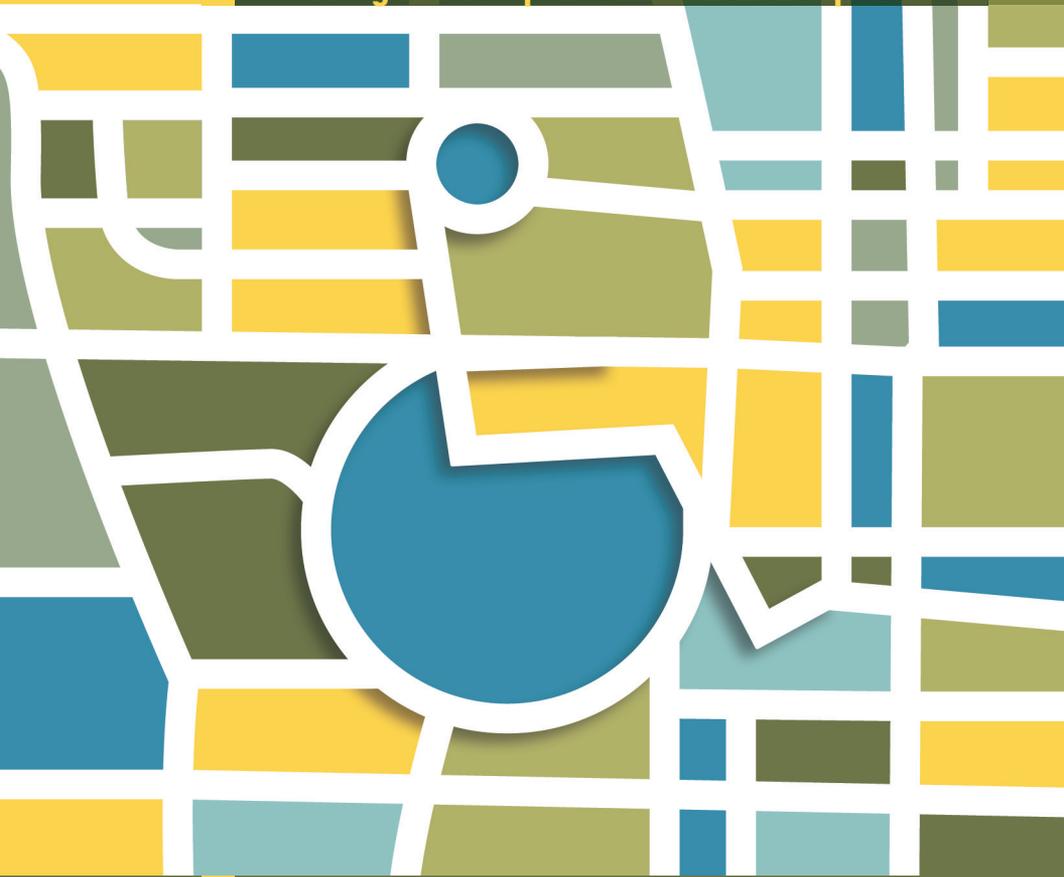


État de situation
et

plan

D'ACTION

à l'égard des personnes handicapées



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Cette publication peut également être consultée à l'adresse suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca

ISBN-13 : 978-2-550-48266-6 (version imprimée)

ISBN-10 : 2-550-48266-2 (version imprimée)

ISBN-13 : 978-2-550-48267-3 (PDF)

ISBN-10 : 2-550-48267-0 (PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2006

Table des MATIÈRES

Mot du ministre des Transports	5
Mot du sous-ministre	7
1 Portrait du ministère des Transports du Québec	9
La mission	9
Le personnel	9
Les partenaires	10
La clientèle	10
La déclaration de services aux citoyens	10
Le contexte législatif, les politiques et les programmes	11
2 Accessibilité des lieux et des infrastructures	13
2.1 Les lieux : accès aux bâtiments, procédure d'évacuation et aménagement des bureaux	13
2.2 Les infrastructures :	
conception, aménagement et exploitation	14
La route	15
La Route verte - Les pistes cyclables	16
Les haltes routières	17
3 Accueil, communication et documentation	19
3.1 Renseignements	19
3.2 Le site Internet	20
3.3 Communication	21
3.4 Documentation	22

4	Disponibilité et adaptation des services de transport	24
4.1	Le transport terrestre	24
	Les services de transport adapté	24
	Les services de taxi	26
	Les autobus urbains	28
	Le métro	30
	Les trains de banlieue	32
	Les autocars	32
	Autres engagements du Ministère	33
4.2	Le transport ferroviaire, maritime et aérien	34
4.3	La sécurité en transport	36
5	Embauche et soutien à l'emploi	37
6	Recherche et développement	39
7	Planification	40
8	Conclusion	41
	Annexe 1 : Membres du groupe de travail	43
	Annexe 2 : Plan d'action	45
	Annexe 3 : Liste des acronymes et des sigles	53

Mot
du **ministre**
des **TRANSPORTS**

J'ai le plaisir de vous présenter le plan d'action du ministère des Transports à l'égard des personnes handicapées.

Cette démarche traduit la volonté ministérielle de favoriser le mieux-être et l'intégration des personnes handicapées dans leur milieu. Elle donne aussi un nouveau souffle à plus de 30 années d'efforts au sein du Ministère afin de permettre à ces personnes d'évoluer normalement dans leur environnement de travail.



Cet engagement de longue date se reflète dans les sommes allouées au fil des ans aux services de transport dont ces personnes ont besoin. À diverses reprises, il s'est aussi manifesté par des modifications législatives et organisationnelles favorables à l'épanouissement des personnes handicapées.

Pour ma part, j'appuie pleinement la mise œuvre de ce plan d'action qui s'inscrit dans le cadre de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. J'invite donc tous ceux et celles qui sont interpellés à y collaborer afin de permettre une meilleure harmonisation des différentes interventions du Ministère et de ses partenaires.

En définitive, c'est à nous de faire en sorte que ce plan d'action se transpose en actions concrètes pour le bénéfice des personnes handicapées.

Le ministre des Transports et ministre
responsable de la région de la Capitale-Nationale,

A handwritten signature in black ink, reading "Michel Després". The script is fluid and cursive, with the first letters of "Michel" and "Després" being capitalized and prominent.

Michel Després

Mot du **sous-ministre**

En décembre 2004, le gouvernement a apporté des modifications à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Depuis, chaque ministère et organisme public comptant 50 employés ou plus doit rendre public un plan d'action annuel afin de réduire les obstacles à l'intégration de ces personnes dans le secteur d'activité relevant de ses attributions.



Au ministère des Transports, cette tâche importante a été confiée à un groupe de travail multidisciplinaire réuni pour la première fois en février 2006. Je tiens à féliciter ces personnes qui ont étudié avec sensibilité et attention la problématique de l'intégration des personnes handicapées au Ministère.

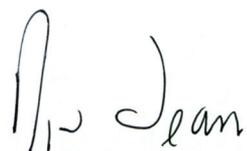
Leur plan d'action trace un survol du Ministère et explore des champs d'activité ciblés, tels que: l'accessibilité des lieux et des infrastructures; l'accueil; la communication et la documentation; la disponibilité et l'adaptation des services de transport; l'embauche et le soutien en emploi; la recherche et le développement; la planification.

Le document traite des actions déjà réalisées ou entreprises par le Ministère. On y trouve également la liste des principaux obstacles qui limitent l'intégration des personnes

handicapées ainsi que les liens importants à arrimer entre les différents acteurs du secteur des transports en vue de combler ces lacunes. Quant au tableau synthèse, il met en lumière l'ensemble des actions que le Ministère entend privilégier durant la période de référence, qui s'étend du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2007.

Je vous invite à prendre connaissance de ce plan d'action et à encourager la réalisation des mesures qu'il propose pour faciliter l'intégration des personnes handicapées.

Le sous-ministre des Transports,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Denys Jean". The signature is fluid and cursive, with the first name "Denys" written in a larger, more prominent script than the last name "Jean".

Denys Jean

Portrait du **ministère** des **TRANSPORTS DU QUÉBEC**

La mission

Le Ministère a pour mission d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires, qui contribuent au développement durable du Québec.

Le Ministère se veut aussi le chef de file dans l'organisation et l'intégration des systèmes de transport au Québec. Il s'appuie sur l'expertise de ses employés et la collaboration de ses partenaires pour réaliser sa mission, notamment pour élaborer et proposer au gouvernement des politiques relatives aux services, aux systèmes et aux réseaux de transport. Enfin, l'information aux citoyens fait partie des priorités du Ministère.

Le personnel

Le Ministère possède la plus vaste équipe de personnes travaillant dans le secteur du transport au Québec. Cette équipe se compose de 7243 employés dont le tiers à titre d'employés occasionnels. Près de 70 % de l'effectif est réparti dans les 14 directions territoriales et les 58 centres de services afin d'assurer une présence du Ministère sur l'ensemble du territoire québécois. Son budget annuel de dépenses est de l'ordre de 2 milliards de dollars.

Les partenaires

Le MTQ compte sur l'appui, la collaboration et la participation de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet effet, il maintient des liens étroits avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Commission des transports du Québec (CTQ), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et la Société des traversiers du Québec (STQ), les ministères et autres organismes du gouvernement du Québec, les sociétés de transport en commun (STC), les conseils intermunicipaux de transport (CIT) de même qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT). Il entretient également des relations avec les gouvernements des autres États et provinces, les universités et les centres de recherche, les entreprises de services de transport, celles de génie-conseil, de construction et de grands travaux de même qu'avec de multiples associations, dont celles de transporteurs, d'entrepreneurs, de cyclistes et de personnes ayant des limitations.

La clientèle

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport à titre d'utilisateur du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire dont la gestion relève du gouvernement du Québec.

La déclaration de services aux citoyens

Dans cette déclaration, le personnel du Ministère place au cœur de son quotidien sa préoccupation à l'égard de la

qualité des services qu'il assure aux citoyens. Cette préoccupation se traduit par les qualités professionnelles développées par son personnel de même que par l'intérêt porté aux préoccupations des citoyens et du milieu : la participation de la population y est favorisée, et son degré de satisfaction est périodiquement évalué. Les programmes de soutien financier mis sur pied par le Ministère pour assurer la mobilité des personnes et des marchandises y sont aussi précisés.

En plus de privilégier des actions visant l'amélioration de la sécurité des usagers de la route, le Ministère s'est engagé à offrir en tout temps l'information la plus à jour possible sur les grands axes routiers sous sa responsabilité – conditions routières et entraves à la circulation. Pour ce faire, plusieurs moyens sont utilisés, tels le site Internet, la mise en place d'un large réseau de diffuseurs d'information et celle d'un service téléphonique accessible de partout au Québec. Le Ministère s'engage aussi à assurer un suivi diligent des plaintes.

Le contexte législatif, les politiques et les programmes

Le Ministère intervient régulièrement par l'entremise de plusieurs législations. En lien avec les personnes ayant des limitations, mentionnons, par exemple, la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., c. S-30.01), la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1), le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2), la Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., c. S-6.01) et le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées (décret 1058-93). Il élabore également différentes politiques et orientations en vue d'assumer

sa mission et d'orienter les actions de ses partenaires, telles que la Politique québécoise du transport collectif, la Politique d'admissibilité au transport adapté ou la Politique de sécurité dans les transports. Enfin, plusieurs programmes du Ministère ont une incidence directe sur la mobilité de ces personnes : aide au transport en commun et aux services de transport adapté; adaptation de taxis; contribution au programme d'adaptation de véhicules personnels géré par la SAAQ; entretien du réseau routier et aménagement de haltes; aménagement de voies cyclables; desserte aérienne et maritime des régions isolées.



Accessibilité des **lieux** et des **INFRASTRUCTURES**

2.1 **Les lieux : accès aux bâtiments, procédure d'évacuation et aménagement des bureaux**

Tous les immeubles où le Ministère occupe des bureaux se conforment aux prescriptions de la réglementation applicable selon les cas : Règlement sur la sécurité dans les édifices publics, Code national du bâtiment. Cette obligation d'accessibilité universelle vise à faciliter l'autonomie d'une personne qui doit se déplacer en fauteuil roulant. Ainsi, les entrées des bâtiments sont munies de rampes d'accès pour fauteuils roulants et des toilettes adaptées sont aménagées à l'intérieur des édifices. Quelques ascenseurs sont munis de panneaux de contrôle abaissés et d'indications pour les personnes ayant une déficience visuelle. De plus, des possibilités d'aménagement sont évaluées pour des cas précis lorsqu'un besoin particulier est reconnu. Par exemple, à certains endroits, une salle de rencontre est aménagée au rez-de-chaussée si aucun ascenseur ne dessert les étages, comme c'est souvent le cas dans les édifices de deux étages seulement. Il n'en demeure pas moins que certains « irritants » limitent encore le déplacement autonome des personnes handicapées dans plusieurs des espaces occupés par le Ministère.

Tous les immeubles assujettis au Code national de prévention des incendies où le Ministère occupe des bureaux disposent d'un plan prévoyant des mesures d'urgence en cas d'incendie ou d'alerte nécessitant une évacuation. Ce plan comprend une procédure d'évacuation, dont une

section s'adresse précisément aux personnes à mobilité réduite, avec les consignes appropriées. Ainsi, à chaque étage, les personnes concernées sont identifiées, un accompagnateur leur est affecté et le coordonnateur des mesures d'urgence pour l'immeuble en est avisé. Chaque année, un exercice d'évacuation est obligatoirement effectué pour s'assurer de la sécurité des occupants en cas de sinistre.

Pour chaque demande personnalisée, des aires de travail sont aménagées à l'intérieur des espaces occupés par le Ministère; celui-ci effectue également l'achat de mobilier de bureau répondant à des besoins particuliers. Ainsi, le poste de travail est adapté en fonction des limitations de tout employé qui en fait la demande. À ce jour, toutes les demandes soumises à cet égard ont pu être comblées. Par ailleurs, le processus d'approvisionnement en ameublement de bureau au Ministère relève de chaque unité administrative ou de la Direction des contrats et ressources matérielles. Pour tenir compte de l'accessibilité aux personnes handicapées dans ce processus, et en conformité avec l'article 61.3 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère entend spécifier la procédure à suivre dans son *Manuel administratif*. Les responsables de l'approvisionnement et de la gestion de l'ameublement de bureau seront ainsi mieux sensibilisés à cet aspect de l'accessibilité universelle.

2.2 Les infrastructures : conception, aménagement et exploitation

Tous les projets de construction réalisés par le MTQ sont encadrés par un ensemble de directives stipulées dans la collection des normes du ministère des Transports.

De plus, la façon de procéder lors de la mise en œuvre de ces projets se base généralement sur le *Guide de préparation des projets routiers* du Ministère.

La route

La planification, l'élaboration et l'exécution des projets routiers réalisés par le MTQ sont généralement effectuées en respectant le guide ci-dessus mentionné. Ce document n'invite pas précisément les chargés de projet à prendre en considération les besoins des personnes handicapées. En conséquence, il est possible qu'on omette de répondre à leurs besoins dans la réalisation des projets routiers.

En matière de conception et de construction routières, quelques articles de la collection des normes du Ministère prennent en considération certains besoins des personnes ayant des limitations. Les trottoirs, les stationnements et la signalisation en sont l'objet. Également, le *Guide sur les carrefours giratoires* informe les concepteurs qu'il est possible d'aménager des passages sécuritaires et adaptés aux besoins des personnes ayant une déficience visuelle et de celles en fauteuil roulant. Ces normes et leur application devraient cependant être plus explicites.

Les tunnels, les ponts, les ponts d'étagement, les passerelles et les passages piétonniers font partie intégrante de la route. De façon générale, un trottoir est requis sur un pont seulement s'il en existe un sur la route aux approches de ce pont ou si l'on prévoit en construire un. Il en est de même pour les



autres structures. Cette façon de faire se justifie par la continuité des équipements entre les approches et les structures afin d'éviter aux personnes handicapées les obstacles à surmonter. Quand le trottoir est muni d'un garde-fou, celui-ci est conçu de telle sorte qu'un enfant ne puisse y passer le corps. Il n'y a pas risque de chute, et aucun élément protubérant ne nuit au passage d'un fauteuil roulant ou à celui des personnes ayant une déficience visuelle. Par ailleurs, la présence de trottoirs est parfois nécessaire sur certaines structures dont les approches sont dépourvues de trottoirs. Il peut arriver alors que le lien entre ces trottoirs et l'accotement de la chaussée convienne difficilement aux besoins des personnes handicapées.

Les efforts consentis par le Ministère pour réduire les obstacles que doivent surmonter les personnes ayant des limitations se reflètent aussi dans la normalisation d'une signalisation routière adaptée à leurs besoins. Ces efforts peuvent être regroupés selon trois catégories : la normalisation de panneaux servant à signaler la présence d'un passage pour personnes ayant des limitations, la création d'une norme sur les signaux sonores installés aux intersections et la normalisation des façons d'aménager les stationnements, ce qui inclut la signalisation de ces emplacements. L'uniformisation de la signalisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées sur l'ensemble du territoire québécois s'appliquera désormais aux chemins privés et aux stationnements des centres commerciaux.

La Route verte - Les pistes cyclables

Une première adaptation des normes de conception des voies cyclables a été effectuée par le MTQ en 1996. Toutefois, la préoccupation à l'égard de l'accès pour les personnes handicapées n'apparaît pas clairement dans le texte du

cahier des normes du Ministère. En fait, la présence potentielle des personnes en fauteuil roulant sur les pistes cyclables a dicté la largeur des ouvertures et l'arasement des bordures, par exemple. Cette adaptation des normes est beaucoup plus évidente dans la troisième édition du *Guide technique d'aménagement des voies cyclables* de Vélo Québec (2003). Le MTQ et Kéroul, un des organismes représentant les personnes ayant des limitations, ont participé étroitement à l'élaboration de ce guide.

Dans ce document, la réponse aux besoins des personnes handicapées se traduit par des recommandations concernant les pentes réduites, des ouvertures minimales dans les barrières d'accès et l'élimination des chicanes aux intersections avec des routes ou des voies ferrées. Il n'en demeure pas moins que certains tronçons sont toujours difficilement accessibles aux personnes handicapées, en raison de la topographie ou d'aménagements particuliers tels les escaliers avec rampe pour le vélo. Les traverses de voies ferrées peuvent aussi représenter un obstacle important, tout comme l'accès aux haltes cyclistes installées le long des pistes cyclables en site propre (toilettes, belvédères).

Les haltes routières

Le MTQ possède 107 haltes routières qui, *a priori*, sont toutes accessibles aux personnes handicapées. Toutefois, la plupart des bâtiments sis dans ces haltes ont été construits au cours des années 70 et 80. Tous ne respectent donc pas la version actuelle du Code de construction du Québec qui comporte plusieurs nouvelles mesures afin de réduire les obstacles à l'intégration des personnes ayant des limitations. Conformément à ce code, les aires de services de Saint-Nicolas, de Saint-Michel-de-Bellechasse et de Saint-Jérôme, ainsi que le bureau d'information touristique

de cette municipalité, font partie de la nouvelle génération des haltes routières.

Le programme de modernisation des haltes routières prévoit une mise à niveau des sites qui feront l'objet d'une rénovation. L'aménagement des nouveaux sites, tant intérieur qu'extérieur, respectera les prescriptions du Code de construction du Québec en matière d'accès universel.



Accueil, **communication** et **DOCUMENTATION**

3.1 Renseignements

Le ministère des Transports offre à la population un service de renseignements essentiel à la planification de déplacements sécuritaires sur le réseau routier du Québec. Le service Inforoutière a été mis sur pied à cette fin, et il peut être consulté par téléphone ou par Internet. Les citoyens peuvent donc s'informer sur les conditions routières et les travaux de construction en cours sur le réseau, signaler un incident, formuler une plainte ou obtenir des renseignements sur tout autre sujet lié à la mission du Ministère, tels les lois, les règlements, les politiques ou les programmes qu'il administre.

La ligne téléphonique Inforoutière est disponible en mode clavier ou vocal, selon le cas. On peut également joindre un préposé aux renseignements généraux durant les heures d'ouverture des bureaux, soit entre 8 h et 17 h. La formation reçue par ces derniers concerne particulièrement les modifications apportées aux lois et aux règlements, mais elle traite également du service à la clientèle. Par ailleurs, le personnel chargé d'accueillir les clients externes, ou de recevoir et d'acheminer les appels téléphoniques au sein du Ministère n'a pas reçu, dans sa formation, d'indications particulières au regard des personnes handicapées.

3.2 Le site Internet

Afin de faciliter l'accès des personnes handicapées au site Internet du Ministère, plusieurs modifications respectant les normes de base établies par la *Web Accessibility Initiative* (WAI) ont été apportées : utilisation de polices prédéfinies, élimination des tableaux dans la mise en pages, ajout d'un équivalent textuel pour les images, les photos ou les graphiques. D'autres actions sont prévues à court, moyen et long terme afin de le rendre plus accessible : utilisation limitée d'images animées, suppression du clignotement des images pour les personnes épileptiques, recherche destinée à rendre le multimédia et les formulaires conformes aux normes. Mentionnons aussi que les conditions routières diffusées sur le Web ont été rendues accessibles aux personnes daltoniennes : les couleurs y sont représentées par des formes géométriques différentes. Par ailleurs, il importe de signaler que rendre entièrement conforme le site du Ministère aux normes de la WAI exigerait d'en retirer des produits qui sont d'un grand intérêt pour la population en général. Ainsi, l'état actuel des technologies ne permet pas de rendre la section de l'Atlas des transports, par exemple, conforme à ces normes.

Afin d'offrir aux citoyens et aux entreprises du Québec la possibilité de communiquer et d'échanger directement et en toute sécurité dans son site Internet, le Ministère effectue présentement une révision de ses services livrés sur le Web. Cette démarche, qui s'inscrit dans les orientations du gouvernement en ligne, permettra donc aux diverses clientèles du Ministère d'accéder plus rapidement et plus facilement à l'information qu'elles recherchent. Cette révision se traduit, entre autres, par la reconfiguration de son site Internet. En effet, en plus de pouvoir naviguer dans les sections communes à tous les publics (Accueil, Ministère,

Inforoutière, etc.), les internautes pourront accéder au site selon les rubriques suivantes : Grand public, Entreprises et Partenaires. Par contre, il n'existe pas actuellement de rubrique particulière dans le site Internet qui permettrait de regrouper toutes les informations utiles aux personnes ayant des limitations.

3.3 Communication

Le Ministère participe à un large éventail d'activités relatives à sa mission. Il conçoit et effectue beaucoup de promotion par différents moyens de communication. Plusieurs campagnes d'information à l'intention du grand public ont ainsi été menées au cours des années. De nombreux travaux en matière de soutien au déroulement de colloques et de congrès nationaux sont également réalisés. Lorsqu'il participe à de tels événements, le Ministère porte une attention particulière aux besoins de la clientèle ciblée et, si nécessaire, il ajuste en conséquence ses outils de communication de même que la logistique entourant l'évènement. La participation du Ministère lors de la Semaine des personnes handicapées, son soutien au Colloque annuel sur le transport des personnes à mobilité réduite et, en 2007, sa participation à la 11^e Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées ou à mobilité réduite (COMOTRED) en sont des exemples.

En matière de communication interne, le Ministère dispose d'outils comme le journal interne (*L'Équipe*) ou l'intranet pour informer efficacement son personnel. Certains aspects relatifs à l'intégration sociale des personnes ayant des limitations et aux services de transport dont elles ont besoin ont d'ailleurs fait l'objet d'articles à plusieurs reprises dans *L'Équipe*. Néanmoins, sensibiliser davantage tout le person-

nel du Ministère aux capacités des personnes ayant des limitations et des réalités vécues par l'ensemble d'entre elles ne peut que contribuer à répondre plus adéquatement encore à leurs besoins.

Enfin, la mise en place du présent plan d'action nécessitera l'utilisation des outils de communication suivants afin d'en informer le personnel et le public : rédaction d'articles dans *L'Équipe*, insertion d'une section Internet et d'une section intranet en fonction de la clientèle ciblée.

3.4 Documentation

Le MTQ dispose d'une des plus importantes collections de publications au Québec sur les transports. En plus des publications produites par le Ministère, les centres de documentation possèdent des documents publiés par divers organismes du secteur des transports partout dans le monde. Au-delà de 55 000 volumes et de 800 titres de périodiques y sont conservés, ainsi qu'une collection de bandes vidéo. La succursale Centre dispose également d'une photothèque comptant 46 000 diapositives et environ 40 000 photographies. Les trois centres de documentation du MTQ sont en partie accessibles aux personnes handicapées : les lieux et les espaces de travail réservés à la consultation – ordinateurs, Internet, cédérom et magnétoscopes – ne présentent pas d'obstacles aux personnes ayant une déficience motrice. La situation est cependant différente pour les personnes ayant une déficience visuelle, quant à l'accès aux documents.

Le Ministère annonce régulièrement, par voie de communiqué, l'attribution de subventions pour le transport des personnes handicapées. Il publie aussi différents documents concernant ses programmes de subvention. Le *Guide à l'intention des municipalités du Québec*, la Politique

d'admissibilité au transport adapté ou *Le Transport par taxi de personnes handicapées* font partie des publications diffusées par le Ministère et s'adressant à ses nombreux partenaires. Tout récemment, dans la région de l'Est-de-la Montérégie, le MTQ s'est engagé dans la conception et la réalisation du *Code de pratique en transport adapté*.

Les imprimés et les productions audiovisuelles du Ministère ne peuvent pas tous faire l'objet de traitement dans le but d'être adaptés aux limitations des personnes. Une certaine attention a cependant été portée en ce sens. Le catalogue du Centre de documentation, qui peut être consulté dans Internet, offre plusieurs publications disponibles en format PDF. Les personnes ayant une déficience visuelle et disposant d'un lecteur adapté sur leur ordinateur peuvent ainsi les consulter. Le dépliant *Virage à droite au feu rouge* a été adapté en braille. Des efforts ont aussi été consentis pour favoriser la lecture, par les personnes légèrement presbytes, de documents tels que le Cahier des distances routières ou les cartes routières. Le choix des polices ou des couleurs de fond a ainsi été modifié en considérant un éclairage réduit. L'adaptation des productions du Ministère pourrait néanmoins, graduellement, répondre davantage aux besoins des personnes ayant des limitations.

Disponibilité et **adaptation** des **SERVICES DE TRANSPORT**

4.1 Le transport terrestre

Le Ministère offre plusieurs programmes d'aide financière destinés à répondre aux besoins des autorités organisatrices de transport (AOT) en matière de transport adapté, d'accessibilité des taxis et de transport collectif. Il offre aussi une aide financière substantielle pour l'adaptation de véhicules personnels, par l'entremise de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Ministère s'engage de plus, avec l'adoption en juin 2006 de la Politique québécoise du transport collectif, à accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant dans les milieux urbains que ruraux. Cette politique vise l'accroissement de la mobilité de toute la population.

Les services de transport adapté

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées est en vigueur depuis 1979. En 2005, plus de 850 municipalités ont offert des services de transport adapté sur leur territoire. Plus de 65 000 personnes ont été admises à l'un des 93 services en activité, et près de 5,5 millions de passagers auront été transportés en 2006. Des sommes très importantes ont aussi été allouées pour doter les organismes de transport adapté (OTA) d'un service informatique adéquat. L'aide financière consentie par le MTQ pour ces services de transport se chiffrera à plus de 60 M\$ pour l'exercice financier 2006-2007.

L'offre de service, en termes de territoire desservi et d'horaire hebdomadaire, les délais de réservation pour l'obtention de ces services, l'arrimage des mécanismes d'approbation budgétaire de même que la sensibilisation et la formation des partenaires présentent néanmoins certaines lacunes. Celles-ci seront corrigées. En effet, depuis l'an dernier, les nouvelles dispositions de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées obligent toutes les municipalités du Québec à mettre sur pied des services pour ces personnes. Des dispositions ont aussi été prises par le MTQ dans son programme d'aide 2005-2007, afin que ces services soient offerts sur une base minimale de 52 semaines par année et de 35 heures par semaine. Cette mesure sera appliquée partout au Québec en 2006.

De surcroît, le Ministère met actuellement l'accent sur les mesures suivantes : plus grande sensibilisation auprès de tous les services de transport adapté afin de réduire les délais de réservation à une durée variant de 8 heures à 24 heures, avec possibilité de réduction additionnelle dans les cas de situations particulières; amélioration de la façon d'autoriser les différentes initiatives grâce au Règlement sur la délégation de signature; mise au point d'outils permettant de sensibiliser l'ensemble des partenaires et pour leur permettre d'acquérir la formation nécessaire afin de mieux accomplir leur tâche. Le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées est aussi en voie de révision. Des dispositions portant sur la construction et l'utilisation de taxis universellement accessibles devraient également s'y trouver.

Enfin, il importe de rappeler qu'un volet de ce programme d'aide porte sur l'apprentissage de l'utilisation du transport en commun par les personnes ayant des limitations notamment celles ayant une déficience intellectuelle ou

visuelle. Entre 2005 et 2007, le budget annuel prévu à cet égard est de 200 000 \$ pour l'ensemble du Québec.

Les crédits supplémentaires accordés dans le cadre du Programme de transport adapté et liés aux différentes mesures présentées ci-dessus permettront, au cours des deux prochaines années, de consolider le transport adapté au Québec, autant sur le plan de la qualité que du niveau de service.

Les services de taxi

Dans la foulée de la réforme de la Loi sur les services de transport par taxi, un programme de subventions à l'adaptation de taxis a été mis sur pied en 2001 pour les propriétaires de ces véhicules. Environ 280 taxis universellement accessibles sillonnent actuellement le Québec.



Il importe aussi de signaler que cette industrie transporte au-delà de 40 % de la clientèle du transport adapté, aussi bien les personnes ayant des limitations intellectuelles que celles ayant des limitations physiques. La formation des chauffeurs de taxi est donc essentielle pour s'assurer qu'ils adapteront adéquatement leur comportement aux

différentes clientèles. Des efforts importants ont donc été consentis à cet égard, grâce à la collaboration de l'industrie du taxi, des centres de formation professionnelle et des associations de personnes handicapées. À terme, tous les chauffeurs devront avoir suivi cette formation.

Par ailleurs, dans certaines régions, il manque des véhicules pour le déplacement des personnes utilisant un fauteuil roulant. Dans les grands centres urbains où le nombre de taxis universellement accessibles est plus élevé, leur disponibilité est moindre que celle offerte à l'ensemble de la population, soit 10 minutes de préavis, 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Il arrive, de plus, que certains chauffeurs appliquent une tarification excessive pour le transport de cette clientèle, prétextant qu'elle nécessite plus de soutien et d'aide. La Loi concernant les services de transport par taxi interdit cette pratique, mais la principale difficulté est de la faire respecter, puisque le client n'ose pas porter plainte, craignant de se voir ultérieurement privé de services.

Tel qu'il a été mentionné dans la Politique québécoise du transport collectif, ce programme d'aide à l'adaptation de taxis sera reconduit. L'objectif est de 325 véhicules à la fin de 2007. Les quotas régionaux sont présentement à l'étude comme autre élément à considérer dans ce programme en voie de révision. Enfin, le MTQ invite cette industrie, dont le potentiel est fort intéressant, à participer davantage afin de développer ce marché. Le Ministère ne souhaite pas avoir recours à d'autres formules pour s'assurer que les services seront rendus adéquatement.

Les autobus urbains

Le Ministère a revu la Loi sur les sociétés de transport en commun. Deux usagers doivent désormais être nommés au conseil d'administration de chacun de ces organismes : un comme usager des services de transport en commun et un autre pour les services adaptés aux personnes handicapées. Il en est de même pour tout conseil intermunicipal de transport (CIT) et tout conseil régional de transport (CRT). De plus, en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes à l'intention des sociétés de transport en commun (STC), de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et de la Ville de Montréal, le MTQ a financé à raison de 50 % les véhicules acquis par les STC. Soixante-huit pour cent du parc de l'ensemble de ces sociétés est composé présentement d'autobus



Source : Novabus

à plancher surbaissé (2122 sur 3129). Le Ministère a aussi sensibilisé ces sociétés à l'importance de rendre disponibles les plateformes d'accès incluses dans ces véhicules et subventionnées par l'État. Pour leur part, les CIT ne possèdent pas leurs propres autobus, et le programme d'aide gouvernementale qui leur est destiné

ne comporte pas de volet concernant l'acquisition de véhicules. Toutefois, de plus en plus d'organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) exigent ou envisagent d'exiger de leurs transporteurs qu'ils offrent leurs services au moyen d'autobus à plancher surbaissé.

Bref, l'état des aménagements pour permettre à tous d'accéder aux réseaux ordinaires de transport diffère beaucoup d'une région à l'autre. À titre d'exemple, les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant ne peuvent utiliser les plateformes d'accès aux autobus à plancher surbaissé que sur le territoire desservi par la Société de transport de Montréal (STM).

Depuis la mise sur pied, en 2005, du Programme d'aide aux immobilisations de transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et les améliorations apportées au programme d'aide au transport collectif dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, les AOT peuvent maintenant compter sur une aide représentant 84,5 % du prix d'achat de leurs autobus de même que pour les autres actifs subventionnés. Ce renforcement de l'aide gouvernementale en matière d'équipements et d'infrastructures devrait permettre d'accroître le nombre d'autobus à plancher surbaissé des AOT et les inciter à utiliser les plateformes d'accès pour ces personnes. Comme cette aide porte aussi sur les modifications apportées au réseau ordinaire afin de le rendre plus accessible aux personnes à mobilité réduite, les STC et l'AMT pourront bénéficier des subventions gouvernementales afin de faciliter l'accès aux terminus d'autobus et aux stationnements.

Par ailleurs, en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration professionnelle, scolaire et sociale, les AOT doivent poursuivre l'adaptation de leur réseau pour le rendre accessible

à toute la population, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées. En effet, plusieurs seraient en mesure d'utiliser ces réseaux si les véhicules leur étaient accessibles. L'ensemble de la population devra être sensibilisé à leur présence dans les autobus urbains, et le personnel des STC devra être mieux formé pour les accueillir. Les plans d'action des municipalités et les plans de développement du transport ordinaire devront être concordants, ce qui implique une très bonne coordination entre les villes et les STC. Le ministre des Transports aura d'ailleurs à approuver les plans de développement déposés par les AOT et, par le moyen de ses programmes d'aide, à en financer les mesures proposées.

Le métro

Le volet « Mobilité réduite » du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes a couvert 75 % des coûts pour des améliorations apportées aux stations de métro et à ses voitures afin de les rendre plus accessibles. Certaines adaptations ont ainsi été apportées à ce mode de transport pour permettre à plus de personnes de l'utiliser. Ainsi en est-il, par exemple, des appuis ischiatiques pour les personnes âgées et des tuiles « avertis-santes » pour les personnes ayant une déficience visuelle.



Source : Agence métropolitaine de transport

Néanmoins, le métro n'était pas accessible aux personnes utilisant un fauteuil roulant. L'absence d'ascenseurs et l'ensemble des équipements, dont les portes des édicules et les équipements de perception, constituent des obstacles majeurs. Mis à part quelques voitures MR-73 rénovées récemment, les voitures de métro ne comportent pas d'espace prévu pour déplacer de façon sécuritaire ces usagers. Le métro est aussi difficilement accessible aux personnes ambulatoires ayant des limitations motrices importantes. Les longs corridors, les escaliers fixes à franchir et les escaliers roulants en panne sont des obstacles majeurs. Enfin, le métro est également difficile d'accès pour les personnes ayant d'autres types de limitations, notamment sur le plan visuel, auditif ou cognitif, en raison de l'éclairage, de la signalisation et des moyens de communication.

Présidé par le MTQ, le Comité sur l'accessibilité du métro de Montréal regroupe les représentants de toutes les personnes et instances concernées par cette problématique : Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, AMT, Kéroul, OPHQ, Regroupement des usagers du transport adapté de Montréal, STM et Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. Cinq stations du réseau existant ont été reconnues comme prioritaires par ce comité : Henri-Bourassa, Berri-UQAM, Bonaventure, Lionel-Groulx et Côte-Vertu. La STM a présenté aux membres du comité, en juin 2006, l'état d'avancement de l'étude de faisabilité pour rendre de trois à cinq stations universellement accessibles.

Les principaux obstacles à surmonter sont d'ordre financier et technique. Une somme de 30 M\$ avait déjà été prévue dans le programme Réno-Systèmes 2 pour permettre la réinstallation d'ascenseurs et effectuer d'autres travaux connexes. Sur le plan technique, procéder à ces travaux est beaucoup plus difficile que d'installer des ascenseurs au moment de la construction d'une station.

Les correctifs doivent être apportés à la station dans son ensemble. Il faut assurer la convergence avec les autres réseaux comme celui de la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil et les CIT. Il importe finalement de faire le lien avec les trois stations sur le territoire de la ville de Laval, qui seront universellement accessibles à partir de juin 2007 et pour lesquelles le gouvernement a payé 100 % des coûts.

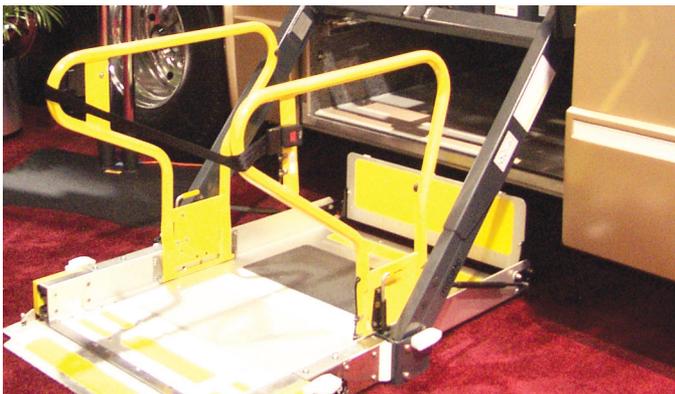
Enfin, l'accessibilité du métro doit être vue dans une optique de complémentarité avec le réseau de surface, qui sera desservi par un nombre croissant d'autobus à plancher surbaissé. Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, le gouvernement a d'ailleurs clairement exprimé son intention de poursuivre l'adaptation de ce mode de transport pour que tous puissent l'utiliser.

Les trains de banlieue

Pour les trains de banlieue, un espace pour les personnes en fauteuil roulant a été aménagé sur le matériel roulant de la ligne Montréal–Deux-Montagnes et deux des quatorze stations leur sont accessibles : la Gare centrale et Roxboro. Le matériel roulant de la future ligne Montréal-Repentigny est universellement accessible; par contre, la question de l'adaptation des quais et des stations est encore à l'étude. L'AMT est responsable de ce secteur d'activité et bénéficie de subventions gouvernementales pour ces investissements.

Les autocars

Des adaptations importantes ont été effectuées par les autocaristes depuis 1995 : plateformes élévatrices sur les véhicules, espace réservé à l'intérieur de ceux-ci, accessibilité des points d'arrêt et des terminus, formation du personnel, délivrance d'une carte donnant droit à un titre de transport gratuit pour la personne accompagnatrice. Plus



Source : Prévost

de vingt autocars universellement accessibles desservent actuellement la presque-totalité des lignes du Québec. Ce nombre est insuffisant pour répondre adéquatement à la demande, et il faudra renouveler graduellement les équipements présentement utilisés. De plus, la concertation et la coordination entre les divers services de transport locaux et le service par autocar sont généralement inexistantes.

À la demande du Conseil des ministres, le MTQ doit proposer un plan d'action sur le transport interurbain accessible. En collaboration avec cette industrie, l'OPHQ et les regroupements de personnes handicapées, le Ministère élabore présentement différentes mesures afin de maintenir les acquis de ce réseau, d'améliorer l'offre de services par autocar à toute la population, dont les personnes ayant des limitations, et d'inciter les partenaires concernés à mieux se concerter dans ce champ d'activité. La Politique québécoise du transport collectif prévoit aussi une aide pour cette industrie.

Autres engagements du Ministère

La Société de l'assurance automobile a été mandatée par le ministre des Transports afin de rendre admissibles

au programme d'adaptation de véhicules, dont elle assume la gestion, toutes les personnes handicapées souhaitant conduire ou prendre place à bord de leur véhicule personnel. Le Ministère assure le financement de ce programme et en fixe les normes. Depuis janvier 2004, 11 M\$ ont été alloués pour procéder aux adaptations ou réparations de ces véhicules. Le mandat de délivrer des vignettes de stationnement pour ces véhicules a aussi été confié à la SAAQ. Il en coûte annuellement 1,3 M\$.

Enfin, le MTQ entretient diverses relations avec plusieurs associations de personnes handicapées, dont l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées (AQRIPH), la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) et Kéroul. Ces organismes effectuent un excellent travail de sensibilisation et collaborent étroitement avec les différents autres partenaires du secteur des transports.

4.2 Le transport ferroviaire, maritime et aérien

De façon générale, les interventions du ministère des Transports dans les modes de transport ferroviaire, maritime et aérien sont assez limitées. Ainsi, plusieurs services et installations relèvent exclusivement des compétences de Transports Canada : Via Rail, les traversiers entre deux provinces, comme ceux qui desservent les Îles-de-la-Madeleine ou Sainte-Barbe-Blanc-Sablon, et tous les transporteurs aériens. De plus, la législation qui régit ces modes relève principalement du gouvernement fédéral.

Dans le secteur ferroviaire, le Ministère intervient davantage dans le suivi et le financement des services de transport urbain et périurbain de passagers, par métro ou train

de banlieue, tel qu'il a été mentionné antérieurement. Il apporte aussi un soutien technique et financier afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau, principalement aux passages à niveau qui croisent les routes relevant de son autorité. Pour les personnes utilisant un fauteuil roulant, la traversée d'un passage à niveau peut être difficile. Le problème réside dans les ornières bordant chacun des rails. Les petites roues de ces fauteuils et d'autres appareils semblables peuvent rester coincées dans ces ornières si la largeur de celles-ci est trop grande. La norme ministérielle sur les passages à niveau sera donc révisée afin d'inclure une disposition portant sur les fauteuils roulants.

L'inaccessibilité du matériel roulant utilisé par l'industrie des trains touristiques est aussi un problème pour de nombreuses personnes ayant des incapacités. Le Ministère sensibilise régulièrement l'Association des propriétaires de trains touristiques à cet égard.

Le transport maritime repose quant à lui sur des infrastructures portuaires, qui sont généralement de propriété publique, et sur un ensemble de navires appartenant à des entreprises privées. Les services de traversiers sont exploités par des entreprises privées ou par la Société des traversiers du Québec (STQ). Cet organisme, également financé par le MTQ, fait part de l'adaptation de ses services et installations dans le plan d'action qu'il a déposé auprès de l'OPHQ pour 2006-2007. Des services de traverse maritime et aérienne sont aussi offerts par le MTQ lorsque le transport maritime ne peut être assumé par la STQ. Le Ministère est aussi propriétaire de 27 aéroports et de 8 héliports dont la responsabilité est assumée par chaque direction territoriale concernée.

4.3 La sécurité en transport

La Politique de sécurité dans les transports vise à réduire le nombre et la gravité des accidents routiers tout en préservant la mobilité des personnes. La politique 2001-2005 définissait plusieurs enjeux et pistes d'action afin d'améliorer le bilan routier. On y traite notamment des aménagements cyclables, des nouvelles normes de signalisation routière, des feux à décompte numérique, des systèmes de retenue, de la sécurité routière à l'école et dans les transports scolaires, des piétons, des cyclistes, des patineurs et des conducteurs âgés.

Les personnes ayant des limitations sont aussi concernées à plusieurs égards par les enjeux formulés et les actions entreprises par le Ministère et ses partenaires. Le MTQ entend donc répondre aux préoccupations exprimées par ces personnes dans la troisième version de la Politique de sécurité en transport, qui est en cours d'élaboration. Autant dans une perspective de réduction des obstacles à leur mobilité que de prévention, une approche soucieuse de la réalité où elles évoluent transparaîtra dans cette politique.

Embauche et **soutien** à **L'EMPLOI**

Depuis 1984, le gouvernement du Québec applique son Plan d'embauche pour les personnes handicapées afin de favoriser leur intégration au sein de la fonction publique. Les mesures proposées dans ce plan visent à éliminer les obstacles à l'embauche et au maintien en emploi de ces personnes pour accroître leur représentativité dans les ministères et organismes publics. L'objectif de représentativité fixé dans ce plan est de 2 % pour l'ensemble du personnel permanent.

Diverses actions ont été entreprises par le Ministère afin de favoriser l'égalité des chances en emploi de ces personnes. Chaque année, des projets de stage dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées (PDEIPH) sont soumis au Secrétariat du Conseil du trésor. En 2005, 12 projets ont été soumis. De ce nombre, cinq ont reçu le financement nécessaire à leur réalisation au sein de diverses unités du Ministère pour l'année 2006. Conditionnellement à la réussite de leur stage, ces stagiaires sont admissibles, après 12 mois, à un concours qui leur est réservé. Ils ont alors la possibilité d'être inscrits sur une liste de déclaration d'aptitude qui leur permettra d'occuper un poste similaire partout au sein de la fonction publique.

À ce jour, 36 personnes occupant un poste permanent ont déclaré, sur leur formulaire d'embauche, vivre avec une incapacité importante et persistante. Cela correspond à un taux de représentativité de 0,8 % de personnes handicapées

au Ministère. La même proportion est observée pour l'ensemble de la fonction publique. Le gouvernement, par ailleurs, exige des ministères et organismes qu'ils recrutent 25 % du personnel parmi les divers groupes discriminés en emploi, dont les personnes handicapées. En 2005-2006, huit personnes handicapées ont obtenu un emploi au Ministère : un poste permanent, trois occasionnels et quatre stagiaires relevant du PDEIPH.

Recherche et **développement**

Certaines recherches ont été effectuées par le Ministère au cours des dernières années sur la mobilité des personnes ayant des limitations et les divers moyens de transport susceptibles de répondre à leurs besoins. Ces recherches ont porté notamment sur l'élaboration de normes minimales de sécurité pour les mini-fourgonnettes adaptées, l'évaluation des autobus à plancher bas, les prévisions de clientèle à mobilité réduite en transport, les troubles visuels ou attentionnels versus la performance des conducteurs et la satisfaction de la clientèle des services de transport adapté. La plupart des projets de recherche sont diffusés dans le site Internet du Ministère. Par ailleurs, le MTQ entend y faire paraître l'information thématique relative aux actions entreprises au Québec en matière de transport pour les personnes handicapées.

Planification

Les orientations stratégiques

Le plan stratégique du Ministère ne contient aucune mesure particulière traitant des personnes handicapées et de la réponse à leurs besoins. Il en est de même pour la Déclaration de services aux citoyens. Le rapport annuel fait cependant état de l'évolution des actions relativement au transport en commun et aux autres modes de transport, de même que du changement des indicateurs en matière d'embauche des ressources humaines au Ministère. Ces actions relèvent des unités concernées.

Conclusion

La production de ce premier plan d'action a donné l'occasion à toutes les directions générales du Ministère d'échanger sur les obstacles que doivent surmonter, en matière de transports, les personnes ayant des limitations. Cette démarche amène aussi à constater les nombreux efforts consentis jusqu'à présent par le Ministère et ses partenaires pour permettre à ces personnes de se déplacer le plus librement possible et de s'intégrer davantage. De même, l'exercice a permis de relever plusieurs lacunes qu'il y aura lieu de combler collectivement afin que les personnes qui vivent des situations de handicap puissent bénéficier des mêmes services que ceux offerts à l'ensemble de leurs concitoyens. À cet effet, les actions contenues dans ce plan devraient permettre autant aux personnes ayant des limitations de s'inclure qu'à notre société de se développer davantage. Comme pour la nouvelle politique québécoise du transport collectif, ce plan d'action vient soutenir et assurer la poursuite des efforts consentis par le Ministère.

Annexe 1

Membres du GROUPE DE TRAVAIL

Monsieur Steve Arsenault
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures
Direction générale des infrastructures et des technologies (DGIT)

Madame Joceline Béland
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO)

Madame Dorice Choquette
Direction de la Chaudière-Appalaches
Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE)

Monsieur Pierre Cloutier
Bureau des relations extérieures
Direction générale des politiques et de la sécurité
en transport (DGPST)

Monsieur Christian Dufour
Coordonnateur des services aux personnes handicapées
Direction du transport terrestre des personnes (DTTP)

Madame Andrée Préfontaine
Direction des ressources humaines
Direction générale des services à la gestion (DGSG)

Madame Josée Séguin
Direction des communications

Monsieur Alain Simard
Bureau du sous-ministre

PLAN D'ACTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS À L'ÉGARD DES PERSONNES HANDICAPÉES
Du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2007

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Accessibilité des lieux et des équipements	Continuer à répondre aux demandes individuelles d'aménagement particulier adressées par les personnes ayant des limitations	Totalité des demandes satisfaites		DORM
	Dresser un inventaire des lacunes empêchant ces personnes de se déplacer de façon complètement autonome dans tous les espaces occupés par le Ministère.	Jun 2007		DT, DORM
Accessibilité des infrastructures	Mettre à jour le <i>Manuel administratif</i> du Ministère pour tenir compte de l'accessibilité universelle dans le processus d'approvisionnement destiné à l'aménagement des bureaux.	Avril 2007		DORM
	Proposer à la table ministérielle de normalisation technique « Conception géométrique » de réviser le <i>Tome 1</i> de la collection des normes du Ministère en intégrant différents principes d'aménagement et en modifiant certains articles de ces documents afin d'assurer la prise en considération des besoins des personnes handicapées.	Normes révisées		DSEI
	Sensibiliser les chargés de projet à l'importance de considérer ces besoins dans la conception des projets routiers.	Mesures appliquées		DT
	Concevoir et intégrer à la collection des normes du Ministère un aménagement approprié permettant d'éliminer la problématique d'accès aux trottoirs présents sur certaines structures.	Norme conçue		DSEI

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Accessibilité des infrastructures	Réviser le <i>Guide de préparation des projets routiers</i> pour ajouter la mention « et des personnes à mobilité réduite » lorsque les piétons et cyclistes sont mentionnés.	Avril 2007		DSEI
	Poursuivre les efforts visant à modifier l'article 308 du Code de la sécurité routière : uniformisation de la signalisation des espaces de stationnement.	Modification de l'article 308		MTQ
Haltes routières	Proposer à la table ministérielle de normalisation technique « Conception géométrique » d'adapter le chapitre 15 du <i>Tome 1</i> des normes du Ministère : abaissement des bordures de 15 mm à 5 mm aux accès à une piste cyclable depuis la chaussée.	Adaptation du <i>Tome 1</i>	Inclure, dans le futur programme l'amélioration de la Route verte, l'admissibilité d'interventions ponctuelles de nature à favoriser l'accessibilité aux personnes ayant des limitations : haltes, escaliers, traverses de voies ferrées, asphaltage de la chaussée.	DSE
	Mise à niveau graduelle des haltes routières pour les rendre conformes aux nouvelles mesures stipulées dans la version la plus récente du <i>Code de construction du Québec</i> .	Nombre de haltes routières aménagées	Mise à niveau continue	DPR

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Accueil, communication et documentation	Concevoir des outils de formation traitant des caractéristiques propres et des besoins des personnes handicapées, destinés en particulier au personnel en contact avec le public, soit à l'accueil ou à la réception des appels téléphoniques.	Avril 2007		DC, DRH, DT
	Lorsque cela est possible, rendre le site Internet conforme aux normes dont l'application est exigée par la WAI.	Niveau de conformité du site Internet		DC
	Ajouter une rubrique « Personnes ayant des limitations » dans le contexte de la démarche de reconfiguration du site Internet du Ministère.	Avril 2007		DC
	Sur demande d'organismes ou de personnes ayant des limitations, examiner la possibilité de leur rendre accessible, sur un support de substitution adapté, le contenu de certaines publications du Ministère.	Totalité des demandes satisfaites		DC
	Partager l'information et sensibiliser le personnel aux réalités et aux besoins des personnes handicapées à l'emploi du Ministère, par la diffusion d'articles dans le journal interne et par la parution d'une rubrique dans l'intranet.	Nombre d'articles rédigés		DC, DRH

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Accueil, communication et documentation	Répondre aux besoins des personnes ayant des limitations lorsque le Ministère participe à des événements publics.	Aménagements effectués en fonction des besoins des clientèles		DC
	Appliquer le programme triennal 2005-2007 d'aide aux organismes de transport adapté (OTA).	Services offerts 52 semaines/année et 35 heures/semaine		DTPP, DT
Transport terrestre	Soutenir les municipalités pour terminer la mise en place des services de transport adapté sur tout le territoire et financer ces derniers.	Totalité des municipalités desservies		DTPP, DT
	Concevoir des outils additionnels d'information et de formation pour maximiser les retombées du programme d'aide aux OTA.	Juin 2007	Mise en place de séances de formation externes	DTPP
	Réviser le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées et y inclure des dispositions relatives aux taxis universellement accessibles.	Septembre 2007	Appliquer ce règlement	DTPP
	Réviser le Programme de subvention à l'adaptation des taxis et le reconduire.	Automne 2006		DTPP

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Transport terrestre	S'assurer que sera suivie la formation offerte aux chauffeurs de taxi.	Date de début des cours et nombre de chauffeurs concernés		DTPP
	Mettre en place des dispositions pour s'assurer que les équipements disponibles dans les autobus à plancher surbaissé seront mis en service dès leur acquisition.	Nombre d'organismes qui utilisent les plateformes d'accès dont sont dotés leurs autobus		DTPP
	Appuyer les autorités organisatrices de transport dans l'adaptation de leurs services réguliers de transport et dans la production de leurs plans d'action.	Mesures appliquées		DTPP, DT
	Poursuivre avec la STM et l'AMT les travaux du Comité sur l'accessibilité du métro de Montréal.	Nombre de stations universellement accessibles		DIM, DTPP
	Travailler avec l'AMT pour éliminer les obstacles de la future ligne de train de banlieue Montréal-Repentigny.	Niveau d'accessibilité de cette ligne		DIM, MTQ
	Élaborer, avec l'industrie de l'autocar et ses partenaires, le plan d'action pour maintenir les acquis de ce réseau, améliorer l'offre de services par autocar aux personnes ayant des limitations et inciter les partenaires concernés à mieux se concerter.	Automne 2006	Appliquer les mesures	DTPP

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Transport ferroviaire	Proposer à la table des normes ministérielles d'inclure les caractéristiques des appareils fonctionnels quant aux normes liées aux passages à niveau.	Nouvelle norme du Ministère	Collaborer avec les instances responsables pour éliminer l'ensemble de ces obstacles	DTMFA (STF)
	Inclure dans les analyses de sécurité aux passages à niveau un point traitant des appareils fonctionnels lorsque ces passages à niveau sont susceptibles d'être empruntés par des personnes utilisant ces appareils fonctionnels.	Formulaire modifié d'analyse de sécurité aux passages à niveau		
Transport maritime et aérien	Déterminer les mesures à prendre pour éliminer les obstacles liés aux installations relevant du Ministère.	Avril 2007	Corriger les situations problématiques selon la faisabilité, la pertinence et le budget disponible.	DTMAF (STA, STMMVSL)
	S'assurer que les utilisateurs disposent de l'information et des outils nécessaires pour formuler des plaintes.	Mesures conçues		DGQE, DT
Sécurité en transport	Intégrer le volet « Personnes handicapées » dans la Politique de sécurité en transport 2006.	Automne 2007		DST

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Embauche et soutien en emploi	Continuer d'appliquer les exigences du Plan d'embauche du gouvernement du Québec pour les personnes handicapées.	Pourcentage de représentativité atteint		DRH
	Publier dans le rapport annuel les résultats d'embauche permettant de rendre compte des efforts consentis.	Avril 2007		DRH
	Mesurer, au moyen d'un questionnaire, le taux de satisfaction des personnes handicapées à l'emploi du Ministère en vue d'évaluer les possibilités d'amélioration au regard de leur intégration au sein de l'organisation.	Enquête réalisée et résultats analysés		DRH
Recherche et développement	Proposer des stages en milieu de travail dans le cadre du Programme gouvernemental de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées.	Nombre de stages proposés		DRH, DT
	Diffuser, sur le site Internet du Ministère, l'information thématique concernant les actions entreprises au Québec en matière de transport pour les personnes handicapées.	Mise en place d'une rubrique à ce propos dans le site Internet		DRE, DC

CHAMPS D'ACTIVITÉ	ACTION 2006-2007	INDICATEURS DE RENDEMENT	ACTIONS 2008 ET À MOYEN TERME	UNITÉS RESPONSABLES
Recherche et développement	Lors de l'appel annuel de projets de recherche par le Ministère, inviter le personnel du MTQ à soumettre des projets de recherche visant à réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées.	Automne 2007		DRE
Planification	Inclure un volet « Personnes ayant des limitations » dans la Déclaration de services aux citoyens.	Automne 2006	Envisager, dans la planification stratégique 2008-2011, des mesures précises pour répondre adéquatement aux besoins des personnes ayant des limitations	DP

Annexe 3

Liste des acronymes et des SIGLES

AMT :	Agence métropolitaine de transport
AOT :	Autorités organisatrices de transport
AQRIPH :	Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées
ARUTAQ :	Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec
CIT :	Conseils intermunicipaux de transport
CRT :	Conseil régional de transport
COPHAN :	Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec
CTQ :	Commission des transports du Québec
DC :	Direction des communications
DGRM :	Direction des contrats et des ressources matérielles
DGQE :	Direction générale de Québec et de l'Est
DGIT :	Direction générale des infrastructures et des technologies
DP :	Direction de la planification
DIM :	Direction de l'Île-de-Montréal
DPR :	Direction des parcs routiers
DRH :	Direction des ressources humaines
DSEI :	Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures
DST :	Direction de la sécurité en transport

DT :	Direction territoriale
DTMAF :	Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire
DTTP :	Direction du transport terrestre des personnes
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OMIT :	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OPHQ :	Office des personnes handicapées du Québec
OTA :	Organisme de transport adapté
PDEIPH :	Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées
SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec
SOFIL :	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STA :	Service du transport aérien
STC :	Sociétés de transport en commun
STF :	Service du transport ferroviaire
STM :	Société de transport de Montréal
STMMVSL :	Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent
STQ :	Société des traversiers du Québec

