la clientèle de la qualité des services, telle que celle des clients mystères ;
 - permettre de poursuivre la mise en ligne gratuite des normes CSA mentionnées dans le règlement ;

- **À qui vont les amendes ?** Comprenant que les amendes seront reversées à l'État canadien, nous demandons une réflexion rapide et transparente afin de reverser les sommes saisies dans un fonds dédié à l'accessibilité qui ne serait pas accessible aux entités visées par le règlement. À ce titre, le fonds pour l'accessibilité du fédéral nous apparaît à considérer.
 - Qu'advenant une atteinte aux droits d'une personne handicapée utilisant un transport de juridiction fédérale, que celle-ci puisse loger, tel qu'il était possible de le faire avant 2004, une plainte à la Commission canadienne des droits de la personne afin de faire valoir ses droits fondamentaux ;
 - D'octroyer au médiateur de l'OTC, la possibilité de discuter avec les parties de dommages moraux advenant qu'une plainte soit également logée à la Commission canadienne des droits de la personne.
 - Que l'OTC place clairement en priorité le respect intégral du règlement en prévoyant notamment des mesures coercitives pour assurer le respect des droits de la personne.

- **Qui sera au courant du règlement et de sa mise en œuvre ?** Le règlement doit inclure des obligations d'informations sur le règlement et sur sa portée sur les sites web ainsi que dans l'ensemble des communications des organisations visées. Il pourrait d'ailleurs être intéressant de s'inspirer fortement du règlement sur la protection des passagers aériens sur ce point. Également, chaque organisme visé par le règlement sur le transport accessible devrait afficher sur son site web les condamnations reçues pour violation du règlement.