cophan
ensemble pour l'inclusion

Montréal, le 22 juillet 2020

Madame Audrey Lessard
Directrice générale des ressources humaines
Direction de la performance RH par intérim
Commission des normes, de l'équité, de la santé et la sécurité du travail
audrey.lessard@cnesst.gouv.qc.ca

Madame Joele Ouellet-Bélanger
Analyste RH
Direction de la performance RH
joele.ouellet-belanger@cnesst.gouv.qc.ca

Objet : Normes sanitaires pour le personnel chauffeur du transport collectif (COVID-19) et effets sur les personnes en situation de handicap

---

Mesdames,

Par la présente, nous vous demandons de modifier le *Guide de normes sanitaires en milieu de travail pour le secteur du transport collectif – COVID-19* et de poursuivre votre réflexion sur les adaptations nuisibles aux personnes vivant des situations de handicap en lien avec le COVID du poste de travail du personnel, chauffeur. Selon nos constats, certaines recommandations nuisent à l'exercice des droits des personnes handicapées et doivent être changées rapidement.

Dans le Guide, la CNESST indique de « conserver la distance de 2 mètres entre la clientèle et l'habitacle du conducteur à la suite de l'installation de la barrière physique » (p. 3). Cependant, on y précise que c'est lorsqu'une « barrière physique n'est pas installée au poste du conducteur » que les transporteurs doivent envisager de « condamner les premiers bancs pour respecter la distance de 2 mètres avec le conducteur » (p. 3). Les sociétés de transport ont pour plusieurs interprété restrictivement cette partie du Guide, la plupart retirant l'accès au siège situé immédiatement derrière le poste de conduite. Pourtant, afin de favoriser l'accessibilité universelle des autobus, notamment pour les personnes se déplaçant avec un chien guide ou d'assistance, le banc derrière le chauffeur, où une place dédiée au chien est aménagée, doit

être disponible. Cet espace est le seul endroit où le chien est assurément en sécurité, à l'abri des autres clients. De plus, les autobus comptent peu de places assises à proximité de la porte d'entrée qui est aussi la porte de sortie pour plusieurs personnes vivant des situations de handicap. Les sièges réservés situés à l'avant limitent le déplacement nécessaire à bord, évitant de possibles contaminations. De plus, en permettant aux personnes de s'assoir rapidement, nous pensons que cela limite les possibilités d'accident de personnes dont plusieurs ont l'équilibre précaire. Pour finir, l'accès à ces sièges facilite la communication avec le chauffeur, une nécessité, quand les travaux ou les aménagements COVID des rues modifient les conditions de circulation comme de débarquement.

Nous vous demandons également de travailler pour que le type de barrière physique prescrit permette l'assistance à la clientèle soit pour de l'information soit pour une aide physique. Ces enjeux sont traités dans la formation du personnel-chauffeur depuis quelques années. Il est identifié par la littérature scientifique et le milieu communautaire que ce type d'assistance facilite grandement l'accès au transport collectif pour les personnes vivant des situations de handicap. Par exemple, afin :

- D'informer sur le trajet et ses détours ou sur l'accessibilité d'un arrêt d'autobus ;
- De confirmer à une personne vivant une situation de handicap visuel ou intellectuel la destination d'un autobus, notamment aux arrêts desservant plusieurs lignes ;
- D'assister une personne qui ne trouve pas le valideur en raison d'une déficience visuelle ou qui a de la difficulté à l'atteindre en raison d'une déficience motrice.

Dans le contexte actuel où les masques ajouteront sous peu une autre barrière physique, nous demandons à la CNESST, en collaboration avec l'INSPQ, de

- Clarifier dans le *Guide de normes sanitaires en milieu de travail pour le secteur du transport collectif – COVID-19* que dès l'ajout de barrières physiques, la clientèle doit pouvoir utiliser l'ensemble des sièges et que les sièges proches de l'avant soient réservés à la clientèle vivant des situations de handicap ;
- Documenter, au Québec comme ailleurs, les types de barrières permettant au personnel-chauffeur, d'interagir sécuritairement avec la clientèle pour les actes susmentionnés et en faire la diffusion aux organisations concernées et ajuster le Guide en conséquence.

La CNESST a, de par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées articles 61.1 et 61.4 des obligations, notamment celle d'adopter un « plan d'action identifiant les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans le secteur d'activité relevant de ses attributions, et décrivant les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans ce secteur d'activité (…). Notre demande nous apparait identifier de tels obstacles concernant la CNESST. En tant que personnes comme identifiés comme responsables des services aux personnes handicapées dans le plan d'action de la CNESST, vous nous apparaissez donc les bonnes personnes pour nous assurer que notre demande arrive rapidement aux personnes pouvant lever ces obstacles. Si tel n'est pas le cas, merci de nous

informer au plus vite de qui doit recevoir notre demande pour que les personnes vivant des situations de handicap cessent d'en vivre.

Nous sommes ouverts à la collaboration pour que des mesures prenant en compte les enjeux présentés puissent être mises en place. Nous demeurons à votre disposition pour répondre à vos questions.

Veuillez recevoir, mesdames, monsieur, nos salutations distinguées.

Paul Lupien, président par intérim
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)

C.C

Madame Manuelle Oudar, Présidente du conseil d'administration et chef de la direction,
Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail
Manuelle.Oudar@cnesst.gouv.qc.ca

Madame Nicole Damestoy, Présidente- Directrice générale, INSPQ
945, ave Wolfe
Québec (Québec) G1V 5B3