

---

# Consultation en vue de l'élaboration d'une politique de mobilité durable

---

Mémoire présenté par l'Office des personnes handicapées du  
Québec

## Rédaction

Valéry Thibeault  
Conseillère  
Direction des interventions sectorielles stratégiques

## COLLABORATION

David Blouin  
Conseiller  
Direction des interventions sectorielles stratégiques

Jean-François Houde  
Conseiller  
Direction des interventions sectorielles stratégiques

Noée Murchison  
Conseillère experte  
Direction des interventions sectorielles stratégiques

## SUPERVISION

Ophélie Sylvestre  
Directrice  
Direction des interventions sectorielles stratégiques

## ÉDITION

Secrétariat général

## RÉVISION LINGUISTIQUE ET MISE EN PAGE

Audrey Beaudoin  
Nancy Daganand

## DATE

Le 14 août 2017

## APPROBATION

Conseil d'administration de l'Office  
Séance des 26 et 27 octobre 2017

## RÉFÉRENCE SUGGÉRÉE

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2017). *Consultation en vue de l'élaboration d'une politique de mobilité durable : Mémoire présenté par l'Office des personnes handicapées du Québec*, Drummondville, 36 p.

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>1. COMMENTAIRES PRINCIPAUX</b> .....	<b>3</b>
<b>2. L'APPROCHE INCLUSIVE DANS UNE PERSPECTIVE INTÉGRÉE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS</b> .....	<b>5</b>
<b>3. POUR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE</b> .....	<b>9</b>
<b>4. POUR UN TRANSPORT COLLECTIF ET PRIVÉ ACCESSIBLE, SÉCURITAIRE ET COMPLÉMENTAIRE</b> .....	<b>13</b>
4.1. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR LE TRANSPORT COLLECTIF ACCESSIBLE ET COMPLÉMENTAIRE .....	14
4.2. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR UN TRANSPORT PRIVÉ ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE .....	17
4.3. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR DES INNOVATIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE .....	19
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>21</b>
<b>ANNEXE I SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>23</b>
<b>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b> .....	<b>25</b>



## LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

---

AOT	Autorité organisatrice de transport
ECI	Enquête canadienne sur l'incapacité
EQLAV	Enquête québécoise sur les limitations d'activité, le vieillissement et les maladies chroniques
ESG	Enquête sociale générale
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Office	Office des personnes handicapées du Québec
PEG	Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux visant à favoriser la mise en œuvre de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité



## INTRODUCTION

---

L'Office des personnes handicapées du Québec accueille favorablement la démarche gouvernementale d'élaboration d'une politique de mobilité durable. La mobilité est une condition essentielle à la participation sociale de nombreuses personnes handicapées. Cela requiert un aménagement du territoire sans obstacles favorisant les modes de déplacements actifs, la mise en accessibilité du transport en commun, l'amélioration de l'offre de services en transport adapté ou l'adaptation des véhicules de transport public et privé. À cet égard, les données relatives aux déplacements des personnes handicapées qui suivent rendent bien compte de cette réalité, ainsi que des efforts devant être poursuivis.

Selon l'Enquête québécoise sur les limitations d'activité, le vieillissement et les maladies chroniques (EQLAV), en 2010-2011, 15,2 % des Québécoises et des Québécois de 15 ans et plus vivant en ménage privé avaient une incapacité liée à l'agilité, ce qui représente environ un million de personnes. La proportion des personnes ayant une incapacité liée à la mobilité s'élevait quant à elle à 13,2 %, ou environ 874 800 personnes. De plus, 75 % des personnes ayant une incapacité liée à la motricité utilisaient une aide technique<sup>1</sup> pour pallier à leur incapacité. Cette proportion augmente avec l'âge pour atteindre 86 % chez celles de 65 ans et plus.

Dans le cadre de l'EQLAV, les déplacements des personnes handicapées requis pour leur participation sociale ont été documentés, particulièrement les activités courantes nécessitant un déplacement sur de courtes distances, ainsi que les activités pour lesquelles le déplacement devait s'effectuer à l'aide d'un moyen de transport. Selon les résultats de cette enquête, 23 % des personnes ayant une incapacité, tous types confondus, sont en situation de handicap lorsqu'elles doivent se déplacer par elles-mêmes sur de courtes distances. Cela peut se traduire par de la difficulté à effectuer

---

<sup>1</sup> Il peut s'agir par exemple d'une canne, d'un ambulateur, d'un fauteuil roulant, d'une aide à la mobilité motorisée, etc.

---

cette activité ou par le besoin d'une aide humaine pour y parvenir. Cette proportion tend à augmenter en fonction de l'âge et du niveau de gravité de l'incapacité.

En ce qui concerne les déplacements sur de plus grandes distances qui s'effectuent à l'aide de moyens de transport, il est mentionné que 19 % des personnes avec incapacité se retrouvent en situation de handicap lorsqu'elles doivent réaliser ce type de déplacement. Cette proportion tend aussi à augmenter en fonction de l'âge et du niveau de gravité de l'incapacité.

Dans le présent mémoire, l'Office mettra de l'avant l'importance de l'approche inclusive permettant de tenir compte des besoins de tous dans une perspective intégrée de l'aménagement du territoire et des transports. Par la suite, les enjeux spécifiques concernant l'aménagement du territoire ainsi que les transports seront abordés.

## 1. COMMENTAIRES PRINCIPAUX

---

L'Office est satisfait de constater qu'une attention importante est accordée à la composante sociale de la mobilité durable qui considère que, pour être durable, la mobilité doit être accessible, équitable, sécuritaire et compatible avec la santé.

En concordance avec ce principe, tous les citoyens doivent avoir accès aux infrastructures extérieures et à des modes de transport qui tiennent compte de leurs besoins et de leurs capacités. En effet, en adoptant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (la Loi) révisée en 2004 et la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité (politique gouvernementale À part entière) en 2009, le législateur et le gouvernement ont fait des choix importants pour assurer l'exercice du droit à l'égalité des personnes handicapées et pour accroître leur participation sociale. D'abord, la Loi réaffirme la primauté des principes en matière de droits de la personne et demande formellement aux divers partenaires de prendre des mesures concrètes pour rendre la société davantage inclusive à l'égard des personnes handicapées. À ce titre, les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics et privés doivent prévoir diverses mesures visant les personnes handicapées et leur famille ainsi que le développement et l'organisation de ressources et de services à leur égard (art.1.1). Cette loi contient également une disposition obligeant les autorités organisatrices de transport (AOT) à planifier la mise en accessibilité progressive des systèmes de transport en commun régulier, et ce, dans un délai raisonnable (art. 67). Par ailleurs, lors de l'adoption de la Loi, il a aussi été introduit, par le biais de la Loi sur les transports, 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 besoins (art. 48.39).

Plus précisément, la politique gouvernementale À part entière fait de l'aménagement d'environnements accessibles l'une de ses priorités. Concrètement, cela se traduit par l'élimination des obstacles à la mobilité des personnes handicapées en améliorant l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transport. La possibilité de se déplacer

sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés ainsi que la réduction de l'isolement social des personnes handicapées sont deux des résultats attendus de cette politique. Pour favoriser l'atteinte de ces résultats, la politique préconise l'adoption d'une approche inclusive qui consiste à prévoir, dès la conception, un environnement physique et social qui tient compte des besoins de l'ensemble de la population, incluant ceux des personnes handicapées et de leur famille. Cette approche doit être adoptée lors de l'élaboration et la révision de mesures à portée générale telles que la politique de mobilité durable. Ceci permet de diminuer le recours, après coup, à des mesures adaptatives ou à des démarches particulières qui peuvent s'avérer plus coûteuses.

Pour que la politique de mobilité durable s'inscrive en cohérence avec ces orientations, l'approche inclusive doit être inscrite au cœur de celle-ci, de sorte qu'elle soit intégrée de façon systématique dans les processus décisionnels et de planification, et ce, tant en matière d'aménagement du territoire que de transport. Cela favorisera le développement d'une vision d'ensemble des déplacements des personnes handicapées et contribuera à leur participation sociale. Les recommandations formulées dans ce mémoire vont en ce sens.

Celles-ci s'inscrivent aussi en cohérence avec les orientations des deux dernières stratégies gouvernementales de développement durable touchant notamment la réduction des inégalités sociales, l'amélioration des conditions de vie et l'aménagement durable du territoire ainsi qu'avec la Politique gouvernementale de prévention en santé 2016-2025. Elles sont également complémentaires et en continuité avec les engagements pris par les ministères et organismes dans le cadre du Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux visant à favoriser la mise en œuvre de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité (PEG) ainsi qu'avec les recommandations émises, en 2017, dans le Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité portant sur les déplacements des personnes handicapées : l'accès aux transports et l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics (Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière).

## 2. L'APPROCHE INCLUSIVE DANS UNE PERSPECTIVE INTÉGRÉE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

---

La mobilité durable doit permettre une fréquentation conviviale des lieux et assurer une utilisation optimale des différents moyens de transport en privilégiant l'autonomie et la sécurité de tous les citoyens. Pour ce faire, l'organisation des transports et l'aménagement du territoire doivent être planifiés de manière intégrée et cohérente. Afin que la mobilité soit accessible, équitable et sécuritaire pour tous, l'approche inclusive doit être intégrée à même les fondements de la politique de mobilité durable. Il s'agit là d'un des enjeux centraux devant guider l'élaboration de cette politique.

Pour permettre à l'ensemble des citoyens, incluant les personnes handicapées, de se déplacer sans rencontrer d'obstacles susceptibles d'interrompre leur chaîne de déplacements, la mise en place d'un parcours sans obstacles est à privilégier. La notion de parcours sans obstacles vise à favoriser la mobilité des personnes handicapées en diminuant ou en éliminant les obstacles qu'elles rencontrent lors de leurs déplacements dans un quartier, dans une municipalité ou même sur de plus grandes distances, de leur point d'origine jusqu'à leur destination. Afin de contribuer à la mise en place d'un tel parcours, l'Office a produit et rendu public en 2017, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), le recueil *Vers des parcours sans obstacles : éléments à considérer pour favoriser l'accessibilité des espaces publics extérieurs*. Ce recueil d'informations et de références est conçu pour informer les instances municipales sur la notion de parcours sans obstacles. Il s'agit d'une première étape visant à sensibiliser et à encourager les municipalités à mettre en place des initiatives afin d'aménager des espaces extérieurs sans obstacles.

Par ailleurs, pour favoriser la mobilité durable et les déplacements actifs, l'aménagement du territoire et l'organisation des transports doivent offrir un environnement sécuritaire à l'ensemble des citoyens. Une attention particulière doit être portée pour les usagers du réseau routier et du domaine piétonnier qui sont les plus

susceptibles d'être en situation de vulnérabilité, dont les personnes handicapées. En ce sens, il importe que la politique de mobilité durable contribue à instaurer le principe de prudence. Ce principe prévoit que les différents usagers doivent, à tout moment lorsqu'ils circulent sur la voie publique<sup>2</sup> et ses zones contiguës, adopter un comportement prudent et respectueux à l'endroit des autres usagers qui sont davantage en situation de vulnérabilité. Ce principe s'intègre dans une approche systémique de la sécurité routière qui vise à favoriser la protection des usagers en situation de vulnérabilité. Cette approche ne peut pas être que volontaire et doit être jumelée à des aménagements extérieurs sans obstacles afin d'encourager les usagers à adopter des comportements sécuritaires et à favoriser notamment les déplacements actifs. D'ailleurs, dans le Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière, il est recommandé au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) d'adopter et de mettre en œuvre annuellement de nouvelles mesures sur la sécurité des piétons handicapés dans le cadre de ses prochains plans d'action à l'égard des personnes handicapées ou dans le cadre d'une future politique sur la sécurité routière.

#### **Recommandation 1**

**Il est recommandé de préciser que la mobilité durable doit être accessible à tous et que l'approche inclusive soit inscrite dans les fondements de la politique de mobilité durable, en s'appuyant notamment sur la notion de parcours sans obstacles et du principe de prudence.**

Au plan local, supralocal et régional, la mise en œuvre de l'approche inclusive dans une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports nécessite non seulement une implication des divers paliers municipaux et des AOT, mais également une concertation avec l'ensemble des partenaires des milieux de vie concernés, notamment les personnes handicapées ou leurs représentants. Cette façon de faire favorisera le développement d'une vision commune et cohérente qui doit se transposer

---

<sup>2</sup> Une voie publique inclut toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas du domaine privé. (Loi sur les compétences municipales, art. 66, al.3)

dans le processus décisionnel et dans la planification des projets, permettant ainsi de prendre en compte les besoins de tous. Ceci peut se faire dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et de développement, du plan d'urbanisme ou par tout autre outil d'aménagement du territoire, d'urbanisme ou de sécurité routière municipale. De plus, les mesures s'adressant particulièrement aux personnes handicapées peuvent par la suite être intégrées aux processus d'élaboration et à la mise en œuvre des plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités ainsi que des plans de développement en transport des AOT.

### **Recommandation 2**

**Il est recommandé qu'un objectif soit inscrit dans la politique de mobilité durable afin que l'approche inclusive soit intégrée dans les processus décisionnels et de planification, et ce, tant en matière d'aménagement du territoire que de transport.**

**À cet effet, les démarches de concertation, réalisées avec l'ensemble des responsables et des partenaires des milieux de vie concernés, notamment les divers paliers municipaux, les AOT et les personnes handicapées ou leurs représentants doivent être encouragées et soutenues.**



### 3. POUR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE

---

Les déplacements sans obstacles des personnes handicapées, seules ou en famille, constituent une prémisses à la réalisation de plusieurs de leurs habitudes de vie et à l'exercice de leurs rôles familiaux et sociaux. En effet, que ce soit pour réaliser des activités éducatives, pour travailler, pour participer à des activités de loisirs ou communautaires, pour entretenir des relations interpersonnelles ou pour exercer certaines responsabilités parentales, il est souvent nécessaire de se déplacer et d'emprunter les espaces publics. Ainsi, l'accessibilité des espaces publics extérieurs, des infrastructures et des services de transport est généralement considérée comme étant une composante essentielle à la participation sociale des personnes handicapées. À l'opposé, une mauvaise conception des infrastructures routières et du domaine piétonnier, une disposition incorrecte du mobilier urbain ou des véhicules de transport collectif non accessibles sont autant d'éléments susceptibles de briser la chaîne de déplacements des personnes handicapées.

L'aménagement d'infrastructures accessibles est l'un des moyens privilégiés afin de favoriser l'accès sécuritaire, pour l'ensemble des citoyens, aux bâtiments, aux lieux extérieurs, aux systèmes de transport et aux services dans la communauté. Actuellement, le Québec, comparativement à d'autres législations, ne s'est toujours pas doté d'un outil législatif ou règlementaire permettant d'assurer l'accessibilité des espaces publics extérieurs de manière uniforme et harmonisée sur l'ensemble de son territoire. Certaines normes existent et permettent d'atteindre un niveau minimal d'accessibilité. Cependant, elles peuvent être méconnues, ne sont pas toujours obligatoires et peuvent être appliquées de manière très variable. Cette absence de normes unifiées, harmonisées et prescriptives dans les pratiques occasionne la conception d'aménagements extérieurs qui ne sont pas accessibles et qui ont pour effet de briser la chaîne de déplacements des personnes handicapées. Dans ce contexte, il importe que l'aménagement du territoire, qui permet la planification des infrastructures et des équipements collectifs dans les communautés, intègre l'approche inclusive afin

de permettre à tous les citoyens, qu'ils aient ou non des incapacités, de participer à la société québécoise et d'y contribuer. À cette fin, la mise en place de parcours sans obstacles dans les espaces publics extérieurs doit devenir un moyen privilégié pour assurer à l'ensemble de la population un accès aux bâtiments, aux services et aux systèmes de transport de leur communauté. Cela contribuera à offrir les conditions nécessaires à l'utilisation des modes de déplacements actifs et alternatifs à l'automobile, favorisant ainsi la mobilité durable chez l'ensemble de la population, dont les personnes handicapées, les enfants, les personnes âgées, etc. Il importe également que les intervenants concernés contribuent à l'identification des solutions visant à améliorer l'encadrement relatif à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs.

### **Recommandation 3**

**Il est recommandé que des objectifs soient identifiés dans la politique de mobilité durable afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des aménagements extérieurs aux personnes handicapées, notamment pour les espace de stationnement destinés aux personnes handicapées.**

Pour permettre la mobilité durable de tous, il importe que la planification de l'aménagement du territoire tienne aussi compte des personnes qui se déplacent en utilisant une aide à la mobilité motorisée (AMM). Il est difficile d'évaluer précisément le nombre d'AMM en circulation actuellement au Québec, mais selon l'Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier (Magner, 2006 dans INSPQ, 2011), ce nombre varierait entre 25 000 et 30 000 appareils<sup>3</sup>.

Les AMM permettent aux personnes ayant une incapacité liée à la motricité de réaliser leurs déplacements, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Afin de favoriser la mise en place de parcours sans obstacles et de s'assurer de l'accessibilité et de la sécurité des aménagements extérieurs, l'aménagement du territoire doit tenir compte du fait qu'un

---

<sup>3</sup> Cette estimation porte sur l'ensemble des AMM, tant celles attribuées par les programmes gouvernementaux que celles acquises sur le marché privé. De même, celles-ci peuvent être utilisées par les personnes ayant une incapacité ou non.

nombre croissant de personnes se déplacent avec des AMM. D'ailleurs, dans le cadre du PEG, un engagement a été pris par le ministère de la Santé et des Services sociaux, le MTMDET et l'Office, en collaboration avec la Société d'habitation du Québec, afin d'identifier, mettre en œuvre et promouvoir des solutions concertées visant à favoriser les déplacements sécuritaires des personnes qui utilisent des AMM.



## 4. POUR UN TRANSPORT COLLECTIF ET PRIVÉ ACCESSIBLE, SÉCURITAIRE ET COMPLÉMENTAIRE

---

Au cours des dernières années, des progrès importants ont été observés dans les services de transport offerts aux personnes handicapées, tel que démontré dans le Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière. À titre d'exemple, le nombre d'AOT ayant produit un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert a grandement augmenté au cours des dernières années. En effet, en 2017 trois AOT assujetties n'ont pas produit de tel plan alors qu'en 2009, ce nombre était de 29. Une autre avancée concerne les services de transport adapté qui ont été créés sur presque tout le territoire québécois, en réponse aux besoins de mobilité et d'autonomie de certaines personnes handicapées. Toutefois, la possibilité pour les personnes handicapées de se déplacer par différents moyens, incluant en transport adapté, entre leur domicile et l'école, le lieu de travail, les services publics et de santé et les espaces de loisirs demeure un enjeu majeur pour l'amélioration de leur participation sociale. Afin de permettre la mobilité durable pour tous, dont l'usage privilégié du transport collectif<sup>4</sup>, des actions doivent encore être réalisées en matière d'accessibilité des transports. À ce titre, le Rapport d'évaluation indépendant de la mise en œuvre de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, déposé en 2017, émet la recommandation aux AOT d'identifier des objectifs qui soient accompagnés d'une stratégie de mesures et de suivi à la fois simple et précise afin d'effectuer le suivi de leurs actions et d'en mesurer les résultats.

---

<sup>4</sup> On entend par transport collectif l'ensemble des modes de transport utilisant des véhicules adaptés et destinés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Il peut s'agir du transport en commun, du transport collectif en milieu rural, du transport interrégional par autocar, du taxi-bus, de certains types de covoiturage, du transport adapté, etc.

## 4.1. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR LE TRANSPORT COLLECTIF ACCESSIBLE ET COMPLÉMENTAIRE

La mise en accessibilité du transport en commun<sup>5</sup> est nécessaire afin de permettre aux personnes handicapées d'avoir accès aux biens et aux services offerts, comme tout citoyen. Un transport en commun accessible contribuera à une utilisation optimale des moyens de transport, en privilégiant l'autonomie des citoyens et en maximisant les ressources existantes. Ainsi, l'accessibilité aux personnes handicapées doit être intégrée lors de la conception de tout nouveau projet, pendant la planification de travaux majeurs ainsi qu'au moment de la mise en place de mesures transitoires. Considérant le contexte démographique, économique et de santé, cette approche inclusive permet des bénéfices importants pour toute la population ainsi que pour les instances municipales et de transport, tout en favorisant les déplacements actifs et intermodaux pour l'ensemble des citoyens.

L'accessibilité au transport en commun, tant en milieu urbain qu'en milieu rural, est un enjeu majeur pour les personnes handicapées, notamment pour celles qui ne sont pas admissibles au transport adapté. En effet, considérant que moins de 2 % de la population du Québec est admise au transport adapté, alors qu'environ 10 % de la population correspond à la définition légale d'une personne handicapée<sup>6</sup>, les AOT doivent poursuivre la mise en accessibilité des services de transport en commun. Bien que certaines améliorations aient été constatées, ce type de transport n'est pas toujours complètement accessible aux personnes handicapées. Des obstacles importants demeurent pour avoir accès aux véhicules, et ce, particulièrement en milieu rural.

Aussi, les différentes infrastructures de transport en commun détenues par les AOT ne sont pas complètement accessibles, tant en milieu urbain que rural. À cet égard, les

---

<sup>5</sup> L'expression « transport en commun » réfère ici aux services de transport offerts par les autorités organisatrices de transports assujetties à l'article 67 de la Loi. Ainsi sont inclus le transport en commun effectué par les sociétés de transport ainsi que le transport collectif en milieu rural.

<sup>6</sup> Selon la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (chapitre E-20.1), on entend par « personne handicapée » 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.

résultats de l'Enquête canadienne sur l'incapacité (2012) démontrent que 38 % des Québécoises et Québécois ayant une incapacité ont mentionné avoir de la difficulté à se rendre aux arrêts ou à les repérer, ce qui constitue un obstacle majeur à l'utilisation de ces services. Ajoutons que selon l'un des résultats de l'Enquête sociale générale (ESG) (2010), le transport en commun se trouve à une distance de marche du domicile pour environ seulement les deux tiers de la population avec incapacité (64 %) et de celle sans incapacité (67 %). De plus, les résultats de l'Enquête canadienne sur l'incapacité démontrent que pour 48 % des Québécoises et Québécois avec incapacités, l'accessibilité des véhicules de transport en commun pose des difficultés. Ces trois derniers constats démontrent l'importance que les AOT rendent accessibles aux personnes handicapées non seulement leurs véhicules, mais également, dans une logique de parcours sans obstacles, l'ensemble des infrastructures ou équipements associés au service de transport en commun, dont les panneaux d'arrêts et les abribus. Ces constats appuient également l'importance que la planification de l'aménagement du territoire soit réalisée de manière intégrée à celle des transports, et ce, afin de favoriser la mobilité durable chez les personnes handicapées, du domicile au point de destination.

#### **Recommandation 4**

**Il est recommandé que des mesures structurantes, ainsi que des cibles précises et mesurables visant à bonifier l'accessibilité des infrastructures, des véhicules et des services de transport en commun, soient incluses dans les plans de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées.**

**Ces cibles devront tenir compte des particularités territoriales et la mesure de l'atteinte de ces cibles contribuera à déterminer l'impact des plans de développement sur la mise en accessibilité du transport en commun aux personnes handicapées.**

Une meilleure accessibilité en transport doit aussi viser la consolidation et la complémentarité entre les différents services de transport collectif au Québec, dont le

transport adapté. Certaines personnes handicapées, en raison de leurs incapacités, nécessiteront toujours des mesures adaptées à leurs besoins. Le transport adapté demeure donc une mesure adaptative essentielle et indispensable pour soutenir la participation sociale des personnes admissibles qui ne peuvent conséquemment utiliser le transport en commun, même si celui-ci devenait complètement accessible. L'Office réaffirme ainsi l'importance du transport adapté pour assurer les déplacements de toutes les personnes handicapées admissibles sur l'ensemble du territoire québécois.

À cet égard, il est recommandé dans le Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière que le MTMDET améliore et optimise la gestion du Programme de subvention au transport adapté et qu'il accroisse son financement afin de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées. Parallèlement, il est recommandé aux municipalités de collaborer avec les acteurs concernés de même qu'avec les personnes handicapées ou leurs représentants afin d'améliorer l'offre de services en transport adapté.

Afin de favoriser la mobilité durable de tous, les services de transport adapté, particulièrement en milieu rural, doivent être planifiés et conçus de manière à faciliter les déplacements hors territoire. En effet, l'interconnexion constitue un besoin réel en plusieurs endroits, et ce, particulièrement dans les territoires limitrophes des villes-centres où sont généralement regroupés de nombreux services publics. Rappelons que toutes les municipalités ont l'obligation d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur leur territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins et l'offre de services hors territoire est facultative.

#### **Recommandation 5**

**Il est recommandé que la politique de mobilité durable reconnaisse le transport adapté comme un moyen de transport collectif incontournable répondant aux besoins spécifique des personnes handicapées admissibles et, à ce titre, qu'un objectif soit identifié pour augmenter les services d'interconnexion et de déplacement hors territoire.**

Un autre aspect important à prendre en compte pour un transport collectif accessible et sécuritaire pour les personnes handicapées concerne la formation du personnel. Il est nécessaire que les employés ayant des contacts avec la clientèle reçoivent une formation portant, entre autres, sur l'accueil et la communication avec les personnes handicapées, sur 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. En ce sens, dans le cadre du Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière, il est recommandé au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de maintenir la formation des employés responsables du transport comme critères d'approbation des plans de développement visant l'accessibilité du transport en commun et de faire connaître cette obligation aux AOT. Dans ce rapport, il est également recommandé au MTMDET de rendre disponible la formation en transport adapté pour les chauffeurs de minibus et de taxi afin d'assurer les déplacements sécuritaires des personnes handicapées. Aussi, il est recommandé aux organismes de transport adapté de donner cette formation à leurs chauffeurs de minibus et de taxi.

La mobilité durable doit permettre à tous les citoyens de se déplacer, en tenant compte de leurs besoins, de leurs spécificités, de leur milieu de vie et de leurs capacités. En ce sens, il faut soutenir les déplacements des personnes handicapées en transport en commun accessible en prévoyant des services adaptés complémentaires aux services dits réguliers. Il importe également qu'une formation soit donnée aux employés.

#### 4.2. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR UN TRANSPORT PRIVÉ ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE

Tel que mentionné précédemment, l'accès aux divers modes et moyens de transport est une condition essentielle à la participation sociale des personnes handicapées. Les services de transport privé sont de plus en plus sollicités afin de fournir des services de transport aux personnes handicapées. Ces services sont complémentaires à ceux fournis par les transporteurs publics.

En ce qui concerne l'offre de services de transport par taxi, le gouvernement du Québec a adopté en 2016 la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. On prévoyait que des normes concernant les services rendus aux personnes handicapées pouvaient être prévues par règlement. Ainsi, le MTMDET entendait mettre en place, par l'entremise d'une modification au Règlement sur les services de transport par taxi, différentes mesures assurant un « encadrement juste, équitable et sécuritaire pour l'ensemble des utilisateurs de service de transport par taxi ». Toutefois, aucune modification réglementaire n'a encore été annoncée et des disparités dans l'accès des services de transport par taxi demeurent pour les personnes handicapées. Trop souvent, ces dernières n'ont pas accès à un véhicule de taxi accessible, et ce, dans un délai comparable à celui des autres clients.

Le MTMDET soutient financièrement l'adaptation de véhicules de taxi et d'autocars destinés au transport privé par le biais du Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles. Ce dernier vise l'adaptation de véhicules de taxi et d'autocars afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées ou l'acquisition de véhicules accessibles dès la conception. Les bénéficiaires de cette aide gouvernementale sont les propriétaires de taxi, les entreprises de location de véhicules à court terme et les titulaires de permis de transport par autobus. Pour l'année financière 2017-2018, le financement de ce programme est de 2 millions de dollars.

#### **Recommandation 6**

**Il est recommandé que soit modifié le Règlement sur les services de transport par taxi afin que l'offre de services par taxi accessibles aux personnes handicapées soit rendue disponible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, et ce, dans un délai d'attente comparable à celui des autres clients. Des cibles ainsi qu'un échéancier de la mise en accessibilité du parc de taxi devront être identifiés.**

**La progression de l'offre de services en taxi adapté devrait également être suivie à l'aide d'outils développés à cet effet par les intervenants concernés.**

### **Recommandation 7**

**Il est recommandé que le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles soit évalué et que son financement soit augmenté dans le but de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées.**

#### 4.3. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR DES INNOVATIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE

Que ce soit par le développement de véhicules électriques, l'arrivée imminente de véhicules autonomes sur le réseau routier ou par les nombreuses plateformes technologiques permettant d'obtenir des services de transport, des enjeux d'accessibilité et de sécurité sont associés à ces différentes innovations de transports.

Bien que l'électrification des transports constitue un moyen efficace pour répondre aux enjeux environnementaux, les véhicules électriques et les installations de soutien doivent être conçus de manière à être accessibles et sécuritaires pour l'ensemble de la population, dont les personnes handicapées. Dans une optique de conception durable des véhicules électriques, il faut que l'ensemble de la population puisse en bénéficier, et ce, particulièrement s'ils sont destinés au transport collectif. Ainsi, de tels véhicules servant au transport collectif doivent être accessibles à l'ensemble des usagers et cela doit être prévu dès leur conception. Aussi, certaines incapacités, ainsi que l'usage d'aides techniques pour les compenser, nécessitent l'usage de véhicules pouvant être adaptés, pour un accès en fauteuil roulant par exemple. Ainsi, les véhicules électriques et intelligents doivent être conçus en conséquence.

Par ailleurs, puisqu'ils sont silencieux, les véhicules électriques peuvent nuire à la sécurité de certains piétons, particulièrement ceux qui sont en situation de vulnérabilité, lors de leurs déplacements. Ce fait concerne particulièrement les personnes ayant une déficience visuelle qui ne peuvent pas adéquatement percevoir les bruits de circulation de ces véhicules, perdant ainsi certains repères essentiels en empruntant une traverse piétonne ou une traversée d'intersections non munies de système sonore. L'ajout d'un système sonore intégré aux véhicules électriques est une composante importante de

sécurité routière qu'il faudrait envisager dans la perspective où l'utilisation de véhicules de ce type semble vouloir croître rapidement.

Un autre élément à considérer concerne les bornes de rechargement pour les véhicules électriques. Dans une approche inclusive, celles-ci doivent être conçues et positionnées de manière à pouvoir être utilisées par les personnes handicapées. Leur emplacement doit également prendre en compte le parcours sans obstacles pour une utilisation optimale, conviviale et sécuritaire.

Il est également important que le développement et le déploiement des nouvelles plateformes technologiques soient accessibles aux personnes handicapées. Il importe que celles-ci soient compatibles avec les modes alternatifs de communication à chacune des étapes du déplacement (accès à la plateforme, navigation, réservation, paiement, etc.), et qu'elles tiennent compte des différents types d'incapacités.

#### **Recommandation 8**

**Il est recommandé qu'un objectif soit identifié dans la politique de mobilité durable afin de promouvoir, auprès des intervenants concernés, l'approche inclusive pour le développement et le déploiement des innovations en matière de transport ainsi que la sécurité de ces outils et véhicules pour les personnes handicapées.**

## CONCLUSION

---

En cohérence avec les choix du législateur et les orientations gouvernementales, les recommandations émises dans ce mémoire visent à assurer la prise en compte de l'approche inclusive dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique de mobilité durable. Cette façon de faire contribuera à favoriser une fréquentation conviviale des lieux et assurer une utilisation optimale des différents moyens de transport en privilégiant l'autonomie et la sécurité de tous les citoyens. C'est par le développement d'une vision d'ensemble des déplacements des personnes handicapées qu'il sera possible de contribuer davantage à leur participation sociale et à la mobilité durable dans leur milieu de vie.

L'Office est un organisme gouvernemental qui joue un rôle déterminant en matière de conseil, de coordination et de concertation en vue de réduire les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées. Son expertise unique, qui lui permet de remplir activement et efficacement ce rôle, provient notamment des services directs qu'il offre à la population, de ses travaux d'évaluation et de recherche ainsi que de ses multiples collaborations avec des partenaires de tous horizons.



## ANNEXE I

### SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

---

#### **Recommandation 1**

**Il est recommandé de préciser que la mobilité durable doit être accessible à tous et que l'approche inclusive soit inscrite dans les fondements de la politique de mobilité durable, en s'appuyant notamment sur la notion de parcours sans obstacles et du principe de prudence.**

#### **Recommandation 2**

**Il est recommandé qu'un objectif soit inscrit dans la politique de mobilité durable afin que l'approche inclusive soit intégrée dans les processus décisionnels et de planification, et ce, tant en matière d'aménagement du territoire que de transport.**

**À cet effet, les démarches de concertation, réalisées avec l'ensemble des responsables et des partenaires des milieux de vie concernés, notamment les divers paliers municipaux, les AOT et les personnes handicapées ou leurs représentants doivent être encouragées et soutenues.**

#### **Recommandation 3**

**Il est recommandé que des objectifs soient identifiés dans la politique de mobilité durable afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des aménagements extérieurs aux personnes handicapées, notamment pour les espaces de stationnement destinés aux personnes handicapées.**

#### **Recommandation 4**

**Il est recommandé que des mesures structurantes, ainsi que des cibles précises et mesurables visant à bonifier l'accessibilité des infrastructures, des véhicules et des services de transport en commun, soient incluses dans les plans de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées.**

Ces cibles devront tenir compte des particularités territoriales et la mesure de l'atteinte de ces cibles contribuera à déterminer l'impact des plans de développement sur la mise en accessibilité du transport en commun aux personnes handicapées.

#### **Recommandation 5**

Il est recommandé que la politique de mobilité durable reconnaisse le transport adapté comme un moyen de transport collectif porte à porte incontournable répondant aux besoins spécifiques des personnes handicapées admissibles et, à ce titre, qu'un objectif soit identifié pour augmenter les services d'interconnexion et de déplacement hors territoire.

#### **Recommandation 6**

Il est recommandé que soit modifié le Règlement sur les services de transport par taxi afin que l'offre de services par taxi accessibles aux personnes handicapées soit rendue disponible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, et ce, dans un délai d'attente comparable à celui des autres clients. Des cibles ainsi qu'un échéancier de la mise en accessibilité du parc de taxi devront être identifiés.

La progression de l'offre de services en taxi adapté devrait également être suivie à l'aide d'outils développés à cet effet par les intervenants concernés.

#### **Recommandation 7**

Il est recommandé que le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles soit évalué et que son financement soit augmenté dans le but de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées.

#### **Recommandation 8**

Il est recommandé qu'un objectif soit identifié dans la politique de mobilité durable afin de promouvoir, auprès des intervenants concernés, l'approche inclusive pour le développement et le déploiement des innovations en matière de transport ainsi que la sécurité de ces outils et véhicules pour les personnes handicapées.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

---

- FOURNIER, Claire, et autres (2013). Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 : *utilisation des services de santé et des services sociaux des personnes avec incapacité, volume 2*, Québec, Institut de la statistique du Québec, 260 p.
- INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2011). *Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier* [En ligne]. [[www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1273\\_AidesMobiliteReduite.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1273_AidesMobiliteReduite.pdf)].
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2011). *Processus de production du handicap* [En ligne]. [<https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/SQPH2011/25ProcessusDeProductionDuHand.pdf>].
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2015). *Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux visant à favoriser la mise en œuvre de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, Drummondville, L'Office, 27 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2017). *Rapport d'évaluation de l'efficacité de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité portant sur les déplacements des personnes handicapées : l'accès aux transports et l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics*. Drummondville, L'Office, 244 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2017). *Vers un parcours sans obstacles* [En ligne]. [<https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/guides-de-loffice/guides-pour-les-ministeres-les-organismes-publics-et-les-municipalites/vers-des-parcours-sans-obstacles.html>].
- QUÉBEC (2009). *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité : politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées*, Drummondville, Office des personnes handicapées du Québec, X, 69 p.
- QUÉBEC (2005). *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale : RLRQ, c. E-20.1, à jour au 1<sup>er</sup> mars 2015* [Québec], Éditeur officiel du Québec, 23 p.
- QUÉBEC (2005). *Loi sur les compétences municipales C 47.1, à jour au 1<sup>er</sup> mai 2017* [En ligne] [<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showDoc/cs/C-47.1?&digest=>].
- QUÉBEC (1972). *Loi sur les transports : RLRQ, c. T-12, à jour au 1<sup>er</sup> mai 2017* [En ligne] [<http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/T-12>].

STATISTIQUE CANADA (2011). *Enquête sociale générale 2010, cycle 24 : bien-être et stress lié au manque de temps*, fichier de microdonnées à grande diffusion, Ottawa, n° 12M0024X au catalogue.



**Office des personnes  
handicapées**

**Québec**

