

Mémoire sur le projet de loi n°61

**Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant
certaines dispositions relatives au transport collectif**

Présenté à la ministre des Transports et de la Mobilité durable,
Mme Geneviève Guilbault

Par la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des
transports collectifs de l'île de Montréal

Déposé le 18 juin 2024

Introduction

C'est avec beaucoup d'intérêt que la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal a pris connaissance du projet de loi 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport. Dans les lignes qui suivent, nous désirons vous démontrer toute l'importance d'inclure la notion d'accessibilité universelle dans l'ensemble des activités de l'Agence Mobilité Infra Québec, mais également dans la réalisation des mandats qui lui seront confiés.

La Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal (ci-après nommée la Table), coordonnée par le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal, regroupe une trentaine d'organismes montréalais de défense des droits des personnes en situation de handicap, préoccupés par l'accessibilité universelle du transport collectif. Sa mission consiste, entre autres, à favoriser la concertation entre les organismes, à défendre des positions communes, et à faire des représentations et des recommandations auprès des instances concernées.

Pourquoi appliquer le concept de l'accessibilité universelle

Depuis plus de 20 ans, la Table milite pour que les transports collectifs soient universellement accessibles. La Table promeut ce concept, car les normes existantes ne répondent pas à tous les besoins. À titre d'exemples, les toilettes à la station Brossard du Réseau express métropolitain ont été conçues à partir de la norme CSA B651-12. Résultat, il est impossible pour une personne en quadriporteur d'y accéder et très difficile pour une personne en fauteuil roulant motorisé d'y entrer. La norme portant sur la conception des trains stipule qu'il doit y avoir des places pour les personnes en fauteuil roulant, mais ne mentionne pas comment ces places doivent être aménagées. L'accessibilité universelle consiste à concevoir dès le départ des programmes, des services et des infrastructures qui tiennent compte des besoins de tous.

Des chercheurs ont défini ce concept comme suit : l'accessibilité universelle est le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents¹, définition auxquels les membres de la Table adhèrent.

¹ Groupe DÉFI Accessibilité (GDA 2011) Rapport de recherche pour les milieux associatifs de Montréal Accessibilité universelle et designs contributifs (version 5.3) LANGEVIN, ROCQUE, CHALGHOUMI et GHORAYEB Université de Montréal

Dans le domaine des transports collectifs, la prise en compte de l'accessibilité universelle doit inclure les domaines des équipements et installations (gares, stations, abribus, appareils de vente et de perception des titres, aménagement des véhicules, entre autres, trains, autobus, métro, tramways, etc.), les moyens utilisés pour informer les usagers (signalétique, sites web, applications web, services téléphoniques notamment), sans oublier la formation du personnel (attitudes et comportements appropriés). L'accessibilité universelle touche donc les aspects suivants :

Apports concrets de mesures d'accessibilité universelle

Aménagement et architecture

La présence d'ascenseurs dans le métro est appréciée par les personnes ayant de légères difficultés à la marche par exemple les personnes âgées et les personnes avec des bagages.

La place prévue dans l'autobus pour les personnes en fauteuil roulant peut être également utilisée pour la poussette d'un enfant.

Communication

Une signalisation simple aide non seulement la personne ayant une déficience intellectuelle à s'orienter, mais l'ensemble des usagers et usagères

Sensibilisation et formation

La sensibilisation aux usagers portant sur le respect du siège réservé aux personnes à mobilité réduite (personnes ayant une déficience motrice, personnes âgées, personnes enceintes).

Ces quelques exemples illustrent comment la prise en compte de l'accessibilité universelle est favorable à l'ensemble de ceux et celles qui utilisent le transport collectif, pas uniquement les personnes en situation de handicap. Voici quelques données statistiques : au Québec, on compte 1 053 350 personnes en situation de handicap en 2017², 521 952 enfants de cinq ans et moins en 2021³, et 1,75 million de personnes de 65 ans et plus en 2021, ce qui représente le cinquième de l'ensemble de la population (20 %)⁴. À noter que ces dernières seront de plus en plus nombreuses selon les projections démographiques.

Bref historique de la mise en œuvre de l'accessibilité universelle par les sociétés de transport collectif

² Institut de la statistique du Québec

³ L'Observatoire des tout-petits (2021). Comment se portent les tout-petits au Québec - Portrait 2021

⁴ Institut de la statistique du Québec (diffusion 18 mai 2023). Portrait des personnes âgées au Québec – Faits saillants

Lors du prolongement de la ligne orange du métro de la STM au début des années 2000, le ministre des Transports du gouvernement du Québec a commandé une étude visant à vérifier la tendance mondiale concernant l'accessibilité universelle et/ou l'adaptation des stations souterraines de métro aux besoins des personnes se déplaçant en fauteuil roulant pour des villes de tailles comparables à Montréal. Il ressort de cette étude que déjà à cette époque, il y avait une forte tendance pour que les services réguliers de transport collectif soient universellement accessibles. L'étude démontre que sur les 26 sociétés de transport ayant un réseau de métro souterrain faisant l'objet d'évaluation, 17 de ces réseaux étaient accessibles universellement à 70% et plus⁵.

Autre fait important, en 2005, la nouvelle Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire professionnelle et sociale est entrée en vigueur et l'article 61.1 de celle-ci stipule que : « Chaque ministère et organisme public qui emploie au moins 50 personnes ainsi que chaque municipalité locale qui compte au moins 15 000 habitants adopte, au plus tard le 17 décembre 2005, 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. Ce plan comporte en outre tout autre élément déterminé par le gouvernement sur recommandation du ministre. Il doit être produit et rendu public annuellement. »

Toujours au début du 21^e siècle, le ministère des Transports ajoute une nouvelle exigence donnant accès à la subvention pour l'achat d'autobus servant au transport collectif, ceux-ci doivent dorénavant être munis d'une rampe permettant aux personnes utilisant un fauteuil roulant d'y accéder.

Depuis 2005, le gouvernement du Québec soutient le financement de la mise en accessibilité universelle des stations de métro de la Société de transport de Montréal.

En 2018, le gouvernement du Québec s'est doté de la Politique de mobilité durable 2030. Celle-ci mentionne à la page 21 ce qui suit: "Les personnes vulnérables, à faible revenu, à mobilité réduite et handicapées doivent avoir accès aux différents modes de transport afin de bénéficier d'une mobilité comparable à celle du reste de la population. Elles doivent avoir accès en toute

⁵ Société Logique (2001) Première partie – Revue des expériences étrangères sur l'accessibilité du métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, p.18

égalité aux différents lieux d'activités et aux divers points de service dans une approche inclusive."

Nous pouvons aussi lire à la page 27: "Le gouvernement prévoit continuer à soutenir les services personnalisés pour les personnes à mobilité réduite tout en convergeant vers l'accessibilité universelle aux services réguliers de transport, qui offrent plus de flexibilité dans les déplacements que le transport adapté. L'accessibilité universelle permet une utilisation comparable des services de transport collectif par l'ensemble de la population, tant pour les personnes handicapées que pour celles présentant des incapacités temporaires, les aînés ou les parents de jeunes enfants. Il reste beaucoup à faire pour que les véhicules, les infrastructures et les services complémentaires soient universellement accessibles et préviennent les inégalités entre les femmes et les hommes."

L'accessibilité universelle un concept gagnant

Depuis les dernières années, les sociétés de transport collectif rendent leurs réseaux réguliers aux personnes en situation de handicap. Elles ont compris que cela permet son utilisation par les personnes en situation de handicap et facilite grandement son utilisation pour un bon nombre d'usagers et d'usagères.

À titre d'exemple, un ascenseur dans le métro est activé, en moyenne, 700 fois par jour. Ce n'est pas surprenant puisque cet équipement est non seulement nécessaire pour les personnes utilisant une aide à la mobilité, mais aussi très utile pour les personnes ayant des limitations temporaires à la suite d'une chirurgie ou d'une fracture, les personnes aînées ou encore les personnes qui se déplacent avec des bagages, une poussette, un vélo, etc.

Nos demandes

Pour toutes ces raisons, nous demandons que l'Agence Mobilité Infra Québec ait les obligations suivantes :

Produire un plan d'action annuel visant l'élimination des obstacles, et ce à titre d'organisation comme prévue à l'article 66.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

Appliquer l'accessibilité universelle lors de la réalisation des mandats qui lui seront confiés. Plusieurs municipalités et sociétés de transport intègrent le concept de l'accessibilité universelle dans leurs programmes, services et infrastructures. Il est donc important que les projets qui seront réalisés par

l'Agence Mobilité Infra Québec soient universellement accessibles afin d'éviter des ruptures dans la chaîne de déplacements.

S'assurer que le projet conçu accessible universellement soit géré par l'exploitant de sorte qu'il demeure accessible universellement. Cela consiste entre autres à ce que les communications de l'exploitant soient accessibles à tous, que le personnel soit formé à l'accueil des personnes en situation de handicap, etc.

S'assurer que les liens permettant l'intermodalité soient accessibles universellement. La réalisation d'un projet de transport collectif peut nécessiter la création de liens permettant l'intermodalité, ils se doivent eux aussi d'être universellement accessibles. Ne reproduisons pas l'erreur du REM. Un an après sa mise en service, le lien souterrain de la station de métro Bonaventure à la station du REM à la Gare Centrale n'est toujours pas accessible aux personnes utilisant une aide à la mobilité. Ce situation créé une rupture dans la chaîne de déplacement.

Conclusion

Compte tenu de l'importance des rôles et des mandats que le Gouvernement souhaite confier à l'Agence Mobilité Infra Québec et considérant qu'il est essentiel que l'accessibilité universelle soit prise en compte dans les travaux qui découleront des activités de ce nouvel organisme, nous osons espérer que nos commentaires et propositions auront retenu votre attention et que nos demandes se retrouveront dans la version finale de la Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous en faire part. Nous sommes à votre entière disposition pour poursuivre la conversation.