

Consultation STS

UN RÉSEAU QUI NOUS TRANSPORTE TOUS

**Démarche d'élaboration d'un Plan de développement pour
l'accessibilité universelle des personnes à mobilité réduite**

au réseau urbain de Sherbrooke

895, rue Cabana, Sherbrooke

Novembre 2011

Présentation du RUTASM

Nous nous présentons, le Regroupement des usagers du transport adapté de Sherbrooke métropolitain, dont le mandat premier est d'assurer une surveillance pour que soient respectés les droits des personnes handicapées à un service le plus adéquat et le plus sécuritaire possible au transport adapté et collectif.

Nous sommes un organisme de défense collective des droits qui, selon Cadre de référence EN MATIÈRE D'ACTION COMMUNAUTAIRE du SACAIS, fait de la défense qui «est collective non seulement parce qu'elle est issue du groupe, mais aussi parce qu'elle fait référence à une action qui touche l'ensemble des personnes vivant une situation problématique semblable. La défense collective des droits déborde, en effet, les intérêts des personnes qui militent au sein de l'organisation pour rejoindre ceux de toutes les personnes potentiellement visées. On rejoint ici le principe même de transformation sociale sur lequel se fonde l'action communautaire autonome.» C'est dans cet esprit que nous avons mené nos luttes concernant, entre autres, le rétablissement de la passe mensuelle au transport adapté, l'accessibilité des compagnies interurbaines estriennes et celle du transport collectif du HSF ou des demandes pour plus d'heures de services au transport adapté, etc.

Notre présentation veut dans ce sens, et dans un esprit de collaboration, apporter des commentaires et recommandations, afin d'assurer une accessibilité au transport régulier le plus adéquat et le plus sécuritaire possible pour les personnes handicapées, et dans le respect de leurs droits et législations établies en transport.

1. Introduction [du document de la STS]

▲- Il est intéressant de voir rappeler la mission de la STS qui est de desservir «la population» et par des moyens de transports «accessibles». Et très pertinent aussi le fait de rajouter que pour ce faire (2^e paragraphe), la STS assure deux (2) types de services : le transport urbain et le transport adapté. Nous reviendrons plus loin sur le fait que le Ministère des Transports (MTQ) considère comme transports «collectifs» et le transport régulier et le transport adapté. Quant à nous, nous considérons également le transport adapté comme un transport urbain et comme un transport collectif. D'où l'importance, selon nous, de rajouter, lorsque qu'il est question du réseau «régulier», le mot «régulier» au transport urbain ou transport collectif, ce qui est d'ailleurs fait à certains endroits dans le texte.

▲- Nous aimerions rajouter la mission qui est décrite dans la loi des STC, notre organisme étant beaucoup préoccupé que les personnes handicapées connaissent bien toutes les lois qui les concernent :

L.R.Q., chapitre S-30.01

LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

3. Une société a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes dans son territoire et, dans la mesure où le prévoit une disposition législative, hors de celui-ci.

À cette fin, elle soutient le transport en commun et, le cas échéant, favorise l'intégration de ses différents modes de transport collectif avec ceux de toute autre personne morale de droit public à qui la loi ou un acte constitutif accorde l'autorité d'exploiter une entreprise de transport en commun.

2001, c. 23, a. 3.

4. Dans la poursuite de sa mission, une société exploite une entreprise de transport en commun de personnes, notamment par autobus et par taxi collectif.

2001, c. 23, a. 4.

5. Une société peut aussi offrir des services spécialisés dont, notamment, des services:

- 1° adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite;
- 2° adaptés aux besoins des élèves de niveaux primaire et secondaire;
- 3° permettant à une personne de noliser un autobus ou un minibus;
- 4° permettant à une personne d'effectuer des randonnées touristiques.

Une société **doit*** offrir les services visés au paragraphe 1° du premier alinéa lorsqu'il s'agit de personnes handicapées. À cet effet, elle peut assurer la mobilité des personnes hors de son territoire, y compris dans celui d'une société de transport en commun avec qui elle occupe le territoire d'une communauté métropolitaine.

2001, c. 23, a. 5.

* Le **carré** est du RUTASM.

▲- Quant à la statistique qui est citée que la STS assure en moyenne 2 fois plus de déplacements par habitant en transport adapté que les autres STC, la moyenne des 9 STC étant de 1,04 et celle de la STS de 1,6, nous voulons exprimer que nous estimons qu'il y a d'autres statistiques à tenir compte, si le but est réellement de faire des comparaisons dans les services offerts (autres statistiques comparatives jointes 2007-08-10 en annexe).

▲- Bravo à la STS d'exprimer clairement, au 3^e paragraphe, son désir de favoriser l'intégration des personnes handicapées, **«tout en adaptant son réseau [régulier] de façon qu'il réponde aux besoins des personnes à mobilité réduite.»** Bravo d'insérer cette notion de «mobilité réduite» dans l'orientation que le STS se donne, illustré dans le titre de son Plan de développement, et qui rejoint l'esprit du GUIDE PRATIQUE du MTQ de juillet 2010, car l'obligation légale actuelle, selon l'article 67, comme cité au paragraphe suivant, s'applique seulement aux «personnes handicapées».

Définition de personnes à mobilité réduite

Le RUTASM voudrait à ce moment-ci traiter de la définition de «personne à mobilité réduite», définition que le document fait état en page 5, et qui cite la définition du Grand dictionnaire terminologique de l'Office de la langue française. Loin de nous l'idée de contester cette instance importante pour la langue française, mais nous suggérons à la STS d'utiliser les définitions en lien avec les lois actuelles, politiques et programmes de subventions du MTQ, pour plus de facilité de compréhension, et de cohérence. Dans notre lettre adressée à M. Marc Denault le 08-09-10, en tant que président de CMDs et de la STS, nous avons apporté cette information (lettre jointe en annexe), en faisant allusion à la définition de «*personnes à mobilité réduite*» décrite par le Ministère des Transports du Québec dans *La Politique d'admissibilité au transport adapté*, laquelle doit être respectée par la STS pour obtenir les subventions au transport adapté :

« 2.2 La personne admissible au transport adapté

Plusieurs personnes ont une mobilité réduite, c'est-à-dire qu'elles rencontrent, à des degrés divers et pour différentes raisons, des obstacles lorsqu'elles effectuent un déplacement. Ainsi, en regard de l'utilisation de services réguliers de transport en commun, ces limitations peuvent gêner ou empêcher le déplacement et être sporadiques, temporaires ou permanentes. Parmi les clientèles à mobilité réduite, on retrouve bon nombre de personnes âgées, de personnes handicapées et de personnes temporairement limitées dans leurs activités à la suite d'un accident ou en raison d'une maladie.

Toutes ces personnes à mobilité réduite ne requièrent pas un service de transport adapté. Le transport adapté est un service qui a été mis sur pied à l'intention des personnes handicapées qui présentent une ou plusieurs limitations fonctionnelles engendrées par certaines déficiences. Par ailleurs, toutes les limitations fonctionnelles à la mobilité ne nécessitent pas l'utilisation d'un tel service de transport collectif. (La Politique d'admissibilité, 1998)

Également, permettez-nous de vous reproduire la définition de «*personne handicapée*» incluse dans cette même politique - que l'on retrouve aussi pratiquement identique dans la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* de 2004 - et la partie rajoutée aux fins d'admissibilité (car toute personne handicapée, ou ayant une déficience, n'est pas automatiquement admissible au transport adapté) :

Ainsi, aux fins de la présente politique, sera considérée comme admissible au transport adapté toute personne qui répond aux deux conditions suivantes :

1- être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement des activités normales,

et

2- avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un tel service de transport. (id., 1998)»

Il nous semble enfin important de rappeler ici, pour compléter, les précisions apportées dans le GUIDE PRATIQUE, cité au 5^e paragraphe, question de s'entendre sur les mêmes mots :

«Les plans de développement visent à rendre accessibles les services de transport aux personnes handicapées. Selon la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, une personne handicapée correspond à toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes.

Les plans de développement, en préconisant une approche inclusive, auront pour effet que les services rendus accessibles permettront également à d'autres personnes de les utiliser plus facilement. En effet, en plus des personnes handicapées, certaines autres personnes peuvent avoir des difficultés de mobilité en raison de l'âge, d'une condition de santé précaire ou lorsqu'elles éprouvent des difficultés temporaires. On regroupe ces personnes usuellement sous le terme de « personnes à mobilité réduite ». Ce terme figure notamment dans la Politique québécoise du transport collectif où les mesures préconisées touchent une clientèle plus large que celle des personnes handicapées.

Le carré est du RUTASM.

Il importe enfin de mentionner que « personne ayant des limitations fonctionnelles » est le terme retenu par les personnes handicapées elles-mêmes au sein des organisations vouées à la défense de leurs droits.» (p. 19, GUIDE PRATIQUE)

▲- Ces précisions apportées, revenons au 5^e paragraphe de l'**Introduction** de la STS. Dans la première raison rapportée pour «l'imposition» par le MTQ d'un tel Plan de développement, il est pertinent de la part de la STS de rappeler le droit de tout citoyen et citoyenne de se déplacer et circuler sans discrimination, et de faire référence à la Charte des droits et libertés de la personne, surtout celle du Québec. Nous reproduisons ici l'article 10 de cette Charte, car nous y reviendrons plus loin :

L.R.Q., chapitre C-12

CHARTE DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE

CHAPITRE I.1

DROIT À L'ÉGALITÉ DANS LA RECONNAISSANCE ET L'EXERCICE DES DROITS ET LIBERTÉS

Discrimination interdite.

10. Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.

Motif de discrimination.

Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit.

1975, c. 6, a. 10; 1977, c. 6, a. 1; 1978, c. 7, a. 112; 1982, c. 61, a. 3.

Le RUTASM veut en profiter, comme il est question de la Charte du Québec, pour rappeler l'AVIS de la Commission des droits de la personne à la STCUM en 1990, AVIS que nous avons traité dans notre lettre à M. Denault citée précédemment :

«La Commission parle d'abord du droit à l'égalité d'accès aux moyens de transport :

La reconnaissance du droit d'égalité d'accès aux moyens de transport commande des changements, tant sur le plan matériel qu'au niveau des mentalités. Pour que ce droit puisse se concrétiser, les organismes publics de transport devront apporter les améliorations et adaptations nécessaires au service régulier afin de rendre celui-ci accessible au plus grand nombre.

En vertu de la Charte, les usagers handicapés ont droit aux mêmes services, voir des services d'une même nature, que ceux ordinairement offerts au public. Qu'il s'agisse du transport régulier ou adapté, ces usagers ont droit à un service de même qualité et doivent être traités avec la même considération et respect que les autres usagers, c'est-à-dire sans discrimination. Ceci ne pourra se faire, cependant, que dans la mesure où l'on reconnaîtra que dans certaines circonstances l'égalité d'accès devient indissociable d'un traitement «spécial» dans le sens mélioratif de l'expression.

LA COMPLÉMENTARITÉ

Dans la mesure où la Charte reconnaît aux personnes affectées par un handicap un droit d'égalité d'accès aux moyens de transport, il s'ensuit que la Commission des droits de la personne favorise une approche qui puisse rendre les services du transport en commun régulier accessibles au plus grand nombre. Nous croyons donc que c'est en offrant un transport équivalent par la complémentarité des deux réseaux – adapté ET régulier – que la STCUM pourra le mieux atteindre cet objectif.

(Document adopté à la 352^e séance de la Commission tenue le 21 décembre 1990, par résolution COM-352-9.2.2 et intitulé *Transport en commun et droits des usagers handicapés*)

Ensuite, la demande de la STCUM à la CDPQ en 1990 était qu'elle voulait savoir si on pouvait l'accuser de discrimination face aux clientèles handicapées ou à mobilité réduite non admissibles au transport adapté et incapables de prendre le transport régulier. D'où ces commentaires de la CDPQ à la STCUM :

Rappelons que l'un des objectifs poursuivis par tout organisme public de transport en commun est d'offrir à l'ensemble de ses usagers un service qui lui permette de se déplacer de manière efficace, économique et en subissant le moins d'inconvénients possible. Ceci vaut tout autant pour les usagers handicapés ou dont la mobilité est réduite.

La création des services de transport adapté a apporté une réponse partielle au problème d'inaccessibilité aux moyens de transport et bien que ces services constituent une mesure positive en ce sens, ils ne suffisent pas, à eux seuls, pour satisfaire aux besoins de l'ensemble de la population ciblée, puisque ne s'adressant qu'à une certaine proportion de la population handicapée.

Or, beaucoup d'usagers handicapés ou dont la mobilité est réduite ne peuvent accéder librement ou en toute égalité aux moyens de transport ou aux lieux publics qui en permettent l'abord. Ces usagers dont la mobilité est déjà restreinte, voient celle-ci davantage réduite en raison de la nature même des services du transport régulier. De par ses structures et sa conception, le transport en commun régulier est actuellement incapable de répondre adéquatement aux besoins de ces usagers.

Ces personnes, qui se trouvent dans ce que l'on pourrait qualifier de zone grise, sont doublement brimées dans l'exercice, voire même la reconnaissance de leur droit à l'égalité d'accès aux moyens de transport. D'une part, ces usagers ne sont pas admissibles aux services de transport adapté, parce que ne rencontrant pas les critères retenus à cette fin et, d'autre part, ils ne peuvent, en raison de leur handicap, bénéficier pleinement des mêmes services dont jouit la population en général.

En somme, il s'agit de prendre des mesures raisonnables, échelonnées dans le temps, qui permettront d'accommoder le groupe ciblé, en l'occurrence les usagers handicapés ou dont la mobilité est réduite, de façon à permettre à ces personnes un accès au transport en commun régulier. Le choix et la nature des mesures adoptées seront inévitablement déterminés par des considérations telles la sécurité, la technologie, les facteurs économiques et le respect des droits et libertés de la personne⁽¹¹⁾ et, dans la mesure où, ce faisant, l'organisme qui procède à de telles adaptations n'en subit pas un «préjudice» injustifié ou une «contrainte excessive».

Cet AVIS date de 1990/91, donc les STC savaient depuis cette date qu'elles devaient voir à mieux «accessibiliser» leur transport régulier, pour ne pas être «discriminatoires» envers les personnes à mobilité réduite, non admissibles au transport adapté. En 2011, l'obligation est d'autant plus pressante que le MTQ, ainsi que plusieurs organismes de personnes handicapées, s'attendent à ce que cette accessibilité du réseau régulier favorise également les personnes «en fauteuil roulant» actuellement admises au transport adapté. Certaines personnes handicapées estiment que cette accessibilité va permettre leur véritable «intégration» à la société. Nous voulons rappeler que c'était au nom de cette même «intégration» que des personnes handicapées ont créé le transport «adapté», et que d'ailleurs plusieurs défendent encore, à cause des particularités du porte à porte et de la sécurité qu'il offre!

Aussi, nous sommes heureux de voir que l'accessibilité universelle s'inscrit dans la mission, la vision et les valeurs de la STS, surtout pour répondre aux besoins de ceux qui sont mal desservis actuellement, et pour offrir des alternatives à ceux qui utilisent déjà le transport adapté, ou qui y seraient admissibles. Heureux aussi que la STS dise vouloir la participation des organismes concernés par cette accessibilité.

2. La démarche

1) **Diagnostic** : nous avons trouvé dans un texte de Diagnostic du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) des éléments d'informations. Nous aurions aimé les avoir dans ce document. Nous voyons à la fin du document des actions planifiées, mais nous voulons pouvoir nous prononcer quand viendra le temps de prioriser. À moins qu'il faille le faire maintenant, alors, nous le faisons à travers notre document et à la fin.

2) **Consultation du milieu** : nous sommes heureux de voir les engagements de la STS et nous espérons cette consultation tout au long du processus de réalisation du Plan. Il nous semble que nos expérimentations avec la STS ont toujours été utiles et appréciées (taxis adaptés, nouvelles ceintures, autobus à plancher bas LFS, Traces et Souvenances, et autres). Nous offrons toujours nos «experts» pour les tests!

3) **Détermination, programmation, coordination, interventions** : nous comptons y être associés, comme Regroupement de personnes handicapées concernées par le transport. *Vaut toujours mieux en lien pendant, qu'en réaction après!*

4) **Formulation** : idem à 3).

Les avis d'experts-conseils sont nécessaires, mais à ne jamais oublier et minimiser «l'expertise» des personnes et organismes directement concernés. À Sherbrooke, nous sommes plus avancés en transport adapté que Trois-Rivières et Saguenay. L'expertise des personnes handicapées sherbrookoises est à considérer en transport et à utiliser.

3. Les enjeux

Enjeu n°1 : l'accessibilité universelle

▲- Dans le concept de l'accessibilité, il nous semble important de citer en exemple, en plus et peut-être avant les structures, l'environnement sans obstacles et la chaîne des déplacements, l'aspect de la «**formation**» des chauffeurs et du personnel de la STS. Il ne va pas de soi de savoir qu'est-ce qui est accessible et pour qui, et comment. L'attitude des chauffeurs y est pour beaucoup, et c'est d'ailleurs traité dans le GUIDE PRATIQUE. Nous en avons parlé lors d'une rencontre à la STS le 8 mars 2011 (document joint en annexe).

▲- Concernant le PMDS, nous joignons notre Mémoire remis à CMDS. Nous reviendrons sur nos principales recommandations. Nous avons déjà commenté le terme «capitale» et le mot «intégration» en rapport avec le transport adapté (qui a assuré et assure encore «l'intégration» des personnes handicapées de l'avis de plusieurs personnes), et en rapport également avec les personnes «à mobilité réduite», cela à deux reprises à la STS et au CMDS, dans notre lettre à M. Marc Denault le 08-09-10 et lors de notre présentation le 8 mars 2011 au Comité Transport adapté réunissant MM. Robert Pouliot, Marc Denault, Michel Cloutier, Marc Pilon et Mme Huguette Dallaire. Voici retranscrits certains de nos commentaires :

«Le mot «**intégration**» s'applique aux personnes handicapées, et non aux personnes âgées ou aux femmes enceintes! Autrefois, les personnes handicapées vivaient en institutions, parfois même dans des greniers. Elles ont été ou se sont «intégrées» à la société. C'est la signification du mot intégration pour les personnes handicapées et les intervenants en ce domaine.

Si les personnes âgées ne peuvent utiliser l'urbain régulier (celles qui le peuvent seules) et le transport adapté, elles subiront une «exclusion», car ces personnes ont toujours été «intégrées» avant leur vieillesse. Les femmes enceintes ou avec poussette ne sont pas «intégrées» par un transport accessible, cela leur permet d'utiliser l'urbain comme il se doit, un point c'est tout.»

Quant au mot «**capitale**» c'est-à-dire «essentielle», nous soutenons que oui il est «capital» que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite aient accès à des moyens de transports accessibles pour se déplacer, c'est un droit, et les transports réguliers et adaptés sont ces moyens. Par contre, le transport adapté peut se révéler le moyen le plus adéquat pour une personne handicapée pour se déplacer (à cause du porte à porte ou de la sécurité à assurer à certaines clientèles, comme indiqué précédemment). Le Conseil des services essentiels, dont les mandats sont passés maintenant à la Commission des relations de travail, a considéré depuis 1984 le transport adapté comme un service «essentiel». Pour les personnes handicapées fondatrices du transport adapté, elles ont créé un service qui était adéquat pour elles et qui répondait à leurs besoins. Elles se sont donné un service porte à porte et avec le plus de souplesse possible dans la manière d'opérer le service, avec les subventions qu'elles pouvaient avoir. Puis, les organismes publics de transport (OPT) ont pris en charge ces services, et le MTQ, dans sa Politique d'admissibilité de 1983 et de 1998, en accord avec les organismes de personnes handicapées, a déclaré et déclare encore que ce «transport collectif» «favorise l'intégration sociale, scolaire et professionnelle des personnes handicapées» (Politique d'admissibilité, 1998), en leur donnant accès aux services qu'elles requièrent, et en leur conférant un degré de mobilité et d'autonomie comparable à celui dont dispose la population en général (id.)

Le transport régulier accessible est un «complément», une «alternative» dans les services offerts aux personnes handicapées, mais il a ses limites à cause de l'environnement et des saisons. Si des personnes handicapées déclarent aujourd'hui qu'elles veulent considérer le transport régulier accessible comme leur moyen d'intégration à la société, c'est leur choix. Mais toutes les personnes handicapées ne partagent pas cette opinion. Ce sont aux personnes handicapées à déterminer ce qui est bon pour elles, ce qui est «capital» pour elles.

Personnes à mobilité réduite

Mais pour les personnes à mobilité réduite inadmissibles au transport adapté et incapables actuellement de prendre l'urbain, pour elles «l'accessibilisation» du transport régulier est oui «**capitale**», pour qu'elles puissent exercer leur droit au transport, et avoir accès à leurs services en toute autonomie. C'était le sens de l'AVIS de 1990/91 de la Commission des droits de la personne (déjà évoqué précédemment). C'est le sens de l'article 10 de la Charte qui dit que les personnes ne doivent pas être discriminées à cause de leur «âge» (sauf exceptions précises) et de leur «grossesse».

▲- Il est important de souligner l'importance de «l'accessibilité universelle» comme «enjeu social majeur» et comme «projet concret destiné à contribuer au développement du transport collectif régulier», mettant à profit plusieurs expertises. Bravo à la STS pour ces énoncés.

Enjeu n°2 : la prise en compte des formes de mobilité réduite

▲- Bon paragraphe d'introduction et bravo pour cette volonté de considérer les limitations fonctionnelles des utilisateurs, quoique ce terme est généralement utilisé pour les personnes handicapées, comme dit dans le GUIDE PRATIQUE (p. 20). Certaines personnes n'ont pas des limitations fonctionnelles, mais davantage des «difficultés de mobilité» (GUIDE PRATIQUE, p. 19) en raison de l'âge, d'une condition de santé précaire ou lorsqu'elles éprouvent des difficultés temporaires. Les femmes enceintes et les personnes avec poussette ne sont pas «handicapées», mais sont regroupées sous le terme «de mobilité réduite», à cause de leur difficulté de mobilité temporaire ou liée à une situation (utilisation d'une poussette) (id.)

▲- Pour la définition de personne à mobilité réduite, référer aux commentaires précédents. Il est intéressant de lire la définition présentée, mais elle est incomplète et ambiguë. Le résumé fait au paragraphe suivant cette définition est plus claire et concorde mieux avec la définition du MTQ (GUIDE PRATIQUE, politiques et réglementations). D'où notre recommandation d'utiliser plutôt la référence du MTQ pour une plus juste définition.

▲- Dans le paragraphe avant le **Tableau 1**, simple information qu'un enfant en bas âge peut être véhiculé en transport adapté si le parent est admis au transport adapté. Des ajustements peuvent être faits.

▲ - TABLEAU 1

Il s'agit de limitations fonctionnelles de personnes handicapées dans ce tableau.

- **Limitations motrices (reliées à la personne)** : à enlever «poussettes» dans les exemples, mettre plutôt «marchette» ou «déambulateur». Informations qu'une personne âgée peut avoir des limitations motrices qui la rendent admissible ou pas au transport adapté. Elle peut aussi être admissible au transport adapté à cause de son dossier médical (déficience organique, cœur, poumons, etc.). Mais si l'autobus régulier qui passe «près de chez elle» et est «sans marche», elle pourra peut-être y avoir accès, et ne pas être «obligée» d'être véhiculée en transport adapté. Donc, une personne âgée peut être «handicapée» et à mobilité réduite, ou simplement à mobilité réduite.

- **Limitations cognitives ou intellectuelles** : recommandation d'utiliser le mot «fonctions intellectuelles» plutôt que fonctions «mentales», à cause de la différence entre déficience intellectuelle et déficience mentale. Une personne handicapée intellectuelle n'a pas en soi une limitation «cognitive». Les déficiences cognitives peuvent se manifester par un manque de jugement et par des pertes de mémoire, comme pour les personnes souffrant d'Alzheimer. Les organismes tels l'ASDI et l'ACTE peuvent donner leur expertise dans ce domaine. Sont d'ailleurs jointes certaines informations de l'ASDI en annexe. Le GUIDE DU CHAUFFEUR DE TAXI de la STS contient plein d'informations à ce sujet, et il a été fait en collaboration avec les organismes concernés par les différentes clientèles. Plusieurs intervenants au Québec reconnaissent sa pertinence. Des recommandations sont jointes aux explications des handicaps pour faire connaître la meilleure attitude à avoir envers ces clientèles. Une copie du Guide est jointe en annexe.

- **Limitations psychiques** : habituellement associées aux maladies mentales.

Enjeu n°3 : la continuité de la chaîne de déplacements

▲- Le RUTASM a déjà fait connaître à la STS et au CMDS ses commentaires émis sur le GUIDE PRATIQUE du MTQ à ce sujet (document joint en annexe). Les obstacles physiques sont tellement différents d'une personne à mobilité réduite à une autre et d'une personne handicapée à une autre, qu'il sera difficile de déterminer des échéances des réalisations. «Tous» doivent être transportés, mais en premier ceux et celles qui n'ont pas accès ni à l'urbain régulier, ni au transport adapté. Et un aspect rappelé à plusieurs reprises par le RUTASM à la STS et au CMDS, c'est que les personnes handicapées et les personnes âgées veulent rester à domicile. Pas question de «densification institutionnelle» pour les personnes handicapées!

Une problématique spécifique à Sherbrooke (nous ne connaissons pas les transports en commun à Trois-Rivières et au Saguenay), c'est la question des **nombreux transferts à la station du CÉGEP** pour avoir accès à l'Est de la Ville (commerces, centre d'achat Des Quatre-Saisons et le CHUS). Cette station est idéale pour les étudiants du CÉGEP, pas pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées qui ne vont pas au CÉGEP (pas de magasins ou de restaurants pour attendre). Il faudrait un circuit direct **du centre-ville au centre d'achat Place Fleurimont sur King** (coin Galt, King Est, Chemin Duplessis). Ou pour le moins, que le circuit 3, un par heure par exemple, fasse le trajet du centre-ville à la Place Fleurimont, en passant par le CÉGEP s'il le faut, mais au moins, les personnes n'auront

pas à transférer. Même chose pour les circuits du **Boul. de Portland** : qu'il y ait un circuit, un par heure par exemple, qui passe par le centre-ville, avant de retourner au CÉGEP. Cela évitera des transferts, autant pour les personnes âgées que pour les personnes en fauteuil roulant.

Un autre item qui nous préoccupe fortement, c'est la notion de «**sécurité**» qu'on cite autant dans la chaîne de déplacements que dans les services à bord. C'est une obligation citée dans le Code civil pour un transporteur d'assurer la sécurité à ses usagers, surtout aux personnes plus vulnérables, dont les personnes handicapées intellectuelles. Le transport adapté assure actuellement cette sécurité aux personnes de cette clientèle incapables de prendre seules l'urbain régulier. L'APHVE nous a envoyé copie de la lettre adressée à la STS faisant état de leur préoccupation également en ce sens (lettre 19-10-11 jointe en annexe).

4. Les obstacles

▲- Se renseigner... : quant il est question du personnel de première ligne, à inscrire la «formation» à donner à ce personnel. Comme renseignement pour la clientèle handicapée visuelle, il nous apparaît nécessaire que des informations soient demandées à l'APHVE concernant l'information sur les autobus : le noir sur le blanc, le blanc sur le noir, les diverses infos en couleur en haut de l'autobus, pour avoir la meilleure information possible pour une meilleure vision pour ceux et celles dont la vue est partiellement limitée. Au niveau des **Cartes du réseau**, y afficher tous les circuits, de la ville entière de Sherbrooke.

▲- Se rendre au point d'arrêt... : au niveau des intersections, la Ville devra se pencher sur le problème de compétition entre le piéton et l'automobiliste au sujet des signaux de passage. Surtout pour les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées visuelles. Au niveau des feux sonores, l'APHVE a déjà un dossier avec la STS. L'éclairage est important le soir pour la sécurité des piétons, surtout à mobilité réduite. Le revêtement des trottoirs et des rues doit être sécuritaire, pour tous! Bateaux pavés à multiplier et à entretenir. Les personnes en fauteuil roulant peuvent être appelées à utiliser les rues pour se rendre à un arrêt d'autobus : le RUTASM joint en annexe ses Commentaires à l'AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE SUR LA CIRCULATION DES AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER, produit par l'INSPQ.

▲- Achat du titre de transport... : à offrir différentes mesures adaptées, non obligatoires naturellement, tel l'achat de passes virtuelles.

▲- **Attendre l'autobus...** : des bancs en plus grand nombre possible, ainsi que des poubelles, pour limiter les obstacles de marches pour les personnes à mobilité réduite.

▲- **Monter et descendre de l'autobus** : il faudra faire des dépliants pour que les personnes sachent à l'avance où et quand passent des autobus accessibles : qu'un autobus indique qu'elle a une rampe d'accès n'indique pas où elle peut arrêter. L'agenouillement doit se pratiquer le plus tôt possible, et pas juste pour les trottoirs trop bas, mais aussi pour quand il n'y a pas de trottoir : c'est une mesure prioritaire, car possible à court terme. Communication sonore des principaux arrêts (obligatoire dans la région d'Ottawa, suite à une plainte à l'Office de transports du Canada). Naturellement, nous demandons des «**arrêts bus protégés***», nous y avons mis beaucoup d'emphase dans notre Mémoire à Commerce Sherbrooke (Mémoire joint en annexe, ainsi que le texte de Mme Nicole Couture).

* espaces sur le bord de la rue interdit aux stationnements d'autos (d'une longueur d'environ 3 stationnements)

«Autobus dotés de marches» à bannir graduellement, et ne plus en acheter d'autres avec marches. Les marches dans l'urbain régulier sont des incitatifs à l'utilisation du transport adapté! Ne pas attendre une plainte à la CDPDJ d'une personne en fauteuil roulant ou d'une personne âgée. Le RTC de la ville de Québec est sous surveillance actuellement suite à une enquête de la CDPDJ concernant l'inaccessibilité de leur réseau régulier.

L'orientation «vers l'accessibilité universelle» implique que «tout» le transport régulier soit accessible, **autobus et minibus**. Pourquoi en dehors des heures de pointe, ne pas utiliser le plus rapidement possible des autobus à plancher bas pour les routes des Communau-bus, les autobus surbaissés de la STS seraient disponibles? Le RUTASM recommande des planchers bas pour les Communau-bus pour les personnes âgées depuis 2007 (articles joints en annexe). Les personnes avec poussette et avec marchette sont empêchées d'avoir accès au transport régulier quand il n'y a que des minibus avec marches qui leur sont offerts. Cas pour certaines zones de la ville, tels l'arrondissement de Brompton et le secteur de Saint-Élie qui ne sont desservis que par minibus inaccessibles. Il faut se rappeler que le minibus du transport collectif (régulier) du HSF a dû faire «accessibiliser» son minibus en 2009!

À Ottawa, l'an dernier, ils se sont débarrassés de tous leurs autobus inaccessibles et ils n'ont actuellement que des autobus accessibles (article du Droit en annexe). Transport Canada a produit un document (fourni en annexe) décrivant des lignes pour personnes âgées dans différentes villes, et dans la partie *Justification et les objectifs*, et il y est question des **minibus à plancher surbaissé** :

«Les problèmes que connaissent les usagers âgés dans les transports collectifs traditionnels sont souvent liés au manque de confort et à la sécurité. Confrontées au nombre limité de sièges, les personnes âgées ne sont pas assurées d'un trajet sûr et confortable lorsqu'elles utilisent les transports collectifs habituels. En offrant des autobus accessibles, équipés d'un plancher surbaissé, d'une rampe et d'un plus grand nombre de sièges pour les usagers qui utilisent des aides à la mobilité, les organismes de transport collectif offrent aux personnes âgées un déplacement plus confortable et plus sûr et les encouragent à utiliser ces services plus fréquemment. » (Transport Canada, Lignes d'autobus pour personnes âgées)

S'il y a des minibus avec des marches au transport adapté, tel que dit dans notre Mémoire que nous avons remis aux gens de la Ville responsables du Schéma d'aménagement et de développement le 10-11-11, «ceux et celles de la clientèle qui ne sont pas en fauteuil roulant et qui ont des difficultés avec les marches sont transportées par taxis». Document joint en annexe.

À la demande de personnes que l'autobus du circuit 8 passe par la rue Courcelette pour qu'une nouvelle coopérative soit desservie, où habite une majorité de personnes de 75 ans et plus, la STS a répondu par un Communau-bus avec marches. Ce n'est pas du développement et des valeurs orientés «**Vers l'accessibilité universelle du transport collectif**»! Il faut changer de cap, pour éviter de discriminer les gens à cause de leur handicap et de leur âge (art. 10 de la Charte québécoise). En attendant des minibus à plancher bas, il pourrait y avoir au moins à court terme des minibus avec plate-forme pour les personnes avec fauteuil roulant ou marchette. À prioriser. Modèles de minibus à plancher bas joints en annexe.

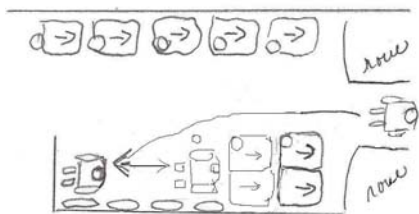
▲ - À bord de l'autobus... :

- Le chauffeur doit assurer une surveillance de sa clientèle, presque comme au transport adapté. Attendre que les personnes à mobilité réduite soient assises et veiller à faire respecter les places réservées. Questionnement sur la sécurité des passagers avec le dossier du banc du chauffeur bâti presque comme une barricade et éloigné des autres bancs : il y a des miroirs oui, mais les interactions entre le chauffeur et les passagers semblent plus difficiles. Et les cellulaires main libre sont encore hélas tolérés, malgré les dangers reconnus : il faut les interdire complètement. Une «urgence» peut être acheminée au personnel chauffeur par la répartition de la STS.

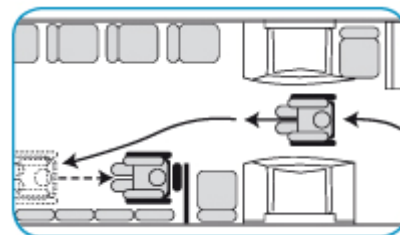
- Oui à l'information sonore sur le parcours et aux principaux arrêts. L'APHVE a une expertise et des dossiers à ce sujet.

- Bancs doubles à rapprocher de la roue avant, tel qu'illustré en page suivante : pour une plus grande accessibilité et sécurité pour les personnes à mobilité réduite. Une mesure recommandée à court terme. Aménagements possibles, à preuve un banc rajouté (page suivante) après la roue par la Société de transport de Montréal. Confirmations d'aménagements possibles par Nova Bus et la STM. (Photo et dessin plus gros fournis en annexe.)

Dessin du RUTASM : recommandation



Emplacement actuel à la STM



- À faire installer des bancs strapontins comme ceux des LFX (photo jointe en annexe, bancs plus grands), pour une meilleure «sécurité» des usagers. Les bancs de côté sont disparus au transport adapté, à cause d'accidents.
- Barres et mains courantes plus nombreuses dans les véhicules pour une meilleure sécurité et pour éviter les chutes lors d'arrêts ou de départs brusques, ou d'accidents (photos fournies en annexe, barres verticales à l'entrée recommandées, comme dans les navettes STM pour l'aéroport de Mtl). À prioriser.

- Attachement des fauteuils roulants des personnes handicapées (les personnes sont attachées par les chauffeurs à Toronto). Modèles Q'Straint fournis en annexe. Modèle d'attachement avec une sangle à la STO joint, mais nous avons des réserves si cela entraîne l'enlèvement du poteau, que nous jugeons sécuritaire pour les personnes en fauteuil roulant. Il en va de la sécurité des personnes en fauteuil roulant autant que pour les autres usagers. Les autobus urbains réguliers vont parfois sur des boulevards plus rapides, et il faut des mesures «préventives», comme pour les ceintures d'autos. Le RUTASM recommande également des mesures pour les autres passagers, pour leur protection (plusieurs barres, etc.) Et nous avons depuis des années recommandé des ceintures dans les autobus interurbains. Elles s'en viennent aux États-Unis. Solutions «à étudier» en priorité. Photos d'accidents jointes en annexe.

- À établir la **gratuité au régulier pour les accompagnateurs** des usagers ambulants admis au transport adapté, capables d'utiliser le régulier si accompagnés, comme pratiquée dans d'autres STC. Mesure à prioriser à très court terme, et facile d'instauration.

▲- Situations d'urgence... :

- Consultations à tenir auprès des organismes de personnes handicapées, pour mieux connaître les handicaps et les façons d'intervenir.
- Formation des chauffeurs aux différents handicaps, comme pour les chauffeurs de transport adapté.

PRIORITÉS RECOMMANDÉES PAR LE RUTASM

- Rendre accessible tout le réseau régulier le plus tôt possible, et au plus grand nombre de personnes possible, et **cesser le recours aux minibus inaccessibles** dans les plus brefs délais. L'OPHQ recommande d'ailleurs l'accessibilité à la base de toute planification de développement et d'aménagement urbain (Communiqué en annexe). Nous en avons traité au Conseil municipal du 7-11-11 (Présentation jointe).

- **Formation des chauffeurs** du transport urbain régulier pour mieux desservir les personnes handicapées et à mobilité réduite. Et qu'ils pratiquent l'abaissement des autobus au besoin et **publiciser** cette information.

- **Arrêt bus protégés** le plus tôt possible et en plus grand nombre possible.

- Assurer la sécurité des passagers handicapés et à mobilité réduite à l'intérieur des autobus, par des aménagements sécuritaires :

1- bancs doubles rapprochés de la roue avant;

2- barres et poteaux d'appui en plus grand nombre possible;

3- attachement des fauteuils roulants.

Autres recommandations :

- Permettre aux personnes en fauteuil roulant manuel d'avoir accès aux autobus accessibles dans certaines situations (capacité de certaines personnes de se retenir* si impacts ou arrêts brusques, et même de monter à bord sans la rampe), et ce le plus tôt possible, dans le cadre d'une orientation de la STS de desservir le plus grand nombre possible de personnes dans l'urbain régulier.

* Attestation médicale fournie et reconnue par la STS (carte d'utilisation spécifique).

- Concernant les tri/quadriporteurs utilisés par des personnes handicapées, à accepter dans les autobus réguliers, attachés, et dans les mêmes dimensions que celles proposées en général par les autres STC. Obligation aux États-Unis de les desservir et de les attacher (document joint).