



# **Promotion handicap Estrie inc.**

## **Vers un réseau plus convivial de transport collectif**

Mémoire présenté à la  
Société de transport de Sherbrooke

Par :

Promotion handicap Estrie  
187, rue Laurier / Bureau 105  
Sherbrooke (Québec)  
J1H 4Z4

Téléphone : 819-565-7708

Courriel : [line.lecours@promotionhandicap.com](mailto:line.lecours@promotionhandicap.com)

### **Consultation publique**

Pour l'accessibilité universelle des personnes à mobilité réduite au réseau  
de transport urbain de Sherbrooke

Novembre 2011

**L'accessibilité, un pas vers... l'intégration**

## INTRODUCTION

Au cours des trois dernières décennies, le Québec a vu des progrès significatifs concernant l'intégration sociale des personnes handicapées. Leur participation aux diverses sphères de la société s'est d'ailleurs largement améliorée. Dépendant des secteurs d'activités ou du lieu de résidence, des efforts importants doivent cependant encore être consentis pour leur permettre l'accès universel aux biens et services offerts par et à la collectivité. À cet effet, le transport tant en termes de disponibilité que de coûts et de sécurité est essentiel pour répondre à leur besoin de se déplacer et de s'intégrer.

*Promotion handicap Estrie* est un organisme communautaire administré par et pour des personnes ayant des incapacités motrices. Depuis déjà plus de 30 ans, nous travaillons à la défense et à la promotion des droits et intérêts des personnes handicapées. Avec nos membres, nous promouvons, identifions et contribuons à l'apport de solutions nous permettant une meilleure intégration sociale. Dans cette optique, la mise en place de services de transport adéquats pour les personnes ayant des limitations dans la région de Sherbrooke est une priorité.

La place que devrait occuper, dans le futur, le transport en commun à Sherbrooke est un sujet qui mobilisera beaucoup l'attention de la population en générale et des personnes handicapées.

D'emblée, nous répondons donc très affirmativement à cette consultation. Pour notre part, nous nous pencherons sur les obstacles de l'accessibilité aux parcours vers l'arrêt.

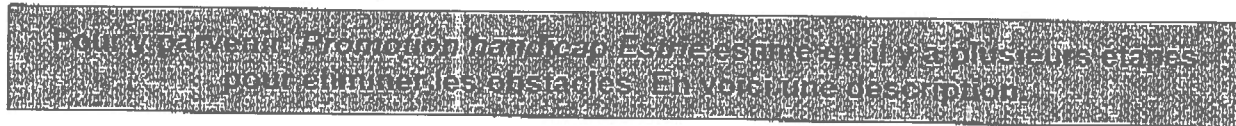
Les nombreuses interventions que nous avons effectuées à ce sujet au cours des années antérieures en rapport avec les différents problèmes vécus quotidiennement lors des déplacements sur les voies piétonnières nous font penser que les oreilles de cette consultation seront plus réceptives à nos propos et que la volonté de leur donner suite sera plus positive. Nous avons donc estimé pertinent de vous présenter ce mémoire. Il traitera principalement de l'accessibilité universelle des lieux.

### **Définition : Personne à mobilité réduite**

« Une *personne* est à *mobilité réduite* lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer ». Chacun d'entre nous peut, à un moment donné, voir sa capacité de mobilité réduite. Ainsi, une femme enceinte, une personne malvoyante ou malentendante, une personne souffrant d'arthrites ou de difficultés respiratoires, une personne avec béquille ou en fauteuil roulant... sont toutes des personnes à mobilité réduite. Chaque déplacement anodin peut alors se révéler être un véritable parcours du combattant et porter atteinte à l'autonomie de la personne si des aménagements adéquats ne sont pas réalisés.

## Accessibilité universelle

Afin d'assurer l'accessibilité au réseau de transport régulier, il faudra abolir tous les obstacles physiques qui entravent la route entre la demeure d'une personne ayant des incapacités et l'arrêt d'autobus.



### Première étape : Un engagement à long terme

Le plan de développement est la description d'un ensemble d'actions que plusieurs acteurs entreprennent afin d'atteindre un résultat défini, dans des délais fixés. Cependant, le plan de développement n'est qu'une étape vers l'accessibilité universelle du transport collectif. Si l'on veut atteindre le résultat qui consiste à assurer, dans un délai raisonnable, le transport collectif de toutes les personnes sur le territoire qu'elle dessert, l'ajustement et la révision du plan doivent s'effectuer sur une base régulière.

### Deuxième étape : Se doter d'un mécanisme de collaboration

Se concerter avec les instances publiques intervenant sur le territoire est une des conditions de succès. Afin de définir un mécanisme de collaboration ajusté au contexte dans lequel vous évoluez, prévoyez échanger sur l'accessibilité.

La coordination avec les autres instances publiques intervenant sur le territoire est essentielle pour permettre la réalisation des actions qui sont nécessaires, mais qui ne sont pas toutes sous la responsabilité du transport. Elle sera d'autant plus facile que d'autres organisations ont également des obligations semblables en matière de plan de développement ou de plan d'action. La coordination permettra également d'optimiser les moyens, les ressources et les investissements, afin de ne pas dédoubler les travaux d'aménagement, la recherche d'informations, les états de situation, etc.

Il est important de connaître :

- les objectifs d'accessibilité universelle de chacun;
- les projets de chacun (nature, échéancier, budget);
- la possibilité d'harmoniser les échéanciers et de partager les coûts de projets visant le même élément.

### **Troisième étape : Créer une Charte du piéton pour les utilisateurs du transport**

- En collaboration avec la ville de Sherbrooke, réaliser un plan d'action visant à dresser, au sein des arrondissements de la ville, un portrait de la situation sur leur territoire et à définir les priorités d'interventions permettant d'améliorer les conditions de la marche des piétons.
- Élaborer un guide d'aménagement des voies publiques en regard des besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle, sur le territoire de Sherbrooke.

Cette charte du piéton permettra notamment la prise en compte des besoins spécifiques des piétons, en intégrant des critères d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la réalisation de mesures et d'aménagements favorables à la marche. Prendre note que la charte du piéton existe dans d'autres villes.

**Quatrième étape : Continuer à travailler en étroite collaboration avec les organismes en lien avec les personnes à mobilité réduite pour l'élaboration d'action.**

### **Chaîne d'accessibilité universelle**

Pour réaliser ses habitudes de vie et exercer ses choix, une personne doit accomplir un enchaînement d'activités. Aussitôt qu'elle rencontre un obstacle dans l'accomplissement d'une de ces activités, il peut y avoir rupture. Par exemple, pour s'instruire, une personne doit se rendre à l'école. Elle doit notamment pouvoir se lever, se préparer, se rendre à l'école, assister aux cours, apprendre, faire les travaux requis, etc. Se rendre à l'école est donc un maillon de l'enchaînement des activités qu'elle doit faire pour atteindre l'objectif de s'instruire. Le transport en commun peut être le moyen choisi pour se rendre à l'école. Si le transport en commun présente un obstacle, il y a rupture.

À une autre échelle, lorsque la personne veut utiliser le transport en commun, elle doit notamment se déplacer de son domicile jusqu'à l'arrêt d'autobus. Si elle rencontre des obstacles, telles des dénivellations difficiles à franchir, des intersections dangereuses à traverser, elle ne pourra pas atteindre son objectif de prendre le transport en commun, même si ce dernier est entièrement accessible.

Pour y parvenir, Promotion Handicap Estrie estime qu'il y a plusieurs obstacles à éliminer pour permettre à toute personne de prendre le transport en commun, même si ce dernier est théoriquement accessible. Voici les obstacles que nous voyons :

## ÉLIMINER LES OBSTACLES PHYSIQUES OU ARCHITECTURAUX.

Voici les grandes lignes des besoins pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite :

### L'environnement urbain

Pour certains utilisateurs, traverser la rue de façon sécuritaire pour atteindre l'arrêt d'autobus a une telle importance que la décision de procéder à un déplacement, voire même d'aller travailler, peut être remise en question.

### Trottoirs et signalisation

Pour faciliter la circulation des personnes handicapées et à mobilité réduite sur la voie publique, il faut porter une attention particulière à la problématique des trottoirs, des traverses de piétons et des feux sonores.

- Il est important que certaines intersections problématiques, identifiées par les personnes ayant une déficience visuelle, doivent être munies de feux sonores et être maintenues en état de marche.
- Un terre-plein sécuritaire doit permettre de s'arrêter lorsque l'intersection est longue à traverser.
- Les trottoirs doivent être larges et en bon état.
- Les arrêts d'autobus, les abribus et les abords des édifices doivent être déneigés en priorité.
- Des bateaux pavés dans les trottoirs doivent être présents en plus grand nombre.

*Note :* nous conseillons qu'un partenariat avec le Service de police de Sherbrooke soit fait pour faire respecter l'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit « d'immobiliser un véhicule routier devant une rampe de trottoir aménagée spécialement pour les personnes handicapées ». Ceci pour empêcher des situations désagréables aux personnes handicapées en limitant leur déplacement.

## **SE DÉPLACER EN SÉCURITÉ**

Pouvoir monter/descendre de l'autobus à partir du trottoir, en évitant d'avoir à franchir une haute marche, des bancs de neige et/ou de grands trous d'eau.

## **S'ORIENTER GRÂCE À LA SIGNALISATION**

- Pictogramme dans la signalisation.
- Repères visuels et tactiles.
- Gros caractères pour la signalisation.
- Rendre visuel ce qui est sonore.
- Rendre sonore ce qui est visuel.
- Augmenter l'éclairage et les contrastes de couleur.

## **L'ARRÊT D'AUTOBUS**

- L'arrêt ne doit pas être situé sur pente.
- Le trottoir doit être en bon état et ne pas comporter d'obstacle ou de dénivellation importante.
- L'arrêt doit être éclairé et entretenu.
- Le mobilier doit être placé de façon à laisser libre une aire de manœuvre pour éviter les obstacles, tels que poteau, borne-fontaine, boîte à lettres.
- L'arrêt doit être déneigé et déglacé en tout temps, surtout l'espace de l'autobus en arrêt (incluant la sortie arrière).

## **AMÉNAGER LES ABRIBUS ET LEUR ENVIRONNEMENT DIRECT**

- Développer un réseau de couloirs ayant des structures permettant une libre circulation sécuritaire pour les personnes avec un handicap visuel.
- Assurer que toutes les habitations dans les zones urbaines aient un arrêt d'autobus à moins de 150 mètres.
- Des bancs doivent être installés aux arrêts d'autobus, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.
- Les bancs doivent être repérables visuellement (couleur contrastante avec l'environnement), détectables avec une canne blanche et placés en retrait, le long du corridor de circulation.
- Des bancs doivent être réservés pour les personnes à mobilité réduite là où l'achalandage et/ou le temps d'attente sont importants.
- L'horaire des autobus doit être dans un parcours sans obstacle et à une hauteur convenable pour une personne debout ou assise.
- Le panneau d'arrêt de l'autobus et l'horaire des autobus doivent avoir un contraste d'au moins 70 % pour les personnes amblyopes.

## CONCLUSION

Nous pensons que le développement du transport accessible universel est un gain pour l'ensemble de la société. Il permettra aux personnes vivant avec une incapacité d'atteindre une qualité de vie supérieure. Ils pourront plus facilement étudier, travailler et avoir une vie sociale. Pour la population vieillissante, il lui assurera une vie active de qualité malgré les problèmes de santé qui se développent avec l'âge.

**LE PLUS IMPORTANT C'EST D'OFFRIR AUX PERSONNES AYANT DES LIMITATIONS LE PLUS DE MOYENS POSSIBLES DE SE TRANSPORTER EN RÉPONDANT À LEURS BESOINS ET EN ÉVITANT LES OBSTACLES.**