



Mémoire sur la Politique québécoise de mobilité durable

Présenté au ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes
Par Moelle épinière et motricité Québec

21 juin 2013

Table des matières

Introduction	1
Avant-propos	1
Présentation de l'organisme	1
Prémisses	1
Pistes de réflexion sur l'accessibilité universelle	1
L'accessibilité universelle, un incontournable	1
L'accessibilité universelle du transport collectif aux PALF: un choix rentable pour la société québécoise	2
Thème 1 - L'aménagement du territoire et les transports	4
Les espaces de stationnement réservés : un outil d'inclusion social important	4
Cadre de référence provincial	4
Nombre insuffisant d'espaces réservés	5
Manque d'harmonisation dans l'implantation des espaces réservés	5
Thème 2 - La gouvernance et le financement du transport collectif	7
Suivis des Plans d'action de développement	7
Programmes découlant de la Politique québécoise de mobilité durable	7
Programme dédié à l'accessibilité universelle	8
Implication et consultation du milieu communautaire	8
Thème 5 - Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite	10
Financement du transport collectif adapté	10
Le droit à l'accompagnement	11
Offre de service de taxi adapté	11
Flotte de taxis universellement accessibles	13
Programme d'adaptation de véhicule (PAV)	13
Conclusion	16
Nos demandes en 14 points	17
Bibliographie	19

Introduction

Avant-propos

Moelle épinière et motricité Québec (MÉMO-Qc) remercie le ministère des Transports de la tenue de cette consultation qui permet à la population et ses représentants de faire entendre leurs besoins et d'émettre leurs positions sur la question importante de la mobilité durable. Par contre, nous ne pouvons passer sous silence le fait que les délais accordés sont extrêmement courts compte tenu de l'ampleur et de la complexité des dossiers en jeu. Nous aimerions à l'avenir disposer de plus de temps pour nous permettre de produire les documents de référence les plus complets possible.

Présentation de l'organisme

Moelle épinière et motricité Québec (anciennement Association des paraplégiques du Québec / Fondation pour la recherche sur la moelle épinière) est un organisme à but non lucratif dont la mission est de favoriser l'autonomie des personnes blessées médullaires du Québec et des personnes ayant une limitation motrice en général, de promouvoir et faciliter leur intégration sociale et professionnelle et de défendre leurs droits.

Prémisses

MÉMO-Qc considère qu'aujourd'hui, la participation sociale des personnes handicapées n'est plus un concept marginal; c'est une réalité qui doit être au cœur des réflexions sur les enjeux sociaux modernes et des politiques gouvernementales. Un des facteurs principaux favorisant la mobilité des personnes handicapées est l'accessibilité universelle, qui permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et de manière équivalente en bénéficiant des mêmes services, informations et installations que l'ensemble de la population. Ce concept favorise l'équité et l'approche inclusive.

L'accès au transport et à la mobilité est un enjeu majeur pour les **personnes ayant des limitations fonctionnelles** (ci-après identifiées par l'abréviation **PALF**); mieux encore, c'est en fait un droit reconnu qui ne doit pas être confiné aux modes de transports dits « adaptés ». En effet, la mobilité doit être envisagée dans une perspective large, en tant que processus regroupant un ensemble de gestes usuels permettant l'inclusion sociale des personnes handicapées et, par le fait même, un usage égal des services et installations de notre société par tous les citoyens.

Lors d'un déplacement, l'enchaînement des actions requises, toutes aussi importantes les unes que les autres dans l'atteinte de l'objectif visant à compléter de manière satisfaisante le déplacement du point A au point B, doit pouvoir s'effectuer de manière autonome, dans le confort et la sécurité, tout en respectant le mode de transport choisi librement par les utilisateurs. C'est pourquoi il est nécessaire d'investir tant au niveau de l'accessibilité universelle du réseau régulier du transport en commun que du service de transport en commun adapté, chacun répondant à des besoins complémentaires.

Toutefois, il ne faut pas oublier que plusieurs PALF sont propriétaires d'un véhicule adapté et que leurs besoins spécifiques doivent également être pris en compte dans la Politique québécoise de mobilité durable. Finalement, il faut prendre en compte la diversité des contextes régionaux de la province en matière de transport des PALF.

Fait à noter, bien que l'axe communication soit également un aspect important de l'accessibilité universelle, nous laisserons à d'autres la chance de se prononcer sur la question étant donné que la clientèle que nous représentons a principalement des limitations motrices.

Pistes de réflexion sur l'accessibilité universelle

L'accessibilité universelle, un incontournable

Le déploiement de l'accessibilité universelle a un impact certain sur la qualité de vie des personnes que nous représentons, mais aussi sur l'ensemble des Québécois. En effet, les PALF sont des révélateurs des besoins ressentis par l'ensemble de la population. Lorsque nous rendons un environnement universellement accessible, par exemple, cela permet non seulement aux PALF de l'utiliser comme tous les citoyens, mais cela procure également une plus-value pour l'ensemble des personnes : pensons aux gens âgés en perte de mobilité, aux parents avec des enfants en poussette, etc.

Il faut également noter que l'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 de l'Institut de la statistique du Québec souligne que 33,3 % de la population vivant en ménage privé ou en ménage collectif non institutionnel présente des incapacités¹.

Une autre donnée qu'il est important de mentionner à ce stade-ci est que, depuis 2005, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale prévoit que les sociétés de transport doivent faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement afin de rendre accessible le réseau régulier de transport en commun aux personnes en situation de handicap².

Dans le but de soutenir les autorités organisatrices de transport (AOT), le ministère des Transports (MTQ) a publié en 2010 un guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement intitulé « Vers l'accessibilité universelle du transport collectif ».

Devant cet état de fait, nous demandons que la Politique québécoise de mobilité durable endosse le concept de l'accessibilité universelle.

Cela viendrait soutenir l'application de l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

¹ Institut de la statistique du Québec, Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011, p. 37.

² Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, p. 19, article 67.

L'accessibilité universelle du transport collectif aux PALF: un choix rentable pour la société québécoise

Le Québec s'est doté, en 2002, d'une Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Nous lisons entre autres dans cette loi à l'article 5 que « des actions doivent permettre d'intervenir à la fois sur les causes et sur les conséquences de la pauvreté et de l'exclusion sociale pour que chaque personne puisse disposer du soutien et de l'appui que nécessite sa situation afin qu'elle puisse elle-même cheminer vers l'atteinte de son autonomie et participer activement à la vie sociale et au progrès collectif ³ ».

Dans la logique des choses, le gouvernement du Québec a mis en place des mesures en matière d'intégration et de maintien en emploi des personnes handicapées. Suite à l'entrée en vigueur de l'article 65 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, les personnes handicapées ont été intégrées, en 2008, dans la Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées.

Cette stratégie mentionne que « la disponibilité et l'accessibilité du transport sont des conditions essentielles à la participation au marché du travail. Au moment de la consultation publique, le transport a été désigné comme étant un problème crucial faisant obstacle à la participation sociale et professionnelle des personnes handicapées ⁴ ». Une politique québécoise de mobilité durable qui assure la mise en œuvre de l'accessibilité universelle du réseau régulier de transport en commun ainsi qu'un service de transport collectif adapté qui répond à l'ensemble des besoins des usagers est un gage de développement économique, car elle contribue significativement à l'intégration et au maintien en emploi des personnes ayant une déficience.

D'ailleurs, l'Association canadienne des transporteurs urbains (ACTU) a fait récemment la démonstration fort éloquente que d'offrir aux Canadiens en situation de handicap un réseau régulier accessible et un service de transport adapté a un impact économique réel. L'analyse de l'ACTU mentionne que, pour chaque 1 % de la population canadienne ayant une déficience qui occupe un emploi, cela génère 36,42 millions de dollars annuellement de revenus supplémentaires à l'échelle individuelle ⁵. En plus, ce rapport mentionne que l'effet multiplicateur a pour impact que chaque dollar supplémentaire de revenu à l'échelle individuelle génère au total trois dollars de revenus supplémentaires pour l'économie ⁶.

Dans un autre ordre d'idées, le gouvernement provincial a fait du soutien à domicile une priorité, et ce, notamment pour les personnes âgées. Pour atteindre cette priorité, il est nécessaire de mettre tout en œuvre pour que les AOT puissent offrir un service de transport en commun qui réponde aux capacités des individus. Par exemple, à Montréal, c'est plus d'un aîné sur deux qui ne possède pas de permis de conduire.

³ Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, p. 6, article 5.

⁴ Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées, p.28.

⁵ Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada, p. 21.

⁶ *Ibid.*

Ceux-ci utilisent donc le transport en commun et la marche. Notons également qu'en 2012, 85 % des nouvelles admissions au transport adapté de la STM était des usagers de 65 ans et plus.

L'accessibilité universelle dans les transports collectifs s'avère incontournable considérant les perspectives de vieillissement de la population québécoise qui prévoient que, dans moins de 10 ans, le rapport des personnes de 65 ans et plus sur la population totale sera d'une personne sur cinq ⁷. Pour s'assurer que nos citoyens aînés, qui bénéficieront de soutien à domicile, ne soient pas reclus, il faut impérativement adapter les options de transport actuelles pour améliorer leur mobilité, ce qui leur permettra de participer à la vie collective le plus longtemps possible.

Afin que les personnes handicapées qui dépendent entièrement des modes de transport adaptés et accessibles pour leurs déplacements continuent de pouvoir mener une vie active et de contribuer à la société sans subir les contrecoups de cette hausse importante d'achalandage, il est impératif que le gouvernement investisse sérieusement et rapidement dans la mise en accessibilité de son réseau de transport.

Par conséquent, nous demandons que l'accessibilité universelle en matière de mobilité durable soit financée à hauteur des besoins grandissants de la population québécoise.

⁷ L'autonomie pour tous, livre blanc sur la création d'une assurance autonomie, ISBN 978-2-550-68015-4, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Thème 1 - L'aménagement du territoire et les transports

Les espaces de stationnement réservés : un outil d'inclusion social important

Lorsque l'on aborde la question de la mobilité des PALF, on a souvent tendance à penser au transport adapté ou encore, malheureusement dans une moins large mesure, à la mise en accessibilité des réseaux réguliers de transport en commun. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'une part de la population possède un véhicule personnel adapté à sa condition. Ces personnes ont fait le choix d'investir dans leur autonomie de déplacement et ont certains besoins en matière d'aménagement urbain pour utiliser de manière efficace et sécuritaire leur moyen de transport.

Un aspect important à considérer est l'aménagement de stationnements réservés adéquats, sans lesquels la chaîne de déplacement des personnes utilisant un véhicule adapté peut être entièrement compromise, nuisant à la réalisation de leurs activités quotidiennes. Cette préoccupation, qui peut parfois être perçue comme secondaire en regard des besoins pressants vécus par l'ensemble des personnes handicapées, doit être remise à l'ordre du jour, car elle touche un nombre croissant de personnes. Disons-le une fois pour toutes, les espaces de stationnement réservés sont un outil d'inclusion sociale qui fait une grande différence pour les personnes handicapées en leur permettant de vaquer quotidiennement aux activités de la vie active à laquelle ils aspirent et ont droit.

Toutefois, divers problèmes sont vécus quotidiennement par les utilisateurs des espaces de stationnements réservés. On peut les classer en trois grandes catégories : l'insuffisance d'espaces réservés existants, le manque d'harmonisation dans l'implantation des espaces réservés à travers la province et le non-respect des espaces réservés par les autres automobilistes. Pour les besoins de ce mémoire, nous n'aborderons que les deux premiers aspects de la question, mais nous vous invitons à consulter le document exhaustif que nous avons produit sur l'ensemble des problèmes entourant le stationnement réservé disponible sur notre site Internet ⁸.

Cadre de référence provincial

Bien que le stationnement soit de compétence municipale, le MTQ a le pouvoir législatif de mettre en place des normes et de les faire appliquer par les instances sous sa juridiction. Ceci inclut notamment les normes minimales provinciales d'implantation des places réservées à appliquer au niveau municipal. En l'absence de lois provinciales, elles gèrent de manière autonome l'implantation et la surveillance des places de stationnement réservées. Certaines municipalités compartimentées en arrondissements, comme Montréal,

⁸ http://www.moelleepiniere.com/wp-content/uploads/2011/08/Stationnement_VF.pdf

laissent à ces arrondissements la gestion de leur règlementation, créant une disparité de l'application à travers leur territoire.

Nombre insuffisant d'espaces réservés

Selon les statistiques fournies par l'OPHQ, au Québec, pour une population de 7,5 millions d'habitants en 2006, on dénombrait quelque 130 000 titulaires de vignette de stationnement pour personnes handicapées. Cela signifie que 1,72 % de la population serait titulaire d'une vignette de stationnement. Selon le Code de construction du Québec, dans un bâtiment où se trouvent 25 emplacements de stationnement ou plus, au moins 1 % de ces emplacements (et au minimum un emplacement) doivent être aménagés à l'intention des personnes handicapées. En comparant le 1 % édicté par la norme et le 1,72 % de la population qui utilise une vignette, nous constatons un écart important. De plus, il est à noter que la norme directrice, entrée en vigueur le 7 novembre 2000, ne s'applique qu'aux installations faites après cette date. Pour toute construction datant de plus de 10 ans, on n'a pas à se conformer à cette norme. Il résulte de cette situation que le pourcentage réel du total des espaces de stationnement existant attribué aux places réservées est bien en deçà du 1 % prescrit.

Pour être certain que les utilisateurs de vignettes auront suffisamment de places de stationnement réservées, il faudrait que le nombre réel de places de stationnement réservées se rapproche du ratio de 1,72 % mentionné ci-haut, ce qui n'est pas le cas. La situation est très préoccupante, en particulier dans les grandes agglomérations où la proportion de personnes handicapées est très importante en raison de la grande prévalence de services. De plus, il ne faut pas oublier que la population vieillit et que, à cause de leurs difficultés motrices et de leur état de santé, les personnes âgées sont des utilisateurs réguliers des vignettes. En ce moment, les chiffres de la SAAQ indiquent que 65 % des utilisateurs des vignettes sont des gens âgés de 65 ans ou plus.

Manque d'harmonisation dans l'implantation des espaces réservés

Tout d'abord, mentionnons qu'il n'existe pas de cadre de référence officiel concernant les normes à respecter dans l'implantation des stationnements réservés. Toutefois, en vertu de l'article 388 du Code de la sécurité routière, les places réservées doivent être identifiées par un panneau de signalisation de type P-150-5. Autrement dit, si un espace réservé n'est pas désigné par ce panneau précis, les policiers ne peuvent donner de constat d'infraction, laissant le champ libre aux utilisateurs non autorisés à les occuper impunément.

La problématique de l'harmonisation de la signalisation est principalement présente dans les stationnements hors rue, qui sont des stationnements privés. Dans les centres commerciaux par exemple, on utilise encore trop souvent les panneaux sur fond bleu, n'ayant pas de force légale. On néglige aussi d'utiliser le nombre de panneaux nécessaires ainsi que la peinture bleue pour marquer au sol. Cela a pour conséquence de diminuer la visibilité des stationnements réservés et d'augmenter leur utilisation par des personnes non autorisées. En résumé, nous pouvons affirmer que le peu d'encadrement législatif sur les dimensions des

stationnements et la façon de les implanter engendre une mauvaise utilisation des stationnements réservés par les usagers de la route.

Par ailleurs, il faut comprendre qu'il ne suffit pas de réserver une place de stationnement pour qu'elle soit utilisable par une personne handicapée; il faut également que la configuration de cette dernière, tant au niveau de son emplacement que de sa configuration, respecte certaines normes définies d'accessibilité universelle. En effet, plusieurs véhicules adaptés sont munis de rampes pour permettre à un fauteuil roulant d'y pénétrer, nécessitant un espace de stationnement d'une largeur excédant les normes régulières. De plus, pour qu'une personne handicapée puisse circuler de son véhicule aux lieux de son déplacement, un parcours sans obstacle doit être mis à sa disposition. Ces éléments doivent donc être considérés dans les normes d'implantation à instaurer.

Nous demandons :

- ➔ **Une harmonisation des normes d'implantation applicable à l'échelle provinciale, ce qui permettrait d'avoir un cadre de référence légal à appliquer tant aux nouveaux projets qu'aux espaces existants;**
- ➔ **Un recensement des espaces de stationnements réservés existants à travers la province, ce qui permettra de dresser un portrait de la situation actuelle; les données doivent être rendues publiques;**
- ➔ **Que le nombre minimum d'espaces de stationnements réservés au prorata des places disponibles dans un stationnement soit défini comme suit :**

Nombre de places de stationnement	Nombre minimal de places réservées
1 à 50	2
51 à 100	4
101 à 200	6
201 à 400	8
401 à 500	10
501 et plus	2 % du total

Thème 2 - La gouvernance et le financement du transport collectif

Suivis des Plans d'action de développement

L'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale stipule que, depuis 2005, l'ensemble des instances délivrant un service 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. De plus, il y est indiqué que le ministre des Transports doit évaluer et approuver ces plans, de même que s'assurer de leur exécution.

Selon les informations dont nous disposons, plus du tiers des AOT n'ont pas encore déposé de plan de développement, quelque sept ans plus tard. Par ailleurs, il semble que l'approbation des plans par le Ministère accuse de lourds retards, tout comme les suivis concernant la mise en application des plans approuvés.

Finalement, nous ne pouvons taire le fait que plusieurs des plans déposés nous semblent plutôt légers en regard des besoins criants vécus par les PALF depuis déjà trop longtemps.

À la lumière de ces informations, nous demandons que le MTQ :

- ➔ **Oblige les AOT délinquantes à déposer un plan de développement dans les mois à venir;**
- ➔ **Assure un suivi annuel de l'avancement des plans de développement approuvés;**
- ➔ **Instaure des normes minimales provinciales à inclure dans tout plan de développement en collaboration avec le milieu communautaire;**
- ➔ **Instaure des mécanismes de contrôle ne pénalisant pas les usagers pour assurer que les plans sont exécutés avec diligence.**

Programmes découlant de la Politique québécoise de mobilité durable

Il est démontré que l'accessibilité universelle, lorsqu'elle est intégrée au tout début du projet, n'entraîne pas de coûts supplémentaires significatifs. Par contre, lorsque nous rendons des infrastructures existantes accessibles universellement, cela occasionne souvent des coûts importants.

De ce fait, le MTQ devrait exiger pour tout projet recevant des fonds à travers ses programmes de financement l'intégration, et ce, dès la conception des plans et devis, de l'ensemble des éléments nécessaires à la pleine accessibilité des lieux et des services du projet.

Programme dédié à l'accessibilité universelle

Les différentes AOT ont depuis 2005 l'obligation d'amorcer la mise en accessibilité de leur réseau régulier. Pour ce qui est des nouveaux projets, il n'est pas plus coûteux d'inclure le concept d'accessibilité universelle dès le début. Par contre, nous savons que de rendre universellement accessibles des installations existantes occasionne des coûts importants.

Prenons en exemple la mise en accessibilité des stations de métro du réseau de la Société des transports de Montréal (STM) qui, faute de financement adéquat, ne sera pas complètement terminée avant 2083 si elle se poursuit au rythme actuel. Il faut dire que malgré le fait que le réseau d'autobus de la STM est en grande partie accessible aux PALF, il est essentiel de rendre le réseau du métro entièrement accessible. Ces deux réseaux doivent impérativement se développer de manière complémentaire afin de permettre une chaîne de déplacements intermodale aux usagers qui sont des PALF, comme celle offerte aux personnes sans limitation. Ce serait d'ailleurs un moyen de réduire de manière importante les besoins de déplacements en transport collectif adapté dont les coûts sont très élevés.

Jusqu'à ce jour, les dépenses reliées à l'accessibilité universelle des installations existantes des AOT ont dû se faire via le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), alors que ce programme vise essentiellement le remplacement des équipements ayant atteint la fin de leur vie utile. Cependant, dans bien des cas, cette manière de faire oppose les besoins d'entretien majeurs et prioritaires en termes de sécurité aux travaux de mise en accessibilité qui s'en trouvent indûment retardés.

Pour éviter cette compétition entre des besoins distincts et essentiels, nous croyons qu'il faut instaurer un fonds distinct dédié à la mise en accessibilité des infrastructures et des équipements existants.

Ce programme doit être indépendant du Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées afin de ne pas réduire l'offre de transport adapté. De plus, tous les projets admissibles à d'autres programmes d'aide, notamment tout nouveau projet permettant l'intégration de l'accessibilité universelle en amont, ne devraient pas être admis au programme dédié à l'accessibilité universelle.

Pour toutes ces raisons, nous demandons qu'un programme dédié à l'accessibilité universelle soit créé avec de nouveaux budgets récurrents.

Implication et consultation du milieu communautaire

Le milieu communautaire autonome de défense de droits des PALF a développé à travers le temps une précieuse expertise concernant les besoins des personnes qu'il représente. Nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de mettre à profit cette expertise dans l'ensemble des processus décisionnels touchant sa clientèle.

Nous demandons que le milieu communautaire soit activement impliqué et consulté dans toutes les décisions importantes liées au transport adapté et aux réseaux réguliers.

Par ailleurs, nous considérons qu'il est nécessaire qu'il y ait un ou une représentante des usagers ayant une limitation sur le conseil d'administration de tout fournisseur de services de transport, et ce, tant au niveau du transport adapté que du transport collectif régulier. Cette mesure permettra d'assurer une vigie concernant les besoins des PALF et de vérifier que les orientations de ces instances respectent les principes de l'accessibilité universelle. Cette personne devrait être nommée sous les recommandations des organismes représentatifs du milieu communautaire.

Nous demandons qu'un représentant choisi par le milieu communautaire siège au conseil administratif de tout fournisseur de transport.

Thème 5 - Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite

Financement du transport collectif adapté

Le transport collectif adapté doit faire partie intégrante de la réflexion entourant la Politique québécoise de mobilité durable. Un des éléments à considérer est le financement de ce dernier par le gouvernement afin qu'il réponde aux besoins des personnes qui l'utilisent. Pour illustrer notre propos, nous prendrons l'exemple de la Ville de Montréal.

Depuis quelques années, il y a zéro refus au transport adapté de la STM et nous avons constaté l'impact très positif que cela a eu sur la clientèle. Si cela a pu se faire, c'est que le Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées a, jusqu'en 2012, soutenu financièrement la hausse d'achalandage des services de transport collectif adapté, qui s'élève en moyenne à 6,3 % par année⁹.

Toutefois, le budget 2013 du gouvernement provincial a laissé entendre que les mesures de financement de la hausse d'achalandage ne seraient pas reconduites à l'avenir. Cela aurait des conséquences catastrophiques pour les usagers du transport collectif adapté, car les transporteurs ne seraient plus en mesure de répondre à la hausse d'achalandage et devraient revoir à la baisse l'offre de service au moment même où les besoins deviennent de plus en plus criants.

D'une part, nous constatons que le nombre d'usagers et de déplacements ne cessent de croître exponentiellement d'année en année, notamment en raison du vieillissement de la population. D'autre part, la contribution par déplacement du gouvernement provincial dans le cadre du financement du transport adapté diminue continuellement, et ce, depuis plusieurs années déjà.

Ce sous-financement chronique nous préoccupe, car nous craignons que le manque d'argent ait une incidence négative sur l'offre et la qualité des services offerts à la population de la part des transporteurs pour les années à venir. Ce manque à gagner s'explique par le fait que le Ministère n'a jamais indexé le montant fixe de 15 \$ accordé par déplacement, et ce, malgré la hausse constante des frais de fonctionnement des AOT. Il en va de même pour les déplacements interrives qui ne sont, à ce jour, financés par l'Agence métropolitaine de transport qu'à hauteur de 10 \$ par déplacement.

⁹ Plan stratégique 2020 de la STM.

Nous demandons donc que :

- ➔ **La contribution du Ministère se base sur un pourcentage du coût réel par déplacement des AOT;**
- ➔ **Le programme d'aide au transport adapté soit bonifié en tenant compte de la hausse d'achalandage;**
- ➔ **Le programme d'aide au transport adapté soit assorti d'une enveloppe protégée.**

Ces éléments permettront d'assurer la pérennité des services de transport en commun adaptés répondant à un besoin essentiel des PALF et des personnes vieillissantes.

Le droit à l'accompagnement

Pour plusieurs PALF, 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 avoir besoin d'un accompagnateur à destination pour réaliser leurs activités. Actuellement, la gestion du droit à l'accompagnement en transport est très inégale en fonction des types de limitation de la clientèle et des modes de déplacements utilisés.

Par ailleurs, à l'heure actuelle, les comités d'admissibilité des services de transport adapté ont le pouvoir de décréter que certains usagers doivent obligatoirement être accompagnés pour effectuer un déplacement. Il devrait donc incomber aux instances responsables de fournir cet accompagnateur pour les déplacements de ces personnes, qui n'ont en général pas les moyens de le faire et qui se voient ainsi discriminés dans leur droit à la mobilité et confinés à domicile.

Par conséquent, nous demandons que :

- ➔ **Le droit à l'accompagnement soit reconnu par tous les transporteurs et que ce droit s'applique uniformément au Québec;**
- ➔ **Les personnes pour qui une obligation d'accompagnement est déterminée soient accommodées dans cette obligation.**

Offre de service de taxi adapté

Un des autres éléments ayant permis aux services de transport adapté de répondre à la demande dans les dernières années est la contribution de l'industrie du taxi dans la livraison du service, notamment le taxi accessible.

Celui-ci permet de transporter à coût moins élevé que le minibus les usagers qui ne peuvent s'asseoir sur la banquette d'une voiture berline (46,80 \$ en minibus versus 19 \$ en taxi accessible). Il est important de mentionner que le transporteur devra toujours offrir le service par minibus, car il y a des usagers qui ne peuvent être transportés que par ce type de véhicule.

Le 19 décembre 2012, le gouvernement du Québec annonçait par décret la prolongation du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant (PSATAITPFR) jusqu'au 31 mars 2013.

Dans un premier temps, cette annonce apparaissait comme une excellente nouvelle puisque ce programme venait à échéance le 31 décembre 2012. Cette prolongation de trois mois constituait selon nous un délai nécessaire pour que les responsables du dossier au ministère des Transports du Québec puissent terminer leurs travaux d'analyse permettant une véritable reconduction du programme.

À la surprise de tous, il appert que le programme serait définitivement abandonné à compter du 31 mars 2013. Nous sommes d'autant plus surpris d'une telle décision puisqu'il s'agit d'un programme qui a fait ses preuves au fil des ans.

À bien des égards, ce programme était souvent cité en exemple puisqu'il permettait la disponibilité de services de transport pour les PALF au même tarif exigé des autres usagers. Par ailleurs, le nombre de véhicules ainsi adaptés permettait aux personnes handicapées d'avoir recours à leur service de façon privée comme tout autre client des taxis. Quant au volet autocar, l'adaptation d'une partie du parc d'autocars constituait une solution de rechange intéressante à une adaptation complète.

Pour nous, il s'agit d'un recul important par rapport à la politique gouvernementale « **À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité** », particulièrement au moment où le Québec voit une importante tranche de sa population vieillissante qui nécessitera de plus en plus un tel type de transport pour ses déplacements. Un recul d'autant plus inexplicable que le Canada a ratifié en 2010 la **Convention relative aux droits des personnes handicapées** de l'Organisation des Nations Unies, avec l'appui officiel du Québec. L'article 9 de cette Convention engage les États à prendre des mesures pour assurer aux personnes handicapées :

« (...) l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication (...) et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs (...) »

Le PSATAITPFR a été mis en place en 2001-2002 et avait pour objectif que l'ensemble du territoire québécois soit desservi par ce type de véhicule qui offre une plus grande souplesse d'utilisation et qui diminue ainsi sensiblement les temps de parcours des usagers en comparaison à l'utilisation du minibus.

Le parc est passé de 66 véhicules en 2002 à plus de 360 en 2011. Le pourcentage de la clientèle transportée par taxi accessible est passé de 2,12 % en 2002 à 11,31 % des 7 millions de passagers en 2009. À l'échelle du Québec, le recours au taxi constitue une économie importante pour le ministère des Transports du Québec en comparaison à l'utilisation du minibus. La hausse constante de la clientèle utilisant des services de transport adapté au cours des dernières années a été essentiellement dirigée vers le taxi.

Le volet d'adaptation des autocars a été introduit en 2007 et a permis de rendre accessibles une cinquantaine d'autocars qui peuvent accueillir des clients en fauteuil roulant. Ce même volet du programme a également permis d'aménager une vingtaine de terminus pour les rendre plus faciles d'accès aux PALF.

Nous croyons que la décision de mettre fin à ce programme affectera la qualité des services à la clientèle et pourrait même s'avérer un choix économique coûteux pour l'ensemble de la collectivité québécoise. En effet, sans les subventions octroyées via ce programme, les compagnies d'autocar et les propriétaires de taxi refuseront de payer pour l'adaptation de leurs véhicules. Cela obligera les services de transport adapté à recourir au minibus. Cela coûtera significativement plus cher et allongera le temps de parcours du fait que ce véhicule transporte plus de clients. Dans un contexte où l'État prône à la fois la mobilité et le maintien des gens dans leur milieu de vie, nous voyons mal comment une telle décision serait de nature à favoriser la qualité des services offerts à ces citoyens qui, pour la très grande majorité, n'ont d'autre choix que le transport adapté.

Considérant l'ensemble de ces informations, nous demandons que le gouvernement du Québec remette sur pied le PSATAIPFR.

Flotte de taxis universellement accessibles

Plusieurs grandes villes ont développé un modèle unique de taxi sur leur territoire en y intégrant des normes d'accessibilité variables. Ainsi, plutôt que d'investir des dizaines de milliers de dollars pour rétro-installer des adaptations, les véhicules sont conçus et construits pour accueillir des PALF. Un bel exemple de ceci est le système de taxis de Londres, dont l'entièreté de la flotte est accessible¹⁰. Ceci est un réel atout pour l'ensemble des PALF qui peuvent ainsi, comme l'ensemble de la population, facilement et simplement utiliser les taxis privés.

À notre connaissance, les modèles actuellement étudiés au Québec ne correspondent pas aux besoins des PALF et, accessoirement, aux exigences du climat québécois.

Nous demandons donc d'investir dans la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception afin que le parc de taxis privés soit largement accessible aux PALF.

Programme d'adaptation de véhicule (PAV)

Pour plusieurs PALF, la mobilité est synonyme de véhicule privé pour diverses raisons. En effet, certaines n'ont pas d'autre option dans leurs déplacements que d'utiliser leur véhicule personnel adapté du fait que les services de transport adapté ne répondent pas à leurs besoins d'autonomie ou aux contraintes de leurs responsabilités sociales. De plus, dans plusieurs régions moins densifiées en population, ces services sont pour ainsi dire inexistantes. Le véhicule privé adapté devient dès lors un important instrument de l'inclusion sociale des PALF, un pré requis à leur participation à la vie active.

¹⁰ http://www.the-london-taxi.com/london_taxi_accessibility

Lors du budget 2013 du gouvernement provincial, il a été annoncé la fin du Programme Vert duquel dépendait les fonds du PAV, sans toutefois annoncer que de nouveaux fonds seraient accordés à la reconduite du PAV.

Pour l'ensemble des personnes ne bénéficiant pas de la couverture d'un agent payeur comme la SAAQ ou la CSST, le PAV est le seul moyen de procéder à l'adaptation de leur véhicule. Selon nos informations, le PAV du MTQ a effectué en moyenne deux cent cinquante adaptations de véhicule par année entre 2005 et 2011. Priver ces personnes de l'adaptation de leur véhicule viendrait entraver significativement leur potentiel d'intégration sociale, tout en contrevenant au principe selon lequel les PALF ne doivent pas avoir à compenser financièrement pour les besoins découlant de leurs limitations.

Nous demandons donc que le PAV et les fonds qui y sont rattachés soient officiellement reconduits et soient assortis d'une enveloppe protégée.

Par ailleurs, nous désirons attirer votre attention sur un problème causé par une directive dans l'application du PAV. En raison du libellé de la directive 4.5 de ce programme, les personnes handicapées résidant dans un CHSLD se voient systématiquement refuser le droit de bénéficier des subventions accordées par ce programme. Elles n'ont donc pas la possibilité de faire adapter leur véhicule, ce qui a un impact considérable sur leur vie.

La situation actuelle pose problème à plusieurs personnes en diminuant leur qualité de vie déjà très limitée. Elles n'ont souvent pas réellement choisi de résider dans ce type d'institution principalement destinée aux personnes en perte d'autonomie. Il s'agit toutefois bien souvent de la seule ressource leur permettant de recevoir les soins requis par leur état de santé.

En effet, plusieurs PALF socialement actives, désireuses et capables de demeurer à leur domicile, doivent se résigner à intégrer un établissement du réseau de la santé tel un CHSLD, souvent en raison d'un nombre insuffisant d'heures de services de maintien à domicile octroyées par le réseau de la santé.

La grande majorité de ces personnes auraient intérêt à être autonomes dans leurs déplacements. Sans cette autonomie (que le transport adapté ne peut souvent pas assurer), les sorties les plus simples nécessitent une organisation et une énergie démesurée et peuvent devenir une source majeure de stress.

Toutefois, présentement, le dossier de ces personnes est considéré comme irrecevable par le PAV et elles attendent avec impatience une modification des critères d'admissibilité pour retrouver une partie de leur liberté.

Bien que nous comprenions les motifs derrière la mise en place de ce critère, nous pensons qu'il y a lieu de le modifier (afin d'éviter qu'un élément aussi peu représentatif des besoins réels que le lieu de résidence soit utilisé pour déterminer l'éligibilité d'une personne à une aide financière) et d'évaluer chaque dossier individuellement. Le droit de mobilité et de choix du mode de déplacement ne devrait pas être bafoué par un rigorisme administratif.

Cette situation est d'autant plus injuste que les personnes ayant été victimes d'un accident de la route et ne relevant pas du PAV – comme toutes les autres personnes handicapées du Québec d'ailleurs – peuvent obtenir l'adaptation de leur véhicule même si elles résident en CHSLD. De plus, la disposition du Ministère va à l'encontre du premier principe directeur guidant l'administration du PAV énoncé au point 4.4 concernant l'accessibilité universelle au programme en vertu de l'article 1g de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées.

Nous vous demandons donc de procéder à la modification des directives du PAV dans le but de pouvoir évaluer les demandes des citoyens en fonction de leurs besoins et non de leur lieu de résidence afin que les personnes en CHSLD ne soient plus exclues automatiquement.

Conclusion

Les arguments soutenant l'importance de l'accessibilité universelle sont aujourd'hui largement admis dans la société québécoise et même internationalement. On reconnaît qu'il n'est plus acceptable de laisser toute une partie de la population de côté et qu'il faut agir collectivement pour permettre aux personnes ayant une limitation physique de participer activement à la société.

Toutefois, pour que cette volonté ne demeure pas qu'un vœu pieu, il est nécessaire de se donner collectivement les moyens de nos ambitions. Cela est d'autant plus vrai aujourd'hui, compte-tenu des défis que le vieillissement croissant actuel de la population amène dans l'organisation des services aux citoyens et de la pression grandissante qu'il exercera dans les prochaines années sur les structures et organisations en place.

Les besoins de mobilité de l'ensemble de la population, incluant les PALF, n'iront pas en diminuant, bien au contraire. En effet, des facteurs comme le souhait de favoriser l'intégration au marché de l'emploi et de préférer le maintien à domicile chez cette clientèle feront en sorte que ces personnes auront de plus en plus le besoin et le désir de pouvoir se déplacer et de réaliser leurs activités de façon autonome et de manière équivalente en bénéficiant des mêmes services, informations et installations que l'ensemble de la population.

L'accès au transport et à la mobilité est un enjeu majeur pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles et est un droit reconnu par divers documents de Loi, dont la Charte des droits et libertés de la personne. De ce fait, la consultation actuelle visant à établir une politique collective et durable sur la mobilité de notre société doit tenir compte des besoins des PALF dans une perspective large. Il faut que cette politique envisage la mobilité comme un processus regroupant un ensemble de gestes usuels permettant l'inclusion sociale des personnes handicapées et, par le fait même, un usage égal des services et installations de notre société par tous les citoyens.

Pour mener à bien ce grand projet de société, il nous faut décider collectivement d'investir aujourd'hui dans l'avenir. Évitions de répéter les erreurs du passé qui nous ont appris qu'il est coûteux, tant au niveau financier qu'au niveau social, de ne pas tenir compte des besoins de l'ensemble de la population dans l'organisation de notre société.

En terminant, rappelons-nous que les besoins des PALF ne sont, en vérité, que des révélateurs des besoins de tous qui, à un moment ou à un autre de la vie, seront confrontés à des situations venant contraindre leur mobilité. Investir dans l'accessibilité universelle est donc un choix sensé, réfléchi, rentable et durable!

Nos demandes en 14 points

1. **Nous demandons que la Politique québécoise de mobilité durable endosse le concept de l'accessibilité universelle.**
2. **Nous demandons que l'accessibilité universelle en matière de mobilité durable soit financée à hauteur des besoins grandissants de la population québécoise.**
3. **Nous demandons :**
 - ➔ **Une harmonisation des normes d'implantation applicable à l'échelle provinciale, ce qui permettrait d'avoir un cadre de référence légal à appliquer tant aux nouveaux projets qu'aux espaces existants;**
 - ➔ **Un recensement des espaces de stationnements réservés existants à travers la province, ce qui permettra de dresser un portrait de la situation actuelle; les données doivent être rendues publiques;**
 - ➔ **Que le nombre minimum d'espaces de stationnements réservés au prorata des places disponibles dans un stationnement soit défini selon les normes établies à la page 6.**
4. **Nous demandons que le MTQ :**
 - ➔ **Oblige les AOT délinquantes à déposer un plan de développement dans les mois à venir;**
 - ➔ **Assure un suivi annuel de l'avancement des plans de développement approuvés;**
 - ➔ **Instaure des normes minimales provinciales à inclure dans tout plan de développement en collaboration avec le milieu communautaire;**
 - ➔ **Instaure des mécanismes de contrôle ne pénalisant pas les usagers pour assurer que les plans sont exécutés avec diligence.**
5. **Nous demandons que le MTQ exige pour tout projet recevant des fonds à travers ses programmes de financement l'intégration, et ce, dès la conception des plans et devis, de l'ensemble des éléments nécessaires à la pleine accessibilité des lieux et des services du projet.**
6. **Nous demandons qu'un programme dédié à l'accessibilité universelle soit créé avec de nouveaux budgets récurrents.**
7. **Nous demandons que le milieu communautaire soit activement impliqué et consulté dans toutes les décisions importantes liées au transport adapté et aux réseaux réguliers.**

8. **Nous demandons qu'un représentant choisi par le milieu communautaire siège au conseil administratif de tout fournisseur de transport.**
9. **Nous demandons que :**
 - ➔ **La contribution du Ministère se base sur un pourcentage du coût réel par déplacement des AOT;**
 - ➔ **Le programme d'aide au transport adapté soit bonifié en tenant compte de la hausse d'achalandage;**
 - ➔ **Le programme d'aide au transport adapté soit assorti d'une enveloppe protégée.**
10. **Nous demandons que :**
 - ➔ **Le droit à l'accompagnement soit reconnu par tous les transporteurs et que ce droit s'applique uniformément au Québec;**
 - ➔ **Les personnes pour qui une obligation d'accompagnement est déterminée soient accommodées dans cette obligation.**
11. **Nous demandons que le gouvernement du Québec remette sur pied le programme d'adaptation des taxis.**
12. **Nous demandons que le gouvernement du Québec investisse dans la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception afin que le parc de taxis privés soit largement accessible aux PALF.**
13. **Nous demandons que le PAV et les fonds qui y sont rattachés soient officiellement reconduits et soient assortis d'une enveloppe protégée.**
14. **Nous demandons au MTQ de procéder à la modification des directives du PAV dans le but de pouvoir évaluer les demandes des citoyens en fonction de leurs besoins et non de leur lieu de résidence afin que les personnes en CHLSD ne soient plus exclues automatiquement.**

Bibliographie

Lois du Québec

Code de construction, Loi sur le bâtiment, L.R.Q, c. B-11

Code de la sécurité routière. L.R.Q. chapitre C-24.2

Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale : L.R.Q., c. E-20.1

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1.

Loi sur les compétences municipales L.R.Q., chapitre C-47.1.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1.

Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, p.6, article 5.

Autres publications

ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DE LA RIVE-SUD OUEST. Espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées. Ensemble... faisons respecter ces espaces en adoptant le panneau d'affichage réglementaire P-150. URL : <http://www.aphrso.org/pdf/depliant-stationnement.pdf>

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées. Juin 2009. 84 p. URL : http://www.ophq.gouv.qc.ca/documents/Politique_a_part_entiere.pdf

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités. URL : http://www.ophq.gouv.qc.ca/Documents/plan_actions/1207_MAJ%202010-03-01_Guide%20stationnement%20ph_062010.pdf

VILLE DE QUÉBEC et INSTITUT DE RÉADAPTATION EN DÉFICIENCE PHYSIQUE DE QUÉBEC (IRDPO). Guide pratique d'accessibilité universelle, Manuel d'utilisation, novembre 2003, 22 p. URL : http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/amenagements_adaptes.aspx

Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées, p.28.

L'autonomie pour tous, livre blanc sur la création d'une assurance autonomie, ISBN 978-2-550-68015-4, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013.

Politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité.

Convention relative aux droits des personnes handicapées adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies le 6 décembre 2006.

Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada. p. 21

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011, p. 37.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. Plan stratégique 2020.

Sites Internet

<http://www.societelogique.org/dev/contenu/?page=infotech/stationnement>

http://www.statdemtl.qc.ca/index.php?page_id=322&lang=fr

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2076,2453845&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://www.the-london-taxi.com/london_taxi_accessibility