



cophan

.....
ensemble pour l'inclusion

L'environnement social : Partie intégrante de la Politique de mobilité durable - Commentaires sur les enjeux spécifiques liés au transport des personnes

Remis par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (« COPHAN ») au Ministère des transports du Québec dans le cadre de l'appel de mémoires sur le chantier du financement de la mobilité durable 2020-2030

Octobre 2019



RÉDACTION

Marie-Cécile Bertard – Agente d'administration et de communication

SOUS LA SUPERVISION DE

Claude Guimond – Directeur général

AVEC LA COLLABORATION DE

Kéroul

Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)

Regroupement des organismes de personnes handicapées (03) (ROP 03)

Regroupement des organismes de personnes handicapées région Chaudière-Appalaches (ROPHRCA)

Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal)

Regroupement des usagers du transport adapté de Sherbrooke métropolitain (RUTASM)

Société Logique

DATE DE TRANSMISSION

Le 24 octobre 2019



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 plus de 50 organismes et regroupements nationaux et régionaux de personnes ayant tout type de limitations fonctionnelles.

Sommaire

Préambule	1
Introduction	2
1. De la nécessité d'une conception universelle	3
2. Principaux défis et enjeux actuels et à court terme liés au financement de la mobilité au Québec.....	3
2.1 Transport terrestre	4
2.1.1 Urbanisme & Sécurité routière.....	4
2.1.2 Transport en commun régulier.....	5
2.1.3 Transport adapté.....	6
2.1.4 Nouvelles mobilités et système de transport intelligent.....	7
2.2 Transport maritime, ferroviaire, aérien.....	8
2.3 Communications, accès à l'information, système de plaintes.....	9
3. Avenues possibles et solutions optimales pour assurer le financement durable de la mobilité au Québec.....	9
3.1 Handi-responsabilité et analyse différenciée selon les capacités	10
3.2 Harmonisation des pratiques	11
3.3 Lecture commune	11
4. Mesures ou outils de financement qui devraient être mis en place de façon prioritaire par le gouvernement du Québec et ses partenaires	12
5. Rôles que devraient exercer les partenaires du gouvernement du Québec (municipalités, sociétés de transport, sociétés civiles) pour assurer le financement durable de la mobilité	13
Conclusion	13
Annexe I – Recommandation de Kéroul : L'accès conditionnalité : instaurer une clause de conditionnalité exigeant l'accès universel dans les programmes gouvernementaux.....	14
Annexe II – Synthèse des recommandations du mémoire sur la Politique de mobilité durable (2017) ..	15
Annexe III – Synthèse des recommandations du Mémoire concernant le projet de loi n° 165 — <i>Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions</i> (2018)	19

Préambule

La COPHAN s'appuie sur l'expertise des personnes ayant des limitations fonctionnelles et celle de leur famille afin que ses recommandations puissent éclairer les décisions politiques et soutenir leur inclusion. Le concept d'inclusion implique de créer dès le départ les conditions permettant la participation pleine et entière de tous les membres de la société et non d'intégrer les personnes après coup dans un environnement qui n'a pas été pensé pour elles.

Le transport constituant la condition sine qua none à un parcours sans obstacles et donc à une pleine participation sociale et économique, il s'agit d'un dossier important pour la COPHAN qui a soumis de nombreuses recommandations au ministère des transports (MTQ) au fil des ans.

En mars 2019, nous avons été invités à joindre le comité de suivi de la Politique de mobilité durable afin de collaborer à sa mise en œuvre. Nous permettant ainsi de travailler ensemble selon le principe du « Par et Pour », principe fondateur de la COPHAN, nous tenons donc tout d'abord à remercier le MTQ pour cette initiative.

La COPHAN souhaite ainsi profiter de cette tribune pour mettre **la personne**, notamment celle ayant des limitations fonctionnelles, au cœur des enjeux actuels. En effet, la « mobilité durable » ne correspond pas uniquement à une mobilité plus « verte ». Pour être durable, la 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 inclusive¹. Il s'agit donc d'adresser les besoins actuels et futurs de l'ensemble des personnes. La population est vieillissante et notons qu'en 2013, 33 % des québécois ont déclaré avoir une limitation fonctionnelle². Il nous apparaît donc crucial de situer la personne au cœur des réflexions concernant la mobilité durable, que l'on peut définir 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 inclusif³.

¹ COPHAN (2013), [Mémoire portant sur le document de consultation de la future Politique québécoise de mobilité durable : Pour une mobilité durable inclusive](#), p.4

² Institut de la statistique du Québec (2013), [Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011](#), p.39

³ COPHAN (2013), [Mémoire portant sur le document de consultation de la future Politique québécoise de mobilité durable : Pour une mobilité durable inclusive](#), p.4

Introduction

Signataire de la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'ONU (2006), le Canada a, le 3 décembre 2018, ratifié le Protocole facultatif s'y rattachant. Tout projet gouvernemental du Québec doit donc respecter l'article 9 portant sur l'accessibilité et mettre en place des mesures pour « l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité ».

Rappelons que favoriser l'accessibilité ne bénéficie pas uniquement aux personnes ayant des limitations. En effet, ce qui incommode les uns gêne les autres. L'installation d'ascenseurs dans les stations de métro permet, par exemple, aux personnes ayant des bagages ou des enfants en poussette d'utiliser les services de la société de transport de Montréal (STM).

L'appel de mémoires pour le chantier de financement est divisé en quatre sections, nous insisterons cependant ici sur la première, soit les besoins des personnes en terme de mobilité, tout en faisant des liens avec les solutions possibles et les rôles que devraient exercer les partenaires. La COPHAN ne proposera pas de solutions nouvelles pour compenser les pertes de financement liées aux modifications des habitudes de mobilité. Cependant, comme il a été souligné lors du premier forum sur la mobilité durable le 6 septembre 2019, une meilleure gestion des ressources peut également être une solution aux questions de financement. Ainsi, la conception universelle est une façon de répondre aux obligations légales d'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles, tout en limitant les coûts financiers et environnementaux que représentent les adaptations a posteriori d'un système implanté sans que son accessibilité universelle n'ait été pensée et vérifiée.

Les commentaires apportés sont d'ordre général, illustrés par des exemples qui peuvent s'adresser autant aux entités locales qu'au MTQ. Toutefois, en tant que responsable du réseau, le ministère assure leur financement, sans nécessairement inclure d'exigences en matière d'accessibilité universelle, ce qui renforce parfois la discrimination. Dans cette optique, les recommandations présentées constituent un rappel des principaux enjeux en matière de transport pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, à considérer dans une approche de conception universelle.

Nous vous invitons fortement à relire notre [mémoire sur la Politique de mobilité durable de 2017](#) pour une analyse plus approfondie de ces différents enjeux.

1. De la nécessité d'une conception universelle

La COPHAN préconise⁴, 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'obstacles, il est nécessaire de concevoir tout bien ou service selon les principes de la conception 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 la mesure du possible. Une fois appliquée, elle offre des biens et des 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. Son application ne peut toutefois pas exclure le recours à l'adaptation, qui sera toujours nécessaire afin de répondre à certains besoins spécifiques et d'assurer l'exercice des droits des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Il existe de nombreux exemples illustrant la nécessité d'envisager l'ensemble des personnes lors de la conception et de la mise en place de tout nouveau programme, formation, règlement ou infrastructure afin de permettre un parcours sans obstacles. Citons la mise en accessibilité physique des stations de métro à Montréal, le coût d'ajout de trottoirs dans les quartiers résidentiels pour permettre le déplacement des usagers et le déploiement des rampes à bascule des autobus, ou encore le coût de modifier ou de relocaliser les bornes de recharges pour les véhicules électriques non accessibles.

En appui à notre propos, citons l'Ordre des ingénieurs du Québec qui « recommande que l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite constitue un paramètre incontournable lors de l'achat de tout nouveau véhicule ou de la conception d'infrastructures de transport collectif »⁵.

2. Principaux défis et enjeux actuels et à court terme liés au financement de la mobilité au Québec

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles doivent avoir accès, comme l'ensemble de la population, à tous les modes de transport qui, par conséquent, doivent être accessibles. À cela s'ajoute le transport adapté, qui constitue un exemple d'adaptation nécessaire du transport en commun.

⁴ COPHAN (2017), [Mémoire sur la Politique de mobilité durable](#), p.6

⁵ Ordre des ingénieurs du Québec (2013), [Politique québécoise de mobilité durable - Mémoire de l'Ordre des ingénieurs du Québec](#), p.33

Dans la section 4.1 du document d'appels de mémoires, le transport adapté est défini comme réservé aux personnes à mobilité réduite. Il nous paraît donc important de rappeler ici que de nombreux obstacles, pas seulement physiques, doivent être considérés dans la chaîne de déplacements. Les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles sont multiples, et l'accessibilité universelle doit être favorisée, afin que toutes les personnes puissent être autonomes dans leurs déplacements.

Notons également que dans ce document d'appel de mémoires, les transports aérien, maritime et ferroviaire des personnes sont inclus dans la section 3.2 intitulée « enjeux spécifiques au transport des marchandises » alors qu'ils posent de véritables enjeux d'accessibilité pour la mobilité des personnes.

2.1 Transport terrestre

2.1.1 Urbanisme & Sécurité routière

Afin de permettre un parcours sans obstacles, tout accès à un mode de transport débute par un aménagement urbain accessible à tous et sécuritaire. De nombreux points sont ainsi à considérer en matière d'aménagement et de signalisation afin de permettre l'inclusion des personnes ayant des limitations, notamment^{6,7}:

- Des trottoirs suffisamment larges et libres de tout obstacle, ainsi qu'un espace supplémentaire dans les zones de débarcadères ;
- Une séparation complète, claire et facilement détectable à l'aide d'une canne blanche entre les voies cyclistes et l'espace réservé aux piétons ;
- Une déviation accessible et sécuritaire autour des chantiers de construction ;
- La présence de feux sonores, en tout temps, de jour et de nuit, et un temps de traversée suffisant ;
- L'interdiction du virage à droite au feu rouge sur l'île de Montréal, ainsi qu'à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore ;
- L'instauration de passages pour piétons sécuritaires à tous les endroits où seront aménagés des carrefours giratoires susceptibles d'être empruntés par des piétons ;
- Le respect des stationnements réservés aux personnes handicapées.

⁶ COPHAN (2017), [Mémoire sur la Politique de mobilité durable](#), p.10-11

⁷ COPHAN (2018), [Mémoire concernant le projet de loi n° 165 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions](#), p.13-21

De façon générale, toute évaluation d'aménagement ou étude de nouvelles infrastructures doit inclure des personnes ayant des limitations diverses, de la conception aux tests d'utilisabilité, afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'obstacles supplémentaires à l'inclusion.

Par exemple, les rues partagées, qui semblent bénéfiques à l'ensemble des piétons, ne sont pas nécessairement adéquates pour les personnes ayant une déficience visuelle, sauf si des critères spécifiques sont appliqués.

Recommandation : Inclure les personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des aménagements urbains.

2.1.2 Transport en commun régulier

En mai 2017, la [décision de la Cour supérieure](#) autorisant le recours collectif mené par le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) contre la STM atteste de la nécessité de concevoir un transport en commun accessible à tous.

Or, bien que « depuis 1996, tous les autobus acquis par les neuf sociétés de transport du Québec bénéficiant du financement gouvernemental doivent être accessibles, c'est-à-dire munis de planchers surbaissés et de rampes d'accès »⁸, nous remarquons que bien souvent, les personnes ayant des limitations fonctionnelles n'ont en fait pas accès à ces autobus, que ce soit parce que plusieurs arrêts ne sont pas accessibles aux personnes utilisant une aide à la mobilité motorisée (AMM), que les signaux sonores annonçant les arrêts ne soient pas encore uniformisés ou que les affichages ne soient pas accessibles aux personnes ayant une déficience visuelle ou un faible niveau de littératie. Également, si les autobus réguliers sont munis de messages sonores pour informer des prochains arrêts, dans l'abribus une personne ayant une déficience visuelle ne dispose d'aucune information pour identifier l'autobus qui s'y arrête. Il y a donc une différence notable entre la théorie et la pratique que la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable doit adresser⁹.

Par ailleurs, l'absence de normes d'accessibilité oblige chaque entrepreneur à faire ses propres études et ne garantit en aucun cas une accessibilité réelle, comme en témoignent les ratés du train Montréal-Mascouche inauguré en 2015¹⁰, et ce, malgré l'emploi par le Réseau de transport métropolitain (RTM) d'une firme auto-proclamée spécialiste en accessibilité. Un autre exemple des difficultés engendrées par l'absence de normes communes est l'admissibilité des AMM dans les autobus, qui diffère selon les réseaux locaux de transport en commun. On peut citer également l'inaccessibilité des navettes fluviales à Montréal qui a fait

⁸ Ministère des Transports (2018), [Politique de mobilité durable – Cadre d'intervention en transport collectif urbain](#), p.11

⁹ COPHAN (2017), [Commentaires sur le cadre d'intervention en transport adapté](#), p.2

¹⁰ Article de Radio Canada (16 février 2015), « [Le train Montréal-Mascouche inaccessible pour certains](#) »

l'actualité cet été¹¹. En effet, le seul moyen d'accès pour les personnes en fauteuil roulant manuel est d'accepter d'être portées à bord, ce qui est impossible pour les personnes se déplaçant en AMM qui n'ont donc aucune possibilité d'embarquer.

Recommandation : Élaborer des normes d'accessibilité, en s'appuyant sur la recherche et les tests d'utilisabilité de personnes ayant des limitations fonctionnelles, communes à l'ensemble du réseau que chapeaute le ministère des Transports.

2.1.3 Transport adapté

Il est important de noter ici qu'un transport en commun 100 % accessible ne saurait se substituer au transport adapté.

Dans le cadre du projet de loi 17 - *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, la COPHAN a émis une série de recommandations en lien avec le transport adapté¹². Ce transport en commun doit notamment être fourni :

- En assurant la sécurité des utilisateurs en tout temps ;
- Dans un délai équivalent à celui du transport en commun régulier ;
- Durant les mêmes jours et plages horaires que le transport en commun régulier ;
- Par des chauffeurs formés aux différents besoins des personnes ayant des limitations ;
- Via une plateforme accessible ;
- En permettant des connections entre les territoires des différentes municipalités ;
- En tenant compte des réalités régionales, soit en considérant le nombre d'utilisateurs mais également le kilométrage à parcourir pour l'octroi de subventions aux fournisseurs de service.

Les personnes qui ne peuvent se déplacer lorsque le transport adapté n'est pas assuré sont les personnes les plus vulnérables, n'ayant pas les moyens de s'offrir un transport accessible privé, lorsque disponible, et devant malheureusement annuler différentes activités qui visent leur participation sociale.

L'actualité récente des coupures de service en transport adapté au Saguenay les soirs et fins de semaine a démontré, au-delà de la discrimination conséquente vécue par les usagers, l'impact sur l'économie locale du manque de participation sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles¹³.

¹¹ Article du Métro (22 juin 2019), « [Des navettes fluviales difficilement accessibles aux personnes à mobilité réduite](#) »

¹² COPHAN (2019), [Mémoire sur le transport des personnes ayant des limitations fonctionnelles, rédigé dans le cadre du projet de loi 17 –Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile](#)

¹³ Article du Quotidien (24 septembre 2019), « [Transport adapté : des impacts chez des commerçants](#) »

Par ailleurs, le financement des sociétés de transport responsables du transport adapté doit être adéquat et à long terme (*versus* renouvelé annuellement) afin qu'elles puissent planifier leurs offres de services.

Recommandation : Pallier les lacunes actuelles du transport adapté avec un financement adéquat et anticipé, afin d'offrir effectivement un service équivalent au service en transport en commun régulier dans toutes les régions.

2.1.4 Nouvelles mobilités et système de transport intelligent

Le développement de la mobilité active et des nouvelles formes de transport intelligent doit tenir compte de l'ensemble des personnes, soit :

- S'assurer qu'elles ne constituent pas d'obstacles supplémentaires pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles ;
- Permettre leur utilisation par des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Comme exemples de création de nouveaux obstacles, on peut citer l'absence d'avertisseur sonore destiné aux piétons sur les véhicules électriques ou le déplacement de débarcadères qui étaient situés à proximité de lieux de résidence de personnes à mobilité réduite lors de la création de nouvelles pistes cyclables¹⁴.

Concernant l'accessibilité des nouvelles offres de mobilité, on observe que l'environnement entourant les bornes de recharge pour les véhicules électriques au Québec n'est pas considéré selon la perspective de personnes ayant des limitations. En effet, l'espace de stationnement, la saillie de trottoir près de la borne et tout autre élément physique de l'aménagement de cet espace, doit permettre d'y accéder. Également, l'écran pour effectuer le paiement de la recharge électrique, les boutons-poussoir pour débiter ou arrêter la recharge et le pistolet de recharge doivent tous être disposés à une hauteur permettant à une personne de petite taille ou en fauteuil roulant, par exemple, de les utiliser.

De plus, l'installation de ces bornes de recharge pourrait également bénéficier aux personnes qui utilisent des AMM, dont l'autonomie de batterie ne permet que de parcourir une dizaine de kilomètres. Ceci constituerait une avancée significative en faveur de l'autonomie de ces personnes, diminuant d'autant la pression sur le transport adapté et leur permettant d'accéder à de meilleures habitudes de vie¹⁵.

Il existe des exemples inspirants de développement de nouvelles mobilités inclusives, notamment à Portland, en 2019, la ville a mis à disposition des vélos adaptés en libre-service

¹⁴ Article du Métro (7 août 2019), « [Réseau Express Vélo: trois débarcadères en moins sur la rue Souigny](#) »

¹⁵ COPHAN (2018), [Mémoire concernant le projet de loi n° 165 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions](#), p.16-17

(ou « handcycles »)¹⁶ ; en Nouvelle Écosse, Communauto compte dans sa flotte des véhicules adaptés¹⁷.

Recommandations :

Inclure des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la conception et les tests d'utilisabilité des projets pilotes, y compris des bornes de recharge, la nouveauté de ces modes de transport rendant d'autant plus importante la prise en compte des besoins de toutes les personnes ;

Tester et implanter des versions adaptées des nouvelles offres de mobilité.

2.2 Transport maritime, ferroviaire, aérien

Concernant les autres modes de transport, la COPHAN a déjà présenté des recommandations au sujet de l'accessibilité des gares et terminaux¹⁸ : elle doit se traduire au niveau architectural, certes, mais de façon tout aussi importante au niveau communicationnel. Même pour une personne sans limitation, il peut être ardu de s'orienter à l'intérieur et à l'extérieur de certaines gares, de trouver le bon quai d'embarquement, le guichet de services approprié, la zone taxi, etc. Il est donc primordial de fournir l'information et l'assistance nécessaires aux personnes qui en ont besoin.

Il faut également s'assurer que les espaces de débarquement soient bien situés, de façon à permettre aux personnes ayant des limitations fonctionnelles de se rendre à leur destination finale de façon sécuritaire. Du personnel d'assistance doit être sur place pour aider celles qui en ont besoin. Par exemple, les autobus n'arrêtent pas toujours devant le terminus, faisant en sorte que les voyageurs doivent marcher une certaine distance pour gagner la gare. Cela constitue un obstacle important pour plusieurs : personnes à mobilité réduite ou souffrant de douleur chronique devant transporter leurs bagages, personnes ayant une limitation visuelle ou une limitation intellectuelle devant s'orienter dans un lieu inconnu, etc.

Recommandation : Élaborer des normes d'accessibilité, en s'appuyant sur la recherche et les tests d'utilisabilité de personnes ayant des limitations fonctionnelles, communes à l'ensemble du réseau que chapeaute le ministère des Transports.

¹⁶ Ville de Portland, « [Adaptive Biketown](#) »

¹⁷ Article de Radio Canada (27 février 2019), « [Communauto : maintenant des véhicules CarShare Atlantic adaptés aux personnes handicapées](#) »

¹⁸ COPHAN (2016), [Avis sur l'initiative de modernisation de la réglementation de l'Office des transports du Canada–Transports accessibles](#), p.4

2.3 Communications, accès à l'information, système de plaintes

Pour la COPHAN, il importe de s'assurer de l'accessibilité tout au long de la chaîne de déplacement. La notion de service accessible est indissociable de celle de communication accessible, et ce, à plusieurs niveaux. Pour commencer, l'information générale sur les services doit être formulée dans un langage clair, vulgarisé, compréhensible par l'ensemble de la population, en plus d'être fournie dans un format accessible.

Ensuite, une attention particulière doit être portée à l'accessibilité des outils technologiques, dont les sites Internet et les applications pour appareils mobiles.

De plus, lors de la réservation d'un transport, la personne doit avoir la possibilité de signaler son handicap, et l'aide à la mobilité qu'elle utilise pour y pallier, s'il y a lieu.

Finalement, elle doit pouvoir indiquer si elle a des besoins particuliers (par exemple, lorsque le chauffeur doit venir chercher à la porte une personne non voyante), peu importe le support utilisé¹⁹.

Recommandations²⁰ :

Imposer aux acteurs du réseau que chapeaute le ministère le niveau AA des standards *Web Content Accessibility Guideline* (WCAG) 2.1 et suivants pour les sites Internet informationnels comme transactionnels, ainsi que pour les applications mobiles ;

Imposer aux acteurs impliqués dans la mobilité durable d'inclure des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le développement d'outils technologiques et d'instaurer des tests d'utilisabilité ;

Rendre accessible à tous un système de plaintes ou de recours, via différents médias de communication, notamment par téléphone. Ces plaintes devront être gérées par un organisme indépendant.

3. Avenues possibles et solutions optimales pour assurer le financement durable de la mobilité au Québec

La Politique *À part entière... pour un véritable exercice des droits des personnes handicapées* définit comme « crucial de mieux outiller les personnes chargées d'élaborer et d'analyser les projets de loi et de règlements dans les ministères et les organismes publics, de même que les

¹⁹ COPHAN (2017), [Positions sur la modernisation de l'industrie du taxi](#)

²⁰ COPHAN (2019), [Mémoire sur le transport des personnes ayant des limitations fonctionnelles, rédigé dans le cadre du projet de loi 17 –Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile](#), p.12-13

personnes impliquées dans l'élaboration de politiques ou de programmes, pour qu'elles puissent tenir compte de la situation particulière des personnes handicapées »²¹.

Afin de parvenir à une conception universelle, et donc de favoriser l'inclusion sociale de tous, tout en limitant les coûts de *rétrofit*, plusieurs avenues doivent être envisagées de concert.

3.1 Handi-responsabilité et analyse différenciée selon les capacités

Pour s'assurer d'une conception universelle, des personnes ayant des limitations fonctionnelles doivent être impliquées, de la conception à la mise en œuvre de tout projet, selon le principe d'handi-responsabilité. Inspirée du principe d'écoresponsabilité, qui vise à tenir compte du respect à long terme de l'environnement physique, social et économique, l'handi-responsabilité est un concept qui consiste à toujours considérer les obstacles qui peuvent être créés dans l'interaction entre la personne ayant des limitations fonctionnelles et son environnement afin d'éviter, ou de limiter, les situations d'handicap.

Une façon concrète d'appliquer ce principe est l'utilisation de l'analyse différenciée selon les capacités. À l'instar de l'analyse différenciée selon les sexes, il s'agit de faire ressortir la spécificité des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans l'ensemble des données collectées. Ce type d'analyse doit être inclus dans tout programme, projet, démarche, étude, recherche, etc., limitant ainsi les besoins d'adaptation a posteriori.

En effet, lorsque des chercheurs veulent étudier la dangerosité d'un carrefour, l'absence de personnes ayant des limitations fonctionnelles au moment de l'étude ne signifie pas qu'elles ne devraient pas être considérées. Il se peut en effet que la traverse soit trop dangereuse pour certaines personnes et qu'elles soient obligées d'éviter cette intersection.

L'analyse différenciée selon les capacités est donc un élément particulièrement important à inclure dans les travaux de recherche qui guideront les prises de décisions. Nous parlons ici d'une inclusion réelle, soit dans les devis de recherche mais également au moment de la collecte et de l'analyse des données. En effet, lors d'une étude sur les carrefours giratoires, l'inclusion des « personnes à mobilité réduite, [des] amblyopes et [des] aveugles »²² était prévue dans le devis, mais sur le terrain il a fallu que des associations insistent pour que les chercheurs sollicitent la participation de personnes ayant des limitations fonctionnelles afin de compléter leur recueil de données.

Ainsi, « la première étape à franchir afin d'adopter la conception universelle [est] d'élaborer un moyen d'impliquer les groupes minoritaires et défavorisés, y compris les personnes ayant des incapacités, dans les activités de planification et de conception afin que ceux-ci puissent

²¹ Office des personnes handicapées du Québec (2009), [À part entière... Pour un véritable exercice du droit à l'égalité](#), p.33

²² MTQ (2010), [Programme de recherche en sécurité routière](#), p.20

s'assurer que l'on tienne compte de leurs priorités. En effet, les approches promulguées par les professionnels, peu importe les bonnes intentions qui les animent, renforcent le phénomène de l'exclusion sociale. Les comités de mobilisation locaux détenant le pouvoir de faire respecter les normes sont particulièrement efficaces lorsqu'il s'agit de faire avancer la cause de l'inclusion sociale, car ils donnent le pouvoir aux groupes qui étaient auparavant sous-représentés. Une telle participation démontre également aux autres citoyens que les personnes issues de groupes marginalisés possèdent les capacités et les connaissances nécessaires pour contribuer à la vie communautaire »²³.

3.2 Harmonisation des pratiques

Comme nous le soulignons en 2017²⁴, l'hétérogénéité des pratiques et des critères d'accessibilité, ne permettant parfois pas d'inclure certaines personnes ayant des limitations fonctionnelles et créant des obstacles sur le parcours d'autres personnes, nuit à l'accessibilité universelle réelle des divers aspects de la mobilité.

Afin de favoriser la considération de l'environnement social par les acteurs du réseau du ministère, nous proposons de concentrer une expertise et un balisage en conception et en accessibilité universelles au MTQ, afin d'homogénéiser les pratiques, et ainsi de rendre plus équitables les différents accès aux transports. Ceci permettra une conception réellement universelle, favorisant d'emblée la participation sociale de tous.

Des critères d'accessibilité pourraient ainsi être définis, par exemple, pour les arrêts d'autobus, l'aménagement autour des chantiers de construction, les communications accessibles. Également, dans une perspective globale, des normes standardisées concernant les AMM éviteraient que chaque société de transport définisse ses propres critères, compliquant d'autant la vie des personnes. À titre d'exemple, la STM établit la largeur maximale des AMM à 66 cm, la Société de transport de l'Outaouais (STO) à 73 cm, tandis qu'aux États-Unis, elle est de 76 cm.

Bien évidemment, une telle expertise ne saurait se faire sans inclure le savoir profane du milieu, de la conception aux tests d'utilisabilité.

3.3 Lecture commune

En appliquant la clause d'handi-responsabilité et en développant des normes communes d'accessibilité, en partenariat avec des représentants de personnes ayant des limitations fonctionnelles, il devient alors possible de développer une lecture commune.

²³ Edward Steinfield (2010), [La conception universelle](#), p.5-6

²⁴ COPHAN (2017), [Mémoire sur la Politique de mobilité durable](#)

Cette lecture commune peut ensuite permettre une plus grande collaboration entre les acteurs du réseau, le secteur privé, les organismes, dont la COPHAN, et le MTQ. Par exemple, les enquêtes de satisfaction des usagers du transport adapté pourraient être réalisées en partenariat, de façon plus fréquente, et en intégrant certaines questions afin de permettre, par exemple, d'évaluer également la satisfaction des usagers du transport adapté en matière de transport en commun régulier.

Recommandations :

Mettre sur pied un comité consultatif formé de personnes ayant des limitations fonctionnelles dont le mandat sera d'accompagner le ministère dans tout ce qui concerne la mobilité et d'appliquer la clause d'handi-responsabilité à toutes les étapes des projets ;

Favoriser le développement de l'expertise québécoise en accessibilité universelle, notamment par des projets de recherche soutenus par le ministère et l'ensemble des acteurs impliqués dans la mobilité durable ;

Établir des critères d'accessibilité communs à l'ensemble des modes de transport.

4. Mesures ou outils de financement qui devraient être mis en place de façon prioritaire par le gouvernement du Québec et ses partenaires

La COPHAN ne propose pas de nouveaux outils de financement. Nous rappelons toutefois que, pour chacune des nouvelles mesures, il importe de considérer les personnes, notamment celles ayant des limitations fonctionnelles, afin de s'assurer que ces mesures ou outils ne constitueront pas un obstacle supplémentaire à leur participation sociale.

Par exemple, lors du Forum du 6 septembre, il a été mentionné que la limitation du nombre de stationnements était une mesure efficace pour lutter contre l'auto solo. Sans nous prononcer sur cette option, nous voulons attirer l'attention sur la nécessité d'envisager les impacts qu'une telle mesure aurait sur le déplacement des personnes ayant des limitations fonctionnelles si leurs besoins n'étaient pas pris en compte. Il faut en effet songer à conserver des espaces de débarcadères et de stationnements réservés aux personnes handicapées à proximité des entrées, accessibles, des bâtiments pour permettre la pleine participation sociale et économique des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

5. Rôles que devraient exercer les partenaires du gouvernement du Québec (municipalités, sociétés de transport, sociétés civiles) pour assurer le financement durable de la mobilité

Comme nous l'avons déjà indiqué, les personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi que les représentants de l'ensemble des personnes concernées, doivent être des partenaires clés du gouvernement et de tous les organes du réseau des transports afin de permettre une conception universelle et l'inclusion de tous.

Également, nous considérons qu'une réelle implication de tous les ministères et organismes publics qui ont un impact sur la mobilité durable doit être engagée. À titre d'exemple, le réseau de la Santé et des Services sociaux devrait collaborer avec le ministère des Transports au développement de critères de localisation afin que les résidences pour personnes âgées, les plateaux de travail, les centres de jour, etc. soient développés à proximité des arrêts d'autobus.

De plus, l'adoption récente de la loi C-81 - *Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles* témoigne de l'importance accordée aux enjeux propres aux personnes ayant des limitations fonctionnelles à l'échelle fédérale. La collaboration entre les deux paliers de gouvernements devrait donc être encouragée.

Conclusion

La COPHAN souhaite poursuivre son partenariat avec le ministère en mettant l'accent sur l'environnement social. La Politique de mobilité durable doit tenir compte de l'ensemble des besoins de la population en matière de transport. Dans cette optique, la conception universelle favorise l'intégration sociale d'un plus grand nombre de personnes, contribue au respect des obligations légales en matière d'inclusion, et évite les coûts supplémentaires liés au *rétrofit*.

Afin que cette conception universelle engendre des résultats efficaces et équitables dans l'ensemble du Québec, nous insistons sur la nécessité d'inclure les personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la conception, la mise en œuvre et les tests d'utilisabilité de tout nouveau programme ou infrastructure. De plus, favoriser le développement d'une expertise, constituer un comité consultatif et édicter des balises en conception universelle, permettra l'harmonisation et l'adéquation des pratiques tout en réduisant les coûts liés à la redondance des travaux.

En se basant sur des données de recherches utilisant l'analyse différenciée selon les capacités, représentatives de la population, et en adoptant une lecture commune tout en mettant l'accent sur l'importance d'une accessibilité réelle pour tous, nous sommes convaincus que la Politique de mobilité sera réellement durable du point de vue social.

Annexe I – Recommandation de Kéroul : L'accès conditionnalité : instaurer une clause de conditionnalité exigeant l'accès universel dans les programmes gouvernementaux

La mise en place de programmes de financement gouvernementaux est essentielle dans le dossier de la mobilité durable. Toutefois, encore aujourd'hui, des subventions gouvernementales sont accordées pour des projets inaccessibles qui excluent les personnes handicapées²⁵. Bien que ces situations aberrantes soient involontaires, des mesures doivent être mises en place pour rectifier le tout.

Une formule intéressante à adopter est la clause de conditionnalité. Cette formule a déjà fait ses preuves dans le domaine de l'agriculture grâce à l'écoconditionnalité²⁶, un principe liant le respect de certaines exigences environnementales aux programmes de soutien financier.

Nous proposons ainsi une clause d'« accès conditionnalité », soit un mécanisme qui lierait le financement gouvernemental au respect des normes d'accessibilité. Concrètement, elle exigerait le respect des critères d'accessibilité dans tous les programmes pertinents subventionnant des projets d'immobilisation des infrastructures, des installations et des établissements fréquentés par le public. Le dernier versement des subventions serait relié à une attestation d'un professionnel de la construction soutenant que le lieu est minimalement conforme aux exigences d'accessibilité contenues dans le Code de construction du Québec.

En donnant au ministère les moyens de vérifier que les fonds publics sont bien utilisés et que les bâtiments subventionnés respectent leurs engagements de conformité, l'« accès conditionnalité » permettrait d'assurer de la performance des bâtiments, des lieux et des sites en matière d'accessibilité.

À propos de Kéroul

Fondé en 1979, Kéroul est un organisme dont la vocation est de favoriser l'accessibilité du tourisme et de la culture au Québec. Interlocuteur privilégié du ministère du Tourisme du Québec en matière d'accessibilité, Kéroul forme le personnel de première ligne, procède à l'évaluation de l'accessibilité des établissements touristiques et gère le Programme d'accessibilité des établissements touristiques (PAET).

²⁵ Plusieurs exemples pourraient illustrer cette problématique récurrente. Dernièrement, la [navette fluviale reliant Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal](#) a fait la manchette pour son inaccessibilité, alors qu'elle est complètement neuve.

²⁶ L'écoconditionnalité est détaillée dans le [Guide de référence](#) du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) (2015).

Annexe II – Synthèse des recommandations du [mémoire sur la Politique de mobilité durable \(2017\)](#)

1. Que le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et le Ministère de la Santé et des Services sociaux soient directement impliqués dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de la future politique de mobilité durable ainsi que tous autres ministères ou organismes publics qui ont un impact sur la mobilité durable.
2. Que la future politique sur la mobilité durable envisage la mobilité du point de vue physique, économique et social.
3. Que le droit à la mobilité soit interprété de concert avec le droit à l'accessibilité qui est nécessaire à l'accès aux biens et aux services de l'ensemble de la population, dont les personnes ayant des limitations fonctionnelles.
4. À l'instar de ce qui est fait avec l'analyse différenciée selon les sexes, inclure, dans tout programme, projet, démarche, recherche, étude, etc. une analyse différenciée selon les capacités.
5. Que le gouvernement inclut dans sa politique de mobilité durable les différents critères d'un déplacement efficace et durable, soit : la liberté et l'égalité; l'autonomie; l'aisance; la confiance et le sentiment de sécurité; et la sécurité.
6. Que le gouvernement se base sur des exemples inspirants tels que Bâti-Flex afin d'assurer que les biens et services développés, financés, subventionnés, achetés ou loués par l'État répondent au concept d'accessibilité universelle.
7. Que le gouvernement apporte une modification législative à l'article 61.3 de la *LAEDPH* pour ajouter la subvention de biens et de services.
8. Que le gouvernement adopte le règlement prévu à l'article 69 de la *LAEDPH* visant la mise en accessibilité des édifices construits avant 1976.
9. La norme du parcours sans obstacle n'étant applicable que pour les bâtiments, que le Bureau des normes du Québec élabore une norme d'accessibilité avec des critères définis afin que l'ensemble du Québec ait une lisibilité concernant l'ensemble de la mobilité durable. À travers ce processus d'élaboration, le gouvernement doit bien comprendre qu'il y a des spécificités liées à chaque limitation, tel que le modèle développé par Kéroul et qu'au final, ces critères ne peuvent être à portée universelle

pour toutes les limitations. Qui plus est, ce type de critères ne doit pas empêcher les demandes plus spécifiques d'adaptabilité.

10. Que le Ministère des Transports crée des dispositifs de signalisation par rapport aux critères d'accessibilité (par exemple : degré d'inclinaison d'une rampe d'accès, la présence d'un bouton poussoir, etc.).
11. Que le gouvernement, lorsqu'il importe une nouvelle idée venue d'ailleurs, conçoive également un indicateur de réussite ou du moins une manière de valider toute idée, produit ou service afin qu'il réponde à des critères d'accessibilité.
12. Pour ce faire, le gouvernement doit effectuer des tests d'utilisabilité par des personnes ayant des limitations fonctionnelles.
13. Que le gouvernement se base sur le [mémoire sur la sécurité routière de la COPHAN](#) sur la récente consultation ayant trait à la sécurité routière afin d'intégrer des éléments concernant le principe de prudence, l'aménagement (carrefours giratoires, trottoirs, mobilier urbain, rues piétonnes ou partagées), la signalisation (clarté, feux sonores, temps de traversée, stationnement réservé aux personnes handicapées), le déneigement, les cyclistes, l'éducation des usagers de la route, la clarification du statut de piéton, le virage à droite au feu rouge et la sécurité entourant les véhicules électriques et hybrides.
14. Que la future politique de mobilité durable s'assure que les chantiers de construction soient sécuritaires et qu'il y ait une accessibilité autour de ceux-ci afin que les personnes que nous représentons soient à même de continuer leurs déplacements de la manière la plus conviviale possible.
15. Qu'il y ait l'imposition de critères d'accessibilité à atteindre dans l'octroi de subventions dans le cadre des programmes de soutien financier.
16. Que le gouvernement fasse une reddition de comptes publique concernant les projets financés qui sont véritablement accessibles.
17. Que le gouvernement offre aux transporteurs et aux sociétés de transport la possibilité de financer la mise en accessibilité de leurs installations existantes, y compris des fonds pour soutenir la recherche et le développement de solutions innovantes en accessibilité.

18. Que le Ministère des Transports fasse respecter l'obligation des sociétés de transport d'élaborer un plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le territoire qu'il dessert.
19. Que le SOFIL finance également les fournisseurs des sociétés de transport.
20. Que les Ministères impliqués réfléchissent à un moyen pour aider les plus petites sociétés de transport de même que les transporteurs afin qu'ils puissent bénéficier de financement adéquat de leurs installations et de leurs véhicules.
21. Que le gouvernement clarifie l'admissibilité des AMM dans les différents réseaux de transport afin que la même norme s'applique uniformément.
22. Que le gouvernement développe des critères de localisation afin que l'intégralité des caractéristiques socioprofessionnelles (résidences pour personnes âgées, plateaux de travail, centres de jour, organismes communautaires, etc.) soient développées à proximité des arrêts d'autobus.
23. Que le gouvernement implante 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.
24. Que le gouvernement dresse un portrait du transport collectif par bénévole afin d'optimiser ce mode de déplacement.
25. Que le gouvernement produise une étude semblable à celle produite en 2011 intitulé « Étude sur les besoins et la satisfaction de la clientèle en transport adapté », mais à l'égard du transport régulier.
26. Qu'un représentant des usagers du transport adapté siège sur le conseil d'administration de tout fournisseur de services de transport et qu'il soit imputable envers la communauté qu'il représente.
27. Qu'il y ait un système de gestion des plaintes et commentaires efficace et transparent au sein de chacune des sociétés de transport.
28. Que le Ministère des Transports ait une ligne claire d'imputabilité et un contrôle véritable sur chacun de ces organismes.
29. Que le conseil d'administration de l'ARTM comprenne un représentant des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

30. Que les usagers du transport adapté aient la même qualité de service que les usagers des autres réseaux.
31. Que le Programme de subvention au transport adapté soit revu en profondeur, notamment concernant la création d'un système de plaintes et de commentaires.
32. Que le droit à l'accommodement soit généralisé dans l'ensemble du réseau de transport et que le gouvernement réfléchisse aux modalités opérationnelles ainsi que sur le mode de soutien financier.
33. Qu'une révision des pratiques actuelles concernant les bagages permis soit effectuée afin que la participation sociale des personnes ayant des limitations soit respectée.
34. 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.
35. Que des outils afin de faire connaître la politique d'admissibilité au transport adapté soient créés afin de mieux faire appliquer cette dernière.
36. Que des tests d'utilisabilité soient effectués, regroupant des usagers de tous types de limitations reconnus par la politique d'admissibilité, sur les deux principales saisons, et ce, dans plusieurs régions représentatives du Québec avant que des véhicules aient la mention universellement accessible.

Annexe III – Synthèse des recommandations du Mémoire concernant le projet de loi n° 165 — *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (2018)

1. Que soit clarifié le statut juridique des utilisateurs d'aides à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche afin qu'ils soient considérés comme des piétons aux fins de l'application du Code de la sécurité routière;
2. Que les adaptations législatives et réglementaires nécessaires soient faites afin que ce nouveau statut juridique du piéton soit clair et uniforme;
3. Qu'un cours de prudence et de prévention quant à l'utilisation des aides à la mobilité, ayant notamment pour objectifs de sensibiliser les utilisateurs d'aides à la mobilité au principe de prudence ainsi qu'à favoriser un partage de la route sécuritaire et efficient, soit instauré et dispensé dans les centres de réadaptation;
4. Qu'une formation sur la courtoisie, la façon de se comporter à l'égard des autres usagers de la route et la mise en œuvre du principe de prudence et comportant une portion concernant la façon appropriée de circuler en présence d'usagers de la route vulnérables, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, soit dispensée aux apprentis conducteurs;
5. Qu'à l'instauration du principe de prudence au Code soient conjuguées d'autres mesures, dont l'aménagement sécuritaire des espaces dédiés à la circulation ainsi que la priorisation des principes d'accessibilité universelle, afin de favoriser les déplacements sécuritaires de l'ensemble des usagers de la route, dont ceux des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
6. Que soit promu le principe de prudence à tous les usagers de la route afin d'y sensibiliser la population québécoise;
7. Que des zones réservées exclusivement aux piétons de façon claire et facilement détectable soient aménagées dans les rues partagées et les vélorues afin d'y assurer la sécurité des usagers en situation de vulnérabilité;
8. Que soit mis en œuvre l'article 61.2 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* dans l'élaboration du guide d'application par le ministre des Transports;

9. Que le guide d'application élaboré par le ministre des Transports, le cas échéant, tienne compte des principes d'accessibilité universelle;
10. Que le gouvernement s'engage à sensibiliser la population afin de faire en sorte que les rues partagées et les vélorues soient des espaces sécuritaires pour l'ensemble des usagers de la route;
11. Que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques et hybrides soient accessibles afin de permettre aux personnes ayant des limitations fonctionnelles d'y recharger leur véhicule électrique ou hybride;
12. Que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques et hybrides comportent une fiche électrique accessible munie d'un espace sécuritaire permettant aux utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées d'y accéder et d'y recharger leur aide à la mobilité motorisée;
13. Qu'une norme sur les avertisseurs sonores (« avertisseurs piétons ») pour véhicules silencieux soit adoptée;
14. Que soit maintenue l'interdiction du virage à droite au feu rouge sur l'île de Montréal ainsi qu'à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et en mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore;
15. Qu'à tous les endroits où sont ou seront aménagés des carrefours giratoires susceptibles d'être empruntés par des piétons, l'instauration de passages pour piétons sécuritaires soit obligatoire;
16. Que des projets-pilotes soient mis en place, incluant des tests utilisateurs, afin d'assurer la sécurité des nouveaux aménagements de carrefours giratoires;
17. Que le Ministère des Transports, de l'Électrification des transports et de la Mobilité durable, en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec, lance une campagne de sensibilisation quant aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées à l'intention de la population en général;
18. Que les corps policiers travaillent conjointement avec les organismes communautaires afin de s'assurer du respect de la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées;

19. Que la surveillance soit augmentée dans les stationnements afin que soient émises des amendes aux conducteurs contrevenant à la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées;
20. Que soit confié à la Commission des transports et de l'environnement le mandat d'évaluer les effets qu'auront le projet de loi sur les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles d'ici l'année 2020 afin de mesurer l'impact des diverses modifications législatives pour ces personnes et, au besoin, d'adopter d'autres mesures législatives afin d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables.