
Consultation sur la
Politique québécoise de
mobilité durable

**Avis de l'Office des personnes handicapées du Québec
déposé au ministère des Transports du Québec**

Septembre 2013

RÉDACTION

Katy Bendwell
Conseillère à l'intervention nationale
Direction de l'intervention nationale

COLLABORATION

Léandre Lagacé
Conseiller
Direction de l'intervention collective régionale de
l'Est

Fabienne Law Yeng
Conseillère à l'intervention nationale
Direction de l'intervention nationale

Andrée-Anne Perron
Conseillère
Direction de l'intervention collective régionale de
l'Ouest

APPROBATION

Conseil d'administration de l'Office
Le 26 septembre 2013

LE

Le 26 septembre 2013

MISE EN PAGE

Claudette Michaud

*Ce document est disponible en médias adaptés
sur demande.*



O:\DIN\GDoc\2354 SOUTIEN VIE
COMMUNAUTAIRE\2354-04-16 Transport collectif_harmonisation
des ressources\Politique quebecoise de la mobilite durable\Avis
de l'Office PQMD_approuve par CA_2013-09-26.docx

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS : VERS UNE LOGIQUE DE PARCOURS SANS OBSTACLES.....	5
2. PLANIFIER ET RENDRE ACCESSIBLE L'OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT EN COMMUN.....	11
3. LE TRANSPORT RÉGIONAL, RURAL ET INTERURBAIN : DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE ET DE L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES.....	15
4. LE TRANSPORT ADAPTÉ AUX BESOINS DES PERSONNES HANDICAPÉES : UNE MESURE ADAPTATIVE ESSENTIELLE.....	19
CONCLUSION.....	27
ANNEXE — RECOMMANDATIONS DE L'OFFICE.....	29

INTRODUCTION

L'Office des personnes handicapées du Québec a pour mission de s'assurer que les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics et privés poursuivent leurs efforts afin d'améliorer les possibilités offertes aux personnes handicapées de s'intégrer et de participer pleinement à la vie en société. À ce titre, il joue un rôle déterminant en matière de promotion, de coordination et de concertation afin de permettre aux personnes handicapées de demeurer dans leur communauté, de se déplacer et d'utiliser les services et les infrastructures de transport disponibles. L'Office exerce ainsi un soutien-conseil auprès du gouvernement, des ministères et de leurs réseaux et des autres organismes publics et privés de services répondant aux besoins des personnes handicapées en vue de faciliter leur déplacement. Il peut aussi recommander la mise en place de solutions concertées, fruit de sa vision transversale et intersectorielle.

Avec son entrée en vigueur en décembre 2004, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (ci-après la Loi) a introduit de nouvelles dispositions. Cette loi met en évidence les grandes orientations qui doivent guider les interventions gouvernementales de même que la responsabilisation de l'ensemble des acteurs de la société civile en vue d'accroître la participation sociale des personnes handicapées à la société québécoise.

Cette loi contient notamment une disposition obligeant les autorités organisatrices de transport (AOT) à planifier la mise en accessibilité progressive des systèmes de transport en commun régulier. Il fut aussi introduit, lors du même exercice, l'obligation pour toutes les municipalités locales du Québec d'assurer aux personnes handicapées l'accès sur leur territoire à des moyens de transport adaptés à leurs besoins¹.

¹ QUÉBEC (1972), *Loi sur les transports : L.R.Q., T-12, a. 48.39, à jour au 1^{er} juin 2013*, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 44 p.

D'autre part, la politique gouvernementale *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, reconnaît, dans le défi de la société inclusive, l'importance d'aménager des environnements accessibles en éliminant les obstacles à la mobilité des personnes handicapées, notamment en améliorant l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transport. L'objectif visé est d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés. Cette politique souligne également les efforts qui doivent être réalisés afin de concevoir des lois, des politiques, des programmes et des services sans obstacles et favoriser des approches pour contrer les préjugés et la discrimination par la prise en compte de mesures d'accommodement et la promotion d'approches inclusives. Cette politique repose sur des valeurs fondamentales que sont le respect de la dignité humaine, la liberté, l'égalité et la lutte contre la discrimination ainsi que la solidarité et l'équité. Ces valeurs doivent aussi être les assises de toutes interventions dans les domaines du transport.

Que ce soit par l'offre de services en transport adapté, par l'adaptation des véhicules de transport publics ou privés, par la mise en accessibilité du transport collectif ou par des aménagements extérieurs sans obstacles, l'accès aux divers modes et moyens de transport a toujours constitué et demeure une condition essentielle à la participation sociale des personnes handicapées. À cet effet, la possibilité de se déplacer entre son domicile et l'école, le lieu de travail, les services publics et de santé, les espaces de loisirs et d'utiliser à cette fin différents moyens de déplacement constitue un droit fondamental permettant à toute personne de s'intégrer à la vie en société. Ce droit est notamment reconnu par la Charte des droits et libertés de la personne. Plus précisément, l'article 15 stipule que nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles. Dans ce contexte, l'une des conditions pour assurer aux personnes handicapées l'exercice de ce droit est de favoriser l'accessibilité des divers modes de déplacements disponibles et, simultanément, d'éliminer ou de réduire les obstacles qui limitent l'accès aux services de transport, aux lieux publics et aux infrastructures.

Au cours des dernières décennies, des progrès tangibles ont été observés dans les services de transport offerts aux personnes handicapées. Des services de transport adapté ont été créés sur presque tout le territoire québécois, en réponse aux besoins de mobilité et d'autonomie de certaines personnes handicapées. En effet, le transport adapté s'adresse aux personnes handicapées en vertu de critères établis dans la Politique d'admissibilité au transport adapté. Certaines personnes ayant des incapacités peuvent se qualifier pour ces services adaptés à leurs besoins.

Depuis quelques années également, des efforts ont été faits par les AOT pour rendre leurs services réguliers accessibles, notamment aux personnes handicapées non admissibles au transport adapté. Dans l'optique de rendre la société québécoise plus inclusive, il faut poursuivre les interventions menées et s'assurer, dès l'étape de la conception de toute mesure anticipée sur l'environnement social et physique, de répondre aux besoins spécifiques des personnes handicapées.

Dans le domaine du transport, cela suppose donc de prévoir et de rendre accessibles les services de transport publics et privés à l'ensemble de la population. Cette accessibilité doit permettre à tous un accès aux biens et aux services offerts, amener une fréquentation conviviale des lieux et une utilisation optimale des moyens de transport, en privilégiant l'autonomie des citoyens et en maximisant les ressources existantes. Considérant le contexte social et économique présent, cette approche inclusive permet des bénéfices importants pour toute la population ainsi que pour les instances municipales et de transport. Par ailleurs, le contexte démographique lié au vieillissement démontre également les besoins grandissants des personnes âgées en perte d'autonomie pour une offre de transport accessible, l'accès au transport figurant parmi les principaux facteurs pouvant influencer leur participation sociale. À ces personnes, il faut aussi ajouter le nombre tout de même important de jeunes, de personnes âgées et de personnes handicapées sans voiture, plus vulnérables à vivre de l'isolement et de l'exclusion sociale.

Parallèlement, des personnes handicapées nécessiteront toujours des mesures adaptées à leurs besoins. Il faut ainsi soutenir leurs déplacements, en prévoyant des services adaptés, complémentaires à ceux des services dits réguliers. Parler de mobilité durable c'est aussi permettre à tous les citoyens de se déplacer en tenant compte de leurs besoins, de leurs spécificités, de leur milieu et de leurs capacités.

Dans le cadre des consultations entourant la prochaine Politique québécoise de mobilité durable, l'Office entend, sur ces principes, participer aux réflexions en cours par le dépôt de cet avis. Les présents commentaires et recommandations visent à souligner principalement l'importance d'assurer à tous les citoyens un cheminement sans obstacles, à bonifier l'offre de services de transport accessibles, à favoriser une plus grande concertation et un meilleur arrimage entre les intervenants, dont ceux gouvernementaux, et à maintenir et à développer des moyens de transport adaptés, et ce, dans toutes les régions du Québec.

1. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS : VERS UNE LOGIQUE DE PARCOURS SANS OBSTACLES

Le document de consultation produit par le ministère des Transports du Québec (MTQ) expose avec justesse les liens entre l'aménagement du territoire et les transports. Ces liens influencent à la fois les habitudes de déplacements des citoyens, l'offre de services en transport collectif et la part modale des autres moyens alternatifs de transport. Les pratiques d'aménagement ont des incidences aussi sur la sécurité routière, notamment pour les usagers les plus vulnérables de la voie publique.

Pour favoriser la mobilité de tous les citoyens, l'aménagement du territoire doit être considéré dans son ensemble, non seulement d'un point de vue de gestion des axes routiers, mais aussi comme une composante du tissu social des communautés. Il doit référer en ce sens à la fois aux actions afin d'aménager l'espace vécu et habité, qu'aux visées de planification en vue de favoriser l'épanouissement et le bien-être au sein de chaque collectivité.

Dans une perspective d'accessibilité universelle, l'aménagement des infrastructures extérieures est l'un des moyens privilégiés pour que l'ensemble des citoyens puisse accéder aux bâtiments, aux systèmes de transport et aux services de leur communauté. Ce moyen vise à permettre particulièrement aux personnes handicapées de se déplacer de manière autonome et sécuritaire, de s'orienter et de se repérer par des formes de signalisation appropriées, dans un environnement donné. L'aménagement extérieur réfère à la fois à la voie publique, au mobilier urbain, aux voies de passages et de traversées pour piétons, à la signalisation, aux points d'embarquement et de débarquement des services de transport en commun, aux espaces extérieurs publics ainsi qu'à l'accès aux bâtiments. La prise en considération de tous ces éléments, tant dans la planification que lors des interventions, permet d'envisager les déplacements extérieurs comme un tout cohérent afin d'accroître le transport actif, faciliter l'utilisation des transports et, ultimement, favoriser l'intégration sociale.

La notion de parcours sans obstacles comprise comme un cheminement extérieur accessible et sécuritaire, vise à diminuer et éliminer les obstacles environnementaux rencontrés par les citoyens lors de leurs déplacements dans un quartier, dans une municipalité ou sur de plus grandes distances d'un point d'origine à la destination. Il réfère à toutes les facilités dont les usagers disposent pour utiliser les services et les infrastructures disponibles, peu importe le lieu et le mode de transport choisi, ou encore l'âge ou les capacités de la personne.

Or, en dehors de la partie réglementaire du Tome V sur la signalisation routière, de la Collection Normes-Ouvrages routiers produits par le MTQ, il n'existe pas à l'heure actuelle d'encadrement suffisant pour garantir l'accessibilité des infrastructures extérieures qui sont sous la responsabilité et les compétences du monde municipal. L'absence de normalisation, et par conséquent d'uniformisation, entraîne des ruptures dans la chaîne des déplacements, ce qui peut nuire également à l'accès aux différents services de transport. Conséquemment, la sécurité des déplacements actifs et alternatifs n'est pas toujours assurée, de même que les possibilités de transferts intermodaux. Ne s'étant doté d'aucun outil législatif ou réglementaire exigeant le respect de certaines normes d'accessibilité universelle² des infrastructures extérieures, le Québec pourrait procéder à des modifications législatives ou réglementaires en ce sens.

L'Office recommande de procéder à des modifications législatives ou réglementaires relatives à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs, en définissant notamment le champ d'application, les objectifs et les normes visés ainsi que les mécanismes d'application et de surveillance pouvant être prévus à ce sujet.

² L'accessibilité universelle est une notion élargie qui s'apparente à la conception universelle, telle que définie par la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'Assemblée générale des Nations Unies. L'article 2 de cette Convention retient que la conception universelle est la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans la mesure du possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. Cette notion n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels là où ils sont nécessaires pour certaines personnes handicapées.

Une vision de cohérence dans les planifications et les interventions municipales et supramunicipales en aménagement du territoire et en transport est également souhaitée. Plusieurs outils de planification existent déjà, mais ne sont pas toujours arrimés ni complémentaires. Entre autres, les municipalités doivent prévoir, dans leur processus d'approvisionnement lors de l'achat de biens et de services, de leur accessibilité aux personnes handicapées³. Les municipalités de plus de 15 000 habitants doivent aussi produire annuellement un plan d'action identifiant les obstacles rencontrés et les mesures envisagées afin de favoriser la participation sociale des personnes handicapées dans les champs de compétences relevant de leurs attributions, tel que le prévoit l'article 61.1 de la Loi. Les municipalités qui agissent aussi à titre d'AOT doivent également planifier la mise en accessibilité des services de transport en commun sur leur territoire, ainsi que les mesures connexes d'aménagement indispensables à leur utilisation. Cette planification est suggérée pour toutes les instances municipales couvertes par des services de transport en commun, en complémentarité aux actions prévues par les AOT pour rendre accessibles leurs services. Ces obligations devraient faire partie de toute planification du territoire et des transports afin d'en garantir l'efficacité, la cohérence et l'atteinte des objectifs visés. Ces éléments devraient par ailleurs trouver écho dans les politiques, schémas et plans adoptés, du point de vue local, supralocal et régional. En ce sens, l'accessibilité universelle devrait être inscrite dans le préambule même de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et être intégrée dans les plans de mobilité durable, les schémas d'aménagement et les planifications métropolitaines et régionales.

L'Office recommande d'inscrire l'accessibilité universelle dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, en tant que critère fondamental des pratiques et des planifications d'aménagement et d'urbanisme au Québec.

³ QUÉBEC (2005), *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, a. 61.3, à jour au 1^{er} juin 2013*, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 23 p.

En cohérence avec cette visée, il est démontré l'importance de la concertation afin d'identifier les meilleures pratiques possible de conception et d'entretien des infrastructures, tout en considérant l'environnement bâti, la configuration des sites, les habitudes de déplacement, les besoins des citoyens et les ressources disponibles. Des mécanismes de liaison peuvent être développés afin de soutenir les initiatives, les bonnes pratiques ainsi que les planifications entre les municipalités limitrophes d'un même territoire ou de régions adjacentes. Des procédures d'arrimage peuvent aussi être prévues à l'intérieur même d'une municipalité, entre autres, les différentes politiques et plans d'action adoptés, dont ceux concernant les personnes handicapées, les familles, les personnes âgées ou encore la sécurité routière et les règles de circulation.

Pour sa part, l'implication citoyenne doit être prévue et reconnue à chacune des étapes des projets, dont la participation des personnes handicapées à l'identification de solutions d'aménagement⁴. En effet, les personnes handicapées peuvent soutenir les intervenants municipaux dans l'identification d'obstacles environnementaux rencontrés par l'ensemble des citoyens. Elles peuvent aussi participer à la recherche de meilleures pratiques d'aménagement et aider à dégager les priorités d'intervention en concertation avec le ou les milieux visés. Il faut souligner que des municipalités et des AOT ont développé des pratiques concluantes en terme de concertation dans le cadre de leurs plans d'action, dont ceux annuels à l'égard des personnes handicapées, ainsi que lors de l'élaboration des plans de développement en transport.

Par conséquent, tous les programmes d'aide gouvernementale liés aux infrastructures municipales, à la voirie, à la réfection, à l'amélioration et au développement de composantes de la voie publique devraient inclure des critères et des obligations concernant l'accessibilité universelle. En plus de garantir que les infrastructures réalisées ou mises à niveau seront accessibles, les planifications des chantiers devraient prévoir également des cheminements alternatifs sécuritaires pour tous les

⁴ Cette implication est aussi l'une des orientations de la Loi inscrite à l'article 1.2 afin de favoriser l'autonomie des personnes handicapées et leur participation à la prise de décision individuelle et collective les concernant.

citoyens durant les travaux menés, ainsi que des alternatives de transport en commun adaptées aux besoins des citoyens visés.

L'Office recommande d'intégrer des critères d'accessibilité universelle dans tous les programmes d'aide financière destinés aux projets d'immobilisation des infrastructures, de développement, de réfection et d'amélioration du réseau routier municipal.

Pour soutenir le monde municipal dans la réalisation de ces objectifs, des guides de bonnes pratiques, de l'expertise technique ainsi que des formations pourraient être développés, en partenariat avec les municipalités, les centres de recherche, le milieu associatif des personnes handicapées et les instances gouvernementales visées. Il serait également opportun de documenter, d'expérimenter et d'évaluer toutes nouvelles pratiques d'aménagement⁵, avant leur implantation définitive, afin de s'assurer que celles-ci ne compromettent pas la sécurité et ne présentent pas d'obstacles au cheminement et aux déplacements de tous les citoyens, particulièrement aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite. Des campagnes d'information devraient ensuite être menées pour informer la population des comportements sécuritaires à adopter dans les nouvelles configurations aménagées.

⁵ Par exemple les rues partagées ou les carrefours giratoires qui présentent de nombreux obstacles, particulièrement pour les personnes ayant des incapacités visuelles.

2. PLANIFIER ET RENDRE ACCESSIBLE L'OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT EN COMMUN

En plus de l'aménagement, la planification de l'offre de services en transport doit aussi intégrer des visées d'accessibilité universelle. Tel que souligné précédemment, le législateur a déjà prévu cette disposition, par l'article 67 de la Loi. Cet article précise que les sociétés de transport en commun, les organismes municipaux, intermunicipaux et régionaux de transport doivent produire et faire approuver un plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées dans leur territoire de desserte. Après avoir approuvé un plan, le ministre des Transports s'assure de son respect et de son exécution.

Or, malgré cette obligation, sept ans après le délai prévu de dépôt des plans, 11 organismes sur les 34 visés ne sont toujours pas conformés à celle-ci et peu de suivis formels sont faits sur la mise en œuvre effective des plans approuvés. Afin d'être en cohérence avec cette disposition de la Loi, pour laquelle le ministre des Transports doit veiller à son application, les subventions accordées devraient contenir des exigences quant à la production et la mise en œuvre des plans des développements. Ainsi, chacune des AOT serait amenée à produire annuellement un bilan des actions réalisées de même que procéder à l'actualisation des mesures prévues afin d'obtenir les subventions gouvernementales de chacun des programmes d'aide disponibles en transport en commun. Ceux-ci pourraient être modulés en fonction des besoins d'adaptation requis, des formes de transport collectif offerts, des immobilisations nécessaires, tout en tenant compte des capacités financières de l'État. Ainsi, selon les types d'AOT visés et afin de favoriser une plus grande accessibilité des services, les réalités budgétaires, populationnelles et territoriales particulières à chacune pourraient être prises en compte lors de l'octroi de l'aide gouvernementale ou pour développer des enveloppes spécifiques de soutien financier.

L'Office recommande que la production et la mise en œuvre effective des plans de développement par les AOT soient des exigences pour toutes subventions en transport en commun

Il est escompté également dans la prochaine Politique québécoise de mobilité durable (PQMD) d'améliorer et développer les services de transport en commun. Le document de consultation note qu'il faudra « augmenter de manière importante l'offre de services et faire en sorte que cette nouvelle offre réponde bien aux besoins et aux attentes des usagers »⁶. Pour répondre aux besoins de tous les usagers, surtout dans un contexte de vieillissement de la population, il faut que tous nouveaux services offerts soient accessibles à l'ensemble de la collectivité selon une approche inclusive et globale.

Replacer l'utilisateur au cœur des préoccupations en transport signifie aussi permettre une mobilité similaire pour tous les usagers qui en ont les capacités sans discrimination. Les avantages découlant du transport collectif accessible sont nombreux pour tous les citoyens, les AOT, les collectivités, la société, en plus de présenter des avantages économiques réels de différents ordres⁷. Il faut donc considérer les personnes handicapées au même titre que les autres usagers et inclure des actions en ce sens, en maintenant et en accentuant les efforts pour améliorer la participation sociale des personnes handicapées et atteindre les résultats attendus de la politique gouvernementale *À part entière*. Tel que mentionné en introduction, ces services accessibles seront aussi une façon de répondre aux besoins grandissants en terme de mobilité des personnes âgées, en constante évolution.

⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2013), *Politique québécoise de mobilité durable : document de consultation*, Québec, Direction des communications du ministère des Transports du Québec, p. 23.

⁷ ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2013), *Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada*, Ottawa, Association canadienne du transport urbain, p 17.

Une des façons pour soutenir cette utilisation du transport en commun est de permettre et de développer une reconnaissance uniforme de l'accompagnement⁸. Il existe différentes pratiques à ce sujet, mais celles-ci varient selon les AOT. Or, les exigences, les formulaires et les modalités devraient être les mêmes pour chacun des organismes de transport collectif régulier et arrimés, idéalement, avec l'initiative développée concernant le transport interurbain⁹.

Les nouveaux services à développer concernent aussi l'électrification souhaitée des transports. Même électriques, les véhicules du transport en commun devront être accessibles à l'ensemble des usagers et être prévus en conséquence dès leur conception. De plus, en mode silencieux, les véhicules électriques peuvent nuire à la sécurité de certains piétons lors de leurs déplacements. Ce fait concerne particulièrement les personnes ayant une déficience visuelle qui ne peuvent pas percevoir les bruits de circulation de ces véhicules, perdant certains repères lors de la traversée des intersections. Un système sonore intégré aux véhicules électriques est aussi une composante importante de sécurité routière qu'il faudrait prévoir dans la réglementation. Ainsi, l'accessibilité dès la conception de tous les nouveaux modes de transport collectif serait une visée à favoriser, en collaboration avec l'industrie et les transporteurs.

L'Office recommande que tous nouveaux modes de transport collectif soient accessibles et sécuritaires aux personnes handicapées.

⁸ L'accompagnement concerne les services dispensés par un tiers pour pallier les incapacités d'une personne et faciliter sa participation sociale. Les interventions réalisées varient selon les besoins et les caractéristiques de la personne handicapée et de celles de son milieu. Elles se réalisent à travers un ensemble d'activités, dont notamment à travers les déplacements et l'utilisation des services de transport.

⁹ ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DU QUÉBEC (2010), *Carte à l'accompagnement*, [En ligne]. [www.apaq.qc.ca/spip.php?article15] (consulté le 19 juin 2013).

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec et ses membres, en collaboration avec l'Office et le MTQ, offrent déjà une carte québécoise à l'accompagnement en transport interurbain par autocar. Cette carte permet d'obtenir, sur l'ensemble du réseau interurbain québécois par autocar, un titre de transport gratuit pour la personne accompagnatrice.

De même, les frontières territoriales ne doivent pas devenir des obstacles, pas plus que les services offerts en eux-mêmes, de par leur complexité, leur hétérogénéité et leurs modalités. Simplifier l'utilisation du transport en commun, la planification des trajets, leurs interconnexions, les modes de perception et les tarifications est un objectif à rechercher en partenariat avec le milieu et les citoyens. Cet objectif peut être atteint en décloisonnant en partie les pratiques des AOT, par l'intermédiaire d'ententes, de concertation et d'expérimentation. Le développement d'une couverture métropolitaine ou encore régionale de services faciliterait pour tous les citoyens l'accès aux services, à l'emploi, à l'éducation, peu importe le lieu de résidence et la destination. Ces services doivent être accessibles, adaptés et rester abordables.

3. LE TRANSPORT RÉGIONAL, RURAL ET INTERURBAIN : DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE ET DE L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES

Les enjeux mentionnés précédemment sont similaires en milieu rural, avec des particularités déjà notées dans le document de consultation sur la diversité des milieux, la faible densité populationnelle ainsi que les distances à parcourir pour avoir accès à certains biens et services essentiels. La réponse aux défis en terme de déplacements collectifs doit se concilier à l'accessibilité des services offerts, et ce , afin d' appuyer le maintien à domicile des populations plus vieillissantes, la vitalité et l'occupation dynamique des territoires.

Cette occupation et cette vitalité des territoires au Québec doivent prendre en compte aussi les enjeux sociaux liés à l'aménagement du territoire dans une approche de développement durable et en misant sur la concertation et la complémentarité territoriale¹⁰. En ce sens, il faut favoriser le développement et le maintien de collectivités dynamiques, notamment par l'accès à des services adaptés aux besoins des clientèles locales. Afin de faire face à de nouvelles réalités sur les plans démographique, socioéconomique et environnemental, les communautés doivent aussi prévoir des mesures afin de soutenir le maintien des citoyens dans leur milieu. L'offre de transport collectif est une des façons d'y parvenir.

Ces services de transport collectif régional, sous la responsabilité des municipalités régionales de comté (MRC), se déclinent selon différentes formes, soit par des circuits en autobus, souvent de type minibus, réservés à cette fin, ou par l'utilisation de places résiduelles dans les services de transport existants. Peu importe l'organisation des services, les MRC doivent aussi répondre à leur obligation concernant l'accessibilité

¹⁰ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (2010), *Présentation : Nos territoires y habiter et en vivre*, [En ligne]. [www.mamrot.gouv.qc.ca/occupation-et-vitalite-des-territoires/presentation/] (Consulté le 19 juin 2013).

Ces visées font partie également de la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires ainsi que de sa Stratégie.

des services offerts aux personnes handicapées¹¹ en intégrant cette préoccupation tant dans les contrats de service de transport que dans ceux de répartition.

Puisque les initiatives de transport collectif régional sont récentes, ayant été initiées pour la plupart au début des années 2000, avec le soutien, entre autres, du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, il avait été priorisé de développer dans un premier temps ces nouveaux services. Le document de consultation chiffre à 71, sur une possibilité de 82, les MRC qui offraient des services de transport collectif sur leur territoire en 2012¹². De 2006 à 2012, le nombre de déplacements offerts par ces services est passé de 234 000 déplacements à 511 948, soit une augmentation de près de 120 %. Plus de 53 % de ces déplacements sont effectués en autobus spécifiquement affectés au transport collectif.

Riche de ces expériences et de ce développement, il faut maintenant que ces services deviennent accessibles, tels que le prévoit l'article 67 de la Loi. En tant qu'organisme intermunicipal ou régional de transport, les MRC devraient maintenant planifier et mettre en œuvre des mesures visant à assurer l'accès de leurs services aux personnes handicapées. Cette obligation est aussi en cohérence avec la disposition concernant l'accessibilité des biens et des services prévus par la Loi.

L'Office recommande que toutes les MRC qui offrent des services de transport collectif se conforment à l'article 67 de la Loi.

Les mesures prévues dans les plans de développement permettront aussi de soutenir les déplacements des personnes vieillissantes, comme le note la politique *Vieillir et vivre ensemble* en ces termes : « il est essentiel que l'offre de services de transport soit adaptée, sécuritaire et accessible sur tout le territoire du Québec, pour que les aînés

¹¹ Les MRC sont également assujetties à l'article 61.3 sur l'accessibilité des biens et des services dans le cadre de leur processus d'approvisionnement.

¹² MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2013), *op. cit.*, p. 38.

puissent accéder aux divers services et participer socialement. »¹³. Pour assurer précisément la mobilité des personnes âgées, le MTQ a pris un engagement afin de « considérer les besoins spécifiques des personnes âgées, dont celles en perte d'autonomie, au moment d'élaborer et de réviser les plans de transport requis par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional¹⁴ ». Inscrire des critères précis concernant l'accessibilité des services dans ce programme serait à la fois cohérent aux obligations des MRC et une des façons possibles de répondre à cet engagement.

L'Office recommande que l'accessibilité des services offerts en milieu rural soit l'un des critères à l'octroi de subventions dans le cadre du prochain Programme d'aide gouvernemental au transport régional.

Peu importe le choix du transporteur pour l'offre de services, les MRC doivent aussi s'assurer de leur sécurité, du respect de la législation en place ainsi que de la formation des intervenants. Elles devraient aussi favoriser l'harmonisation des différents services offerts à l'intérieur des municipalités locales qui la composent ainsi que soutenir les déplacements hors territoire, en collaboration avec les conférences régionales des élus concordantes.

Cette collaboration supralocale et régionale devrait aussi appuyer le développement de toutes les formes de transport collectif disponibles sur un territoire. Lors d'une prise en charge des responsabilités en transport sur une base supralocale ou régionale, une garantie de couverture de services devrait être exigée pour chacune des formes visées, à la hauteur des besoins des citoyens, particulièrement des personnes handicapées, et ce, pour toutes les municipalités visées. Mêmes intégrés sous une même entité

¹³ MINISTÈRE DE LA FAMILLE ET DES AÎNÉES (2012), *Vieillir et vivre ensemble : Chez soi, dans sa communauté, au Québec*, Québec, ministère de la Famille et des Aînés, p. 40

¹⁴ *Ibid*, p. 162.

Le MTQ a aussi pris l'engagement dans cette même politique de mettre en place des services destinés à répondre spécifiquement aux besoins des aînés, par l'entremise du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.

mandataire, les enveloppes et les programmes des transports collectifs devraient rester spécifiques et dédiés. Une reddition de comptes distinctive devrait aussi être exigée, pour chacun des services de transport donnés et subventionnés. Pour l'Office, il est en effet primordial de préserver les services de transport adapté qui sont essentiels aux déplacements des personnes handicapées, dont particulièrement dans les régions plus éloignées.

4. LE TRANSPORT ADAPTÉ AUX BESOINS DES PERSONNES HANDICAPÉES : UNE MESURE ADAPTATIVE ESSENTIELLE

L'accessibilité du transport collectif régional et du transport en commun régulier doit être priorisée, tout comme le maintien du transport adapté. Celui-ci doit conserver sa spécificité afin de permettre aux personnes handicapées admissibles d'avoir accès à des services correspondant à leurs besoins. Plusieurs personnes handicapées ne pourront jamais, à cause du type d'incapacité, de leurs conditions de santé, de leurs besoins d'accompagnement ou d'encadrement, utiliser d'autres formes de transport. En ce sens, les services porte-à-porte, les adaptations des véhicules et des services offerts de même que l'encadrement fourni permettent une mobilité pratiquement similaire à celle de la population en général. Ces composantes sont primordiales pour offrir aux personnes handicapées des possibilités d'accéder aux activités, aux biens et aux services, tout en participant activement à la vie sociale.

Le transport adapté a, à ce titre, bien plus qu'un rôle social. Il est l'expression du droit à l'égalité dans l'accès aux moyens de transport, sans discrimination fondée sur le handicap. Pour soutenir cette mobilité, par l'application du principe d'accommodement, un soutien gouvernemental doit être conservé et bonifié afin de répondre aux besoins grandissants en déplacements des personnes handicapées. Avec le vieillissement escompté de la population, corolairement un nombre plus important de citoyens nécessiteront des services de transport adapté, suite à la diminution de leur autonomie et de leurs capacités physiques, cognitives ou autres, souvent consécutive à leur avancement en âge. Il faut donc soutenir une plus grande offre de services, tout en réaffirmant le rôle du monde municipal dans la planification des services, leur performance et leur qualité. Il faudrait également s'assurer que toutes les municipalités locales du Québec offrent des services de transport adapté aux besoins des personnes handicapées, tel que le prévoit l'article 48.39 de la Loi sur les transports¹⁵.

¹⁵ À noter que selon les informations disponibles au 31 mars 2013, 87 municipalités n'avaient toujours pas adopté de résolution conforme à la Loi ni n'offraient de service de transport adapté sur leur territoire.

Pour répondre à la fois aux besoins de déplacements des personnes handicapées et tenir compte de la disparité entre les différentes municipalités issues des milieux urbains et ruraux, dont celles toujours non desservies en transport adapté, des modulations au Programme d'aide gouvernementale au transport adapté (ci-après le Programme) devraient être prévues. Ces modulations pourraient tenir compte des distances à parcourir, des arrimages de services entre les territoires, des problématiques liées au système routier et des besoins de transport identifiés. Tel que le souligne la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse : « [...] la durée du service de transport adapté devant être offert doit être évaluée en fonction des besoins de la clientèle des personnes handicapées dans chacun des territoires concernés.¹⁶ ».

Des bonifications aux subventions pourraient aussi être envisagées afin de mieux soutenir l'augmentation de l'achalandage, les coûts grandissants de systèmes d'exploitation ainsi que l'achat de véhicules plus performants écoénergétiquement. Il est également préconisé de maintenir les allocations pour l'apprentissage au transport en commun en les élargissant également au transport collectif régional. Ce volet, par souci de cohérence, pourrait être transféré, en conservant sa spécificité, dans les programmes de transport en commun et du transport collectif régional. Un programme national de formation pourrait aussi être déterminé plus formellement, avec identification d'objectifs, de contenu spécifique et en intégrant, lorsque possible, les nouvelles technologies mobiles de transport personnel.

L'Office recommande que soient reconduites, bonifiées et modulées les subventions du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

¹⁶ COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE QUÉBEC (2006), *Avis sur le droit au transport adapté et l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées*, Québec, Direction de la recherche et de la planification, p. 4

De plus, le Programme devrait aussi tenir compte de besoins de services hors territoire, particulièrement en milieu rural où des services, pourtant considérés comme indispensables, ne sont pas toujours offerts dans la municipalité de résidence ou celles limitrophes. Les personnes handicapées doivent souvent se déplacer à l'extérieur de leur MRC, tant pour des raisons de santé, d'éducation ou d'emploi. Or, peu de services hors territoire sont disponibles présentement, ou alors ceux-ci sont complexes à obtenir, nécessitent plusieurs démarches par les personnes handicapées ou des périodes d'attente très longues lors du déplacement. Des ententes d'interconnexion, de réciprocité et de transfert devraient être favorisées, impliquant lorsque possible les instances locales, supralocales et régionales. Les services ainsi offerts devraient être cohérents avec les besoins des personnes handicapées, nécessiter un temps de déplacement raisonnable, occasionner le moins de démarches possibles et de transferts et être abordables.

L'Office recommande que soit développé un nouveau volet au Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées afin de soutenir financièrement le développement de services d'interconnexion.

Les modalités des nouveaux services d'interconnexion devront être définies, de même que les responsabilités de performance, d'efficacité et de collaborations inhérentes à ceux-ci. Il en est de même de certains éléments du Programme qu'il serait opportun également de préciser dans le cadre de sa reconduction. Par exemple, le cadre du transport adapté permet à une personne admise d'utiliser les services d'un organisme de transport adapté hors de sa localité à titre de « visiteur »¹⁷. Or, dans une logique de transport en commun régulier, les utilisateurs peuvent utiliser tous les services disponibles sur un territoire donné, sans égard au lieu de résidence. Aucun motif de déplacement n'est exigé, l'universalité des services étant effective. Cette universalité est aussi l'un des principes de la Politique d'admissibilité au transport adapté, par la

¹⁷ Le terme visiteur fait référence à une personne handicapée admise au transport adapté séjournant pour une courte période sur le territoire desservi par un autre service de transport adapté que celui qu'elle utilise généralement. Il ne peut s'agir de déplacements répétitifs sur une longue période.

reconnaissance provinciale de l'admissibilité d'une personne handicapée. Cette reconnaissance précise qu'une personne handicapée admissible au transport adapté se voit accorder une carte d'admissibilité reconnue à l'échelle du Québec¹⁸. Pour être en cohérence avec ce principe, toute personne handicapée au Québec devrait pouvoir utiliser, sans restrictions, les services de transport adapté offerts, au même tarif que les autres usagers.

Par ailleurs, le fait qu'une personne handicapée soit admise au transport adapté ne garantit aucunement qu'elle puisse avoir accès aux services de transport de sa communauté. Lorsqu'une personne est admise, aucune obligation de service minimal n'est édictée de façon formelle et aucun taux de réponse n'est fixé quant aux demandes formulées notamment pour les déplacements occasionnels. Chacun des refus de transport devrait être colligé à titre d'indicateur au répertoire annuel statistique du transport adapté.

Au niveau de services s'ajoutent les plages horaires de desserte. Il est reconnu que les services de transport adapté devraient minimalement offrir 35 heures de services, 5 jours par semaine, et ce, 52 semaines par année. Lorsque plusieurs municipalités participent à un même service ou encore en cas de prise de compétence par la MRC, il arrive que certains territoires, plus éloignés, ne soient pas couverts à la même hauteur que les autres. S'ensuit une grande disparité dans les possibilités réelles de déplacements pour les personnes handicapées admises, celles-ci ne pouvant avoir accès aux services de transport que le mardi matin par exemple; ce qui limite à la fois leur participation sociale et leur accès aux services. D'autres aspects, ayant des impacts dans leurs applications sur les déplacements des personnes handicapées admises, pourraient aussi être précisés, telle l'équivalence dans la tarification entre le transport en commun et le transport adapté, l'application du volet souple pour les municipalités où aucun service de transport n'est disponible et la question de l'interruption des services, dans un contexte d'obligation légale de services.

¹⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1998), *Politique d'admissibilité au transport adapté*, Québec, Direction générale des politiques et de la sécurité en transport, p. 9

L'Office recommande de clarifier certains éléments du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, en concordance avec la Politique d'admissibilité au transport adapté, notamment concernant la notion de visiteur, les plages de services minimales et l'obligation de services.

Ces clarifications devraient être apportées afin de mieux préciser certaines applications du Programme. Toutefois, contrairement à la proposition du document de consultation, la Politique d'admissibilité au transport adapté n'a pas à être revue. Cette politique, dont le formulaire a été actualisé dernièrement, correspondant toujours à la fois aux profils des usagers ayant besoin de services de transport adapté ainsi qu'aux mesures d'accommodement possibles pour certaines clientèles.

L'Office recommande de ne pas modifier la Politique d'admissibilité au transport adapté.

Par ailleurs, les normes d'accessibilité des véhicules devraient être revues afin de tenir compte de l'utilisation d'une plus grande variété d'aides à la mobilité, dont certains types de triporteur et de quadriporteur. Il faudrait aussi prévoir des dispositifs permettant le transport de bagages en toute sécurité. Cette révision serait aussi une opportunité d'amorcer une réflexion sur l'utilisation de minibus et d'autobus dit adaptés, mais pour lesquelles la présence de marches est toujours permise. La mise à jour pourrait également préciser certaines obligations des conducteurs et des propriétaires de véhicules, notamment sur les rôles dévolus en termes d'assistance et les responsabilités légales lors des déplacements et lors de l'embarquement et du débarquement des aides techniques.

L'Office recommande que soit finalisée et entérinée la mise à jour du Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées.

En lien avec la mise à jour de ce Règlement, une formation pour les chauffeurs d'autobus, d'autocars et de minibus adaptés ainsi que de taxis accessibles devrait être rendue obligatoire pour tous les conducteurs visés. Cette formation pourrait contenir des modules sur l'accueil et la communication avec les personnes handicapées, l'assistance requise et possible ainsi que sur le fonctionnement des équipements d'embarquement et de débarquement, les procédures de sécurité, la fixation des aides à la mobilité de même que le maintien en bon état et les vérifications des équipements adaptés dans les véhicules. Considérant les évolutions probables de ces équipements au fil du temps, des mises à jour ponctuelles de cette formation devraient être prévues en collaboration avec le réseau de la santé et des services sociaux.

L'Office recommande qu'une formation sur le transport des personnes handicapées soit obligatoire pour tous les chauffeurs de véhicules accessibles.

Ces arrimages sont un autre enjeu de transport pour les personnes handicapées, abordé lors des journées de consultation à Québec, mais pour lequel le document de consultation est muet. Les différents réseaux de santé et de services sociaux offrent pour la plupart soit des services de transport ou encore sont générateurs de déplacements. En effet, plusieurs partenaires, sur le plan national, régional et local, supportent, d'une manière ou d'une autre des déplacements, attribuent des subventions ou effectuent des remboursements en transport pour des clientèles particulières, dont les personnes handicapées. Or, ces investissements ne sont pas suffisamment coordonnés ni harmonisés entraînant des disparités parfois importantes d'un programme ou d'une région à l'autre. Dans un contexte budgétaire réduit, un engagement gouvernemental devrait être pris afin de coordonner et d'optimiser les investissements en transport public adapté, scolaire et spécialisé. Un tel engagement engendrerait aussi une certaine cohérence de l'action gouvernementale, dont notamment entre le réseau de la santé et des services sociaux et les réseaux de transport publics, tout en étant en concordance avec l'une des orientations de la Loi qui est de favoriser la coordination continue pour la gestion et la complémentarité des

ressources ainsi que la permanence et l'intégration maximale des services¹⁹. Cette mesure serait aussi une réponse à une des priorités d'intervention de la politique *À part entière*, afin d'accroître l'accès, la complémentarité et la coordination des programmes et des services.

L'Office recommande que soient poursuivis les travaux en vue d'améliorer la couverture des services en transport public adapté, scolaire et spécialisé aux personnes handicapées par un arrimage, une plus grande cohérence et une concertation des réseaux de la santé et des services sociaux, des transports, de l'éducation, de l'emploi et des loisirs.

Certains services de transports privés sont aussi de plus en plus sollicités afin de fournir des services de transport collectif ou encore pour soutenir les déplacements interurbains des personnes handicapées. Ces services sont aussi complémentaires à ceux fournis par les transporteurs publics, offrant des possibilités de déplacement dans des domaines variés, dont le tourisme. Dans ce contexte, l'accessibilité des véhicules et des services offerts est essentielle aux déplacements des personnes handicapées, particulièrement de celles se déplaçant en fauteuil roulant.

En plus d'être accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, ces services doivent aussi prévoir d'autres mesures pour les personnes handicapées, tels des signaux sonores, des systèmes d'affichage et des dispositifs d'immobilisation pour certains équipements de santé. Des adaptations sont également requises afin de rendre les terminus d'autocars davantage accessibles à l'ensemble des citoyens. Afin de favoriser le déploiement de services accessibles, des incitatifs financiers, sous forme de subventions ou d'autres modalités à convenir avec l'industrie, doivent être prévus à la prochaine PQMD. Ces discussions pourraient aussi permettre d'évaluer la faisabilité de réglementer afin de fixer un nombre minimal de véhicules adaptés, par agglomération, propriétaires de permis ou par région déterminée. Des modalités spécifiques pourraient aussi être prévues, en lien avec l'article 67 de la Loi, afin de

¹⁹ QUÉBEC (2005), *op. cit.*, a. 1.2. e), p. 2.

permettre une plus grande mise en accessibilité des services de transport offert par taxibus, lors de contrat avec les AOT.

Le MTQ devra s'assurer que soient respectées les conditions d'obtention des subventions, dont celles concernant la tarification des services de taxis ainsi que les disponibilités des adaptations dans les terminus subventionnés. Les résultats à venir des projets d'expérimentation sur de nouveaux modèles de taxis accessibles pourront appuyer le ministère en vue de la promulgation sur d'autres mesures possibles afin d'accroître, d'ici 2020, le nombre de taxis et d'autocars accessibles, tant en milieu urbain qu'en milieu rural.

L'Office recommande que soient maintenues des facilités financières afin de soutenir l'industrie du taxi, des autocars interurbains ainsi que les propriétaires de terminus en vue de l'adaptation des véhicules et des services pour toutes les personnes handicapées.

L'Office recommande que soit évaluée la possibilité de réglementer sur un nombre minimal de véhicules accessibles, tant pour l'industrie du taxi que pour celui des autocars interurbains.

CONCLUSION

La prochaine PQMD, en visant à remettre le citoyen au cœur des actions et des interventions en transport, s'inscrit directement dans les visées de la Loi et de la politique *À part entière*. La Loi vise, entre autres, à favoriser l'autonomie des personnes handicapées et la participation à la prise de décisions individuelles ou collectives les concernant ainsi qu'à la gestion des services qui leur sont offerts²⁰. Elle cherche aussi à adopter une approche qui considère la personne handicapée dans son ensemble, qui respecte ses caractéristiques particulières et qui favorise un plus grand développement de ses capacités²¹.

La mise en accessibilité du transport collectif ainsi que le maintien des services de transport adapté sont des moyens efficaces et reconnus afin de favoriser précisément la participation sociale des personnes handicapées et de tous les citoyens. Les services offerts se doivent de correspondre à la fois aux besoins des usagers, aux milieux visés, tout en favorisant le partenariat et l'implication citoyenne. Par une approche inclusive, il faut soutenir et viser le cheminement sans obstacles pour tous les citoyens, que ce soit par l'aménagement du territoire, le développement des transports en commun et collectif accessibles, le soutien au transport adapté, l'interconnexion et les déplacements interurbains sur de plus longues distances. Ainsi, toute personne handicapée, nonobstant ses incapacités, aura la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés.

²⁰ *Loc. cit. a. 1.2. b)*, p. 2.

²¹ *Ibid.*, a. 1.2. a), p. 2.

RECOMMANDATIONS DE L'OFFICE

- L'Office recommande de procéder à des modifications législatives ou règlementaires relatives à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs, en définissant notamment le champ d'application, les objectifs et les normes visés ainsi que les mécanismes d'application et de surveillance pouvant être prévus à ce sujet.
- L'Office recommande d'inscrire l'accessibilité universelle dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en tant que critère fondamental des pratiques et des planifications d'aménagement et d'urbanisme au Québec.
- L'Office recommande d'intégrer des critères d'accessibilité universelle dans tous les programmes d'aide financière destinés aux projets d'immobilisation des infrastructures, de développement, de réfection et d'amélioration du réseau routier municipal.
- L'Office recommande que la production et la mise en œuvre effective des plans de développement par les AOT soient des exigences pour toutes subventions en transport en commun.
- L'Office recommande que tous nouveaux modes de transport collectif soient accessibles et sécuritaires aux personnes handicapées.
- L'Office recommande que toutes les MRC qui offrent des services de transport collectif se conforment à l'article 67 de la Loi.
- L'Office recommande que l'accessibilité des services offerts en milieu rural soit l'un des critères à l'octroi de subventions dans le cadre du prochain Programme d'aide gouvernemental au transport régional.
- L'Office recommande que soient reconduites, bonifiées et modulées les subventions du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

- L'Office recommande que soit développé un nouveau volet au Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées afin de soutenir financièrement le développement de services d'interconnexion.
- L'Office recommande de clarifier certains éléments du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, en concordance avec la Politique d'admissibilité au transport adapté, notamment concernant la notion de visiteur, les plages de services minimales et l'obligation de services.
- L'Office recommande de ne pas modifier la Politique d'admissibilité au transport adapté.
- L'Office recommande que soit finalisée et entérinée la mise à jour du Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées.
- L'Office recommande qu'une formation sur le transport des personnes handicapées soit obligatoire pour tous les chauffeurs de véhicules accessibles.
- L'Office recommande que soient poursuivis les travaux en vue d'améliorer la couverture des services en transport public adapté, scolaire et spécialisé aux personnes handicapées par un arrimage, une plus grande cohérence et une concertation des réseaux de la santé et des services sociaux, des transports, de l'éducation, de l'emploi et des loisirs.
- L'Office recommande que soient maintenues des facilités financières afin de soutenir l'industrie du taxi, des autocars interurbains ainsi que les propriétaires de terminus en vue de l'adaptation des véhicules et des services pour toutes les personnes handicapées.
- L'Office recommande que soit évaluée la possibilité de réglementer sur un nombre minimal de véhicules accessibles, tant pour l'industrie du taxi que pour celui des autocars interurbains.

*Office des personnes
handicapées*

Québec 