

Revendications provinciales

Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal

À l'approche de la campagne électorale qui s'amorcera dans les prochains mois, la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal (ci-après « la Table ») invite les candidates et candidats de tous les partis à prendre des engagements concrets à l'égard des demandes formulées dans le présent document.

1. Une politique nationale de zéro refus en transport adapté

En 1980, le gouvernement du Québec a intégré le transport adapté au réseau régulier de la Société de transport de Montréal (STM). Cette décision a marqué un tournant : les personnes en situation de handicap étaient enfin reconnues comme des membres à part entière de la société, et non plus comme des personnes vulnérables dont seule la charité privée devait s'occuper. Pouvoir se déplacer librement est en effet une condition essentielle à l'inclusion sociale.

Depuis 46 ans, la participation sociale des personnes en situation de handicap à Montréal n'a cessé de croître : elles travaillent, paient des impôts et se déplacent pour des motifs de loisir au même titre que l'ensemble de la population. Cette évolution repose en grande partie sur un principe établi par la STM au début des années 2000, celui du zéro refus, selon lequel aucun déplacement n'est refusé en fonction de son motif.

Il y a vingt ans, pourtant, les déplacements n'étaient pas garantis : la STM accordait la priorité aux motifs médicaux, puis professionnels, et n'autorisait les déplacements de loisir que si le budget le permettait. Une telle hiérarchisation des déplacements serait impensable dans le réseau régulier de transport collectif; elle ne devrait pas l'être davantage en transport adapté.

Lors de la Révolution tranquille, la société québécoise a fait le choix de soutenir ses membres les plus vulnérables, celles avec des limitations fonctionnelles ou en perte d'autonomie, en leur garantissant une vie pleine et entière. Or, si le zéro refus est aujourd'hui une réalité à Montréal, il ne l'est pas dans le reste du Québec. Cette absence d'uniformité crée des obstacles majeurs à l'épanouissement des personnes en situation de handicap : plusieurs d'entre elles choisissent de déménager à Montréal pour accéder à de meilleurs services, au prix de leur éloignement de leur famille, de leur emploi et de leur réseau social, dans une ville qu'elles ne connaissent pas.

Demande : La Table demande au gouvernement de faire du principe du zéro refus une loi-cadre québécoise, afin d'accroître la participation sociale de l'ensemble des citoyennes et citoyens, partout au Québec.

2. Une loi-cadre pour l'accessibilité universelle

La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, adoptée en 1978, a profondément transformé l'inclusion sociale au Québec. Elle a donné naissance à l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), alors doté d'un véritable pouvoir d'intervention pour inciter les décideurs publics à agir dans l'intérêt des personnes en situation de handicap. Elle obligeait notamment les municipalités, le gouvernement et les ministères à se doter d'un plan d'action en accessibilité universelle.

Force est cependant de constater que cette loi a perdu, au fil des révisions, plusieurs des leviers qui en faisaient la force. Dès la fin des années 1990, le gouvernement en a restreint la portée en circonscrivant son application aux perspectives d'intégration scolaire, sociale et professionnelle. Selon le milieu associatif, la vie humaine ne saurait se limiter à ces trois champs, ce qui restreint d'autant les domaines dans lesquels les droits des personnes en situation de handicap peuvent être protégés.

Le terme même d'« intégration », tel qu'il apparaît dans la loi, est aujourd'hui dépassé : il suppose que la personne doive s'adapter à un système existant. Le concept d'« inclusion » correspond davantage à l'objectif, soit celui d'une société d'emblée accessible aux personnes vivant avec des limitations fonctionnelles et les personnes âgées.

Une révision menée entre 2004 et 2005 a certes confirmé l'obligation, pour les ministères et les municipalités, de se doter d'un plan d'action. Mais l'OPHQ y a perdu son pouvoir de contrainte pour devenir un simple organisme-conseil. Plusieurs municipalités et ministères ont depuis cessé de produire un plan d'action, la seule conséquence possible étant un blâme prononcé à l'Assemblée nationale.

D'autres juridictions ont fait des choix différents. Aux États-Unis, l'Americans with Disabilities Act fixe à la fois les critères d'accessibilité universelle et les normes techniques applicables selon le type d'aménagement. Les villes et les entreprises qui ne s'y conforment pas s'exposent à des pénalités civiles pouvant atteindre 75 000 \$ US pour une première infraction et 150 000 \$ US pour les suivantes, en plus de poursuites privées et des frais juridiques qui en découlent. Au Canada, le gouvernement a adopté la Loi canadienne sur l'accessibilité qui édicte les normes en matière d'accessibilité. Toutes entreprises de juridiction fédérale qui ne respectent pas ces normes risquent d'encourir des pénalités allant de 500\$ à 250 000\$ selon la taille de l'entreprise et la gravité de l'infraction. En Ontario, l'Accessibility for Ontarians with Disabilities Act prévoit pour sa part trois paliers de pénalités; bien que moins sévères, ces mesures suffisent à inciter fortement les entreprises à se conformer à la loi.

Les retombées de l'accessibilité universelle dépassent largement les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles et les personnes âgées : c'est l'ensemble de la société qui en bénéficie. À Montréal, par exemple, l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro faciliterait aussi les déplacements des familles avec bagages ou poussettes, en l'absence de telles mesures, plusieurs sont plutôt incitées à se déplacer en automobile.

Demande 1 : La Table demande l'adoption d'une loi-cadre en accessibilité universelle, qui établirait les critères applicables aux différentes formes d'aménagement ainsi que des

sanctions permettant de contraindre la société civile et les entreprises à les mettre en œuvre.

Demande 2 : La Table demande que l'OPHQ devienne une entité indépendante du gouvernement, dotée d'un pouvoir d'enquête et de sanction.

Demande 3 : La Table demande que l'OPHQ dispose des compétences nécessaires pour soutenir toute entité souhaitant rendre ses aménagements universellement accessibles.

Demande 4 : La Table demande que l'OPHQ soit financé à la hauteur des ressources humaines et technologiques nécessaires à l'exercice de son nouveau mandat.

3. Un assouplissement des règles pour les parents d'enfants en bas âge usagers du transport adapté

Les personnes en situation de handicap sont des citoyennes et citoyens à part entière : elles travaillent, consomment, entretiennent des amitiés et fondent une famille. Or, la conception actuelle du service de transport adapté impose aux parents en situation de handicap des obstacles considérables dans l'exercice de leurs responsabilités parentales.

Une mère ne peut, par exemple, utiliser le transport adapté pour conduire son enfant à la garderie avant de se rendre au travail : un second déplacement doit être réservé séparément, et l'heure de prise en charge ne peut être fixée que dans l'heure suivant l'arrivée à la garderie. Il devient alors impossible de déposer son enfant tout en arrivant au travail à l'heure prévue.

Les parents ne peuvent pas non plus apporter un second sac pour leur enfant. Ils doivent choisir entre un sac destiné au bébé (couches, jouets, biberons) et un sac répondant à leurs propres besoins professionnels ou personnels, un arbitrage qui ajoute un stress inutile lorsque l'enfant est en crise dans le véhicule.

Par ailleurs, la disposition des places à bord ne permet pas toujours au parent de demeurer à proximité de son jeune enfant durant le trajet, ce qui peut compromettre la sécurité et le bien-être de l'enfant comme du parent.

Enfin, pour les parents d'enfants de moins de 5 ans, l'installation d'un siège d'appoint constitue un obstacle quasi insurmontable, puisque les parents n'ont droit qu'à un seul sac qu'ils doivent eux-mêmes transporter. À titre de comparaison, chaque autobus du réseau régulier réserve des places aux personnes à mobilité réduite et aux parents accompagnés d'une poussette.

Demande 1 : La Table demande qu'une escale à la garderie soit permise aux parents en situation de handicap ayant un enfant de moins de 5 ans, avant qu'ils ne se rendent au travail, la coordination de la prise en charge de l'enfant à son arrivée demeurant la responsabilité du parent.

Demande 2 : La Table demande qu'un sac supplémentaire, dédié à l'enfant, soit autorisé afin de faciliter les déplacements en transport adapté.

Demande 3 : La Table demande que certains véhicules de transport adapté soient munis de sièges d'appoint pour bébé, installés par les chauffeurs.

Demande 4 : La Table demande que les parents soient systématiquement assis à côté de leur enfant, plutôt qu'à l'avant du véhicule pendant que l'enfant se trouve à l'arrière.

4. Un financement du transport collectif, régulier et adapté, à la hauteur des besoins réels

Le sous-financement des sociétés de transport collectif aura bientôt des répercussions majeures. D'une part, le principe du zéro refus est menacé, le gouvernement actuel n'ayant pas respecté son propre cadre financier. D'autre part, ce manque d'investissement retarde la nouvelle phase de construction d'ascenseurs prévue à Montréal.

Depuis une trentaine d'années, l'orientation économique adoptée par le Québec a des répercussions concrètes sur les services publics et sur la capacité de la population à participer pleinement à la société. Les choix historiques avaient permis d'intégrer le transport adapté au transport collectif et de placer les besoins de la population au cœur des services publics; les décisions actuelles privilégient au contraire une logique de réduction des coûts qui rappelle l'époque où la charité privée, plutôt que l'État, assumait le soutien aux personnes les plus vulnérables, une idéologie que la Révolution tranquille avait précisément cherché à dépasser.

La Table rappelle qu'une société est toujours jugée, à terme, à la manière dont elle traite ses membres les plus vulnérables.

Demande : La Table demande que le gouvernement du Québec finance le transport collectif, partout au Québec, à la hauteur des besoins réels de la population.

5. Une tarification sociale pour les transports collectifs au Québec

Le coût élevé du transport collectif n'est pas un enjeu nouveau. Il touche particulièrement les personnes vivant en situation de pauvreté, parmi lesquelles les personnes en situation de handicap sont surreprésentées, et limite d'autant leurs possibilités de participation sociale.

Demande : La Table demande que le gouvernement du Québec mette en place une tarification sociale pour les transports collectifs, à l'image de ce que font déjà de nombreuses villes au Canada et à l'international.