

Évaluation de l'efficacité de la **politique gouvernementale**

À part entière :
pour un véritable exercice
du **droit à l'égalité**

Les déplacements des
personnes handicapées :
l'accès aux transports et
l'accessibilité des bâtiments
et des lieux publics

RÉDACTION

Patricia Lamotte

Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation et du soutien
à la mise en œuvre de la Loi

COLLABORATION

Daniel Lavigne

Damien Huntzinger

Conseillers à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation et du soutien
à la mise en œuvre de la Loi

Mike Almeida

Conseiller expert au soutien
à la mise en œuvre de la Loi
Direction de l'évaluation et du soutien
à la mise en œuvre de la Loi

Lucie Dugas

Conseillère experte à l'évaluation
et à la recherche
Direction de l'évaluation et du soutien
à la mise en œuvre de la Loi

Lucie Sarrazin

Technicienne en statistiques
Direction de l'évaluation et du soutien
à la mise en œuvre de la Loi

Maxime Bélanger

Conseiller expert
Direction générale

Katy Bendwell

Coordonnatrice aux communications
Secrétariat général

Éric Meunier

Conseiller
Direction des projets interministériels
et des mandats spéciaux

Noée Murchison

Henri Bergeron

Anna-Charlène Beugré

Afshin Hojati

Sylvain Manseau

Valéry Thibeault

David Blouin

Conseillers

Direction des interventions sectorielles stratégiques

SUPERVISION

Isabelle Émond

Directrice de l'évaluation et du soutien
à la mise en œuvre de la Loi

ÉDITION

Secrétariat général

APPROBATION

Conseil d'administration lors de sa séance
des 19, 20 et 21 avril 2017

RÉVISION LINGUISTIQUE

Marjolaine Héroux

RÉFÉRENCE SUGGÉRÉE

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES
DU QUÉBEC (2017). *Évaluation de l'efficacité
de la politique gouvernementale À part entière :
pour un véritable exercice du droit à l'égalité :
les déplacements des personnes handicapées :
l'accès aux transports et l'accessibilité des bâtiments
et des lieux publics*, Drummondville, Secrétariat
général, L'Office, 169 p.

.....

Dépôt légal – 2017
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISBN 978-2-550-78538-5 (version PDF)
ISBN 978-2-550-78539-2 (version texte électronique)

Office des personnes handicapées du Québec
309, rue Brock, Drummondville (Québec) J2B 1C5
Téléphone : 1 800 567-1465
Téléscripneur : 1 800 567-1477
info@ophq.gouv.qc.ca
www.ophq.gouv.qc.ca

Ce document est disponible
en médias adaptés sur demande.

REMERCIEMENTS

L'Office des personnes handicapées du Québec remercie les personnes suivantes pour leur participation aux différentes étapes de consultation lors de l'élaboration des rapports d'évaluation de l'efficacité de la politique.

Mouvement d'action communautaire autonome des personnes handicapées

Isabelle Tremblay

Francine Gagnon

Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées

Roger Duchesneau

Anik Larose

Samuel Ragot

Association du Québec pour l'intégration sociale

Véronique Vézina

Richard Lavigne

Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec

Charles Rice

Claude Saint-Georges

Réseau communautaire en santé mentale

Expert

Patrick Fougeyrollas

Réseau international sur le Processus de production du handicap

Représentantes et représentants ministériels

Jocelyn Savoie

Eve Joseph

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

Pascal Poulin

Nancy Plamondon

Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur

Andrée Dionne

Ministère de la Famille

Daniel Garneau

Mélanie Kavanagh

Ministère de la Santé et des Services sociaux

Martin Breault

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Daniel Jean

Esther Sanschagrin

Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale

Liliane Gras

Régie du bâtiment du Québec

Gérald Nadeau

Secrétariat du Conseil du trésor

Rose-Fidélité Ndayishimiye

Société d'habitation du Québec

L'Office tient également à remercier les organisations qui ont collaboré aux différentes collectes de données nécessaires pour la réalisation des rapports d'évaluation dont, la Régie d'assurance maladie du Québec, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Finances, la Société Logique, Ex aequo, l'Union de transport adapté et collectif du Québec, l'Association de transport urbain du Québec, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec, la Fédération des transporteurs par autobus ainsi que les municipalités d'au moins 15 000 habitants assujetties à l'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	III
LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES ACRONYMES ET DES SIGLES	XI
INTRODUCTION	1
MÉTHODOLOGIE	3
Portrait du résultat attendu.	3
<i>Comparaison entre les provinces</i>	4
Contribution de la politique à la réduction des obstacles	4
<i>Les principaux obstacles aux déplacements des personnes handicapées</i>	4
<i>Analyse de la réduction des obstacles</i>	7
<i>Sources de données</i>	8
Le plan global de mise en œuvre.	8
Les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées.	8
Programmes et mesures gouvernementaux, rapports et données administratives.	9
Collectes de données complémentaires	9
Consultations auprès des MO et du MACAPH	10
Jugement sur l'efficacité de la politique	11
LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES HANDICAPÉES :	
UN PORTRAIT À PARTIR DES GRANDES ENQUÊTES POPULATIONNELLES	13
Prévalence de l'incapacité.	13
Utilisation d'aides techniques pour se déplacer.	14
<i>Les besoins non comblés en aide technique à la motricité</i>	16
Les besoins d'aide pour se faire conduire à des commissions ou des rendez-vous	16
Utilisation des divers moyens de transport par les personnes ayant une incapacité	17
<i>Moyen de transport le plus fréquemment utilisé.</i>	18
Accès en tout temps à un véhicule automobile	19
Accès et utilisation du transport en commun	20
Utilisation régulière du transport adapté.	22
Difficultés à utiliser les transports en commun ou les services de transport adapté en raison de l'incapacité	24
La participation sociale et la réalisation des déplacements	26
Le Québec comparé aux autres provinces canadiennes	27
<i>Difficultés d'utilisation du transport en commun et du transport adapté.</i>	28

LA CONTRIBUTION DE LA POLITIQUE À LA RÉDUCTION DES PRINCIPAUX	
OBSTACLES LIÉS AUX DÉPLACEMENTS.	31
L'accès aux transports pour les personnes handicapées	31
<i>Transport collectif régulier.</i>	<i>31</i>
Portrait de la production des plans de développement visant à assurer	
le transport en commun des personnes handicapées	32
Portrait des programmes gouvernementaux en transport collectif régulier	35
Actions réalisées pour améliorer l'accès aux services et l'accessibilité	
des infrastructures connexes de transport collectif régulier.	36
Actions réalisées pour assurer le déplacement sécuritaire des personnes	
handicapées et pour assurer la formation de l'ensemble du personnel dans	
les services de transport collectif régulier	38
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés	
par les personnes handicapées dans les services de transport collectif régulier . . .	38
<i>Transport adapté</i>	<i>40</i>
Portrait du PAGTAPH.	41
Actions réalisées pour favoriser l'harmonisation et l'optimisation de l'offre	
de services en transport adapté	41
Actions menées pour assurer le développement d'ententes de réciprocité	
entre les services de transport adapté dont les territoires sont connexes	43
Actions menées pour favoriser l'acquisition d'autobus et de minibus affectés	
au transport adapté des personnes handicapées	44
Actions réalisées pour assurer le déplacement sécuritaire des personnes	
handicapées et pour assurer la formation de l'ensemble du personnel	
dans les services de transport adapté	44
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles	
rencontrés par les personnes handicapées lors de l'utilisation du transport adapté . . .	45
<i>Piétons handicapés et usagers d'une AMM</i>	<i>46</i>
Portrait des programmes gouvernementaux d'aide à la mobilité	47
Actions réalisées pour intégrer la notion de parcours sans obstacles	
à la conception et à l'entretien des infrastructures de transport	47
Actions réalisées pour adopter des mesures ou des règles de sécurité	
tenant compte des besoins des piétons handicapés	49
Actions réalisées pour mettre en place un encadrement en matière de sécurité	
lors du déplacement en AMM.	49
Actions réalisées pour appliquer les normes de sécurité lors de la conception	
et de la fabrication des AMM	51
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles	
concernant les piétons handicapés et les usagers d'une AMM	52

Déplacements interurbains	53
Portrait des programmes de subventions aux véhicules collectifs accessibles	53
Actions réalisées pour favoriser l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures de transport interurbain pour les personnes handicapées et pour développer une offre de services sans obstacles	55
Actions réalisées pour développer un réseau de complémentarité entre le transport interurbain et le transport adapté.	56
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés lors des déplacements interurbains	57
Automobile	58
Portrait des programmes d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées . .	58
Actions réalisées pour améliorer le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées	60
Portrait du Programme en matière de vignette de stationnement pour personnes handicapées	61
Actions réalisées pour améliorer le Programme en matière de vignette de stationnement pour personnes handicapées.	61
Actions réalisées pour préciser les normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées	62
Actions réalisées pour promouvoir le respect des normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées	62
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles concernant les déplacements en automobile pour les personnes handicapées . . .	63
Transport scolaire régulier et adapté	64
Portrait du transport scolaire	64
Actions réalisées pour adapter les services de transport scolaire régulier et faciliter leur utilisation par les élèves handicapés.	65
Actions réalisées pour améliorer l'offre de services en transport scolaire adapté . .	65
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés par les élèves handicapés qui utilisent le transport scolaire régulier ou adapté.	67
Aides techniques aux déplacements.	68
Portrait des programmes d'aides techniques aux déplacements	68
Actions réalisées pour assurer un accès continu à l'information sur les aides techniques aux déplacements	69
Actions réalisées pour assurer la mise à jour des programmes et la participation des représentants des usagers	69
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles concernant les aides techniques	70

L'accessibilité des bâtiments et des lieux publics pour les personnes handicapées. . .	71
<i>Accessibilité des nouveaux bâtiments.</i>	71
Actions réalisées pour favoriser la conception de bâtiments universellement accessibles.	72
Actions réalisées afin d'appliquer uniformément les exigences provinciales en matière d'accessibilité	74
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles en matière d'accessibilité des nouveaux bâtiments	76
<i>Accessibilité des bâtiments existants ouverts au public.</i>	78
Actions réalisées pour favoriser l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public	78
Actions réalisées pour l'adoption d'une réglementation provinciale pour l'accessibilité aux personnes handicapées des immeubles publics construits avant 1976	82
Actions réalisées pour favoriser l'accessibilité des bâtiments historiques ou patrimoniaux	83
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles relatifs à l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public	84
<i>Accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs</i>	85
Actions réalisées pour favoriser l'accessibilité des petits bâtiments exemptés d'exigences provinciales d'accessibilité.	86
Actions réalisées pour favoriser la conception d'aménagements extérieurs universellement accessibles et pour assurer la continuité dans la chaîne de déplacements	87
Actions réalisées pour intégrer des connaissances en matière d'accessibilité architecturale dans l'ensemble des formations destinées aux acteurs municipaux . . .	88
Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles à l'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs.	89
CONSTATS ET RECOMMANDATIONS	91
JUGEMENT SUR L'EFFICACITÉ DE LA POLITIQUE À PART ENTIÈRE	105
L'accès aux transports pour les personnes handicapées	105
L'accessibilité des bâtiments et des lieux publics pour les personnes handicapées. . .	107
CONCLUSION	109
ANNEXE I – QUESTIONNAIRES.	111
ANNEXE II	157
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.	161

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAUX

1. Liste des obstacles principaux quant à l'accès aux transports et quant à l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics	5
2. Taux d'incapacité selon certains types d'incapacité et l'âge, population de 15 ans et plus, Québec, EQLAV 2010-2011	14
3. Utilisation d'aides techniques à la motricité selon le sexe, l'âge et la gravité de l'incapacité, population de 15 ans et plus avec incapacité liée à la motricité, Québec, ECI de 2012	15
4. Principales aides techniques à la motricité utilisées, population de 15 ans et plus avec incapacité liée à la motricité, Québec, ECI de 2012.	16
5. Proportion de personnes ayant tout le temps ou parfois besoin de l'aide de quelqu'un pour se faire conduire quelque part pour des rendez-vous, des commissions, etc. selon le sexe et l'âge, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010 . .	17
6. Moyen de transport le plus fréquemment utilisé au cours d'une semaine, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010	18
7. Accès à un véhicule automobile selon le sexe, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010	20
8. Utilisation du transport en commun selon le sexe et l'âge, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010	21
9. Utilisation du transport en commun selon la gravité de l'incapacité, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010	22
10. Utilisation régulière du transport adapté selon le sexe, l'âge, la gravité et le type d'incapacité, population de 15 ans et plus avec incapacité, Québec, ECI de 2012.	23
11. Difficulté à utiliser le transport en commun ou le transport adapté selon le sexe, population de 15 ans et plus avec incapacité qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, Québec, ECI de 2012.	25
12. Principales difficultés à utiliser les services de transport en commun ou les services de transport adapté, population de 15 ans et plus avec incapacité éprouvant des difficultés à utiliser ces services en raison de leur incapacité et qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, Québec, ECI de 2012.	26
13. Difficulté à utiliser le transport en commun ou le transport adapté, population de 15 ans et plus avec incapacité utilisant le transport en commun ou le transport adapté ou pour qui ces modes de transport sont disponibles dans sa ville ou sa communauté, provinces au Canada, ECI de 2012.	28

14. Nombre d'AOT assujetties à la production d'un plan de développement en transport et nombre et proportion d'AOT qui ont un plan approuvé par le ministre selon l'année, 2009 à 2015	33
15. Types de mesures prévues dans les plans de développement en transport des AOT, 2009 à 2015.	34
16. Nombre et proportion de véhicules accessibles dans le transport collectif régulier, MTMDET, 2008-2009 à 2012-2013	37
17. Nombre et types de mesures réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités d'au moins 15 000 habitants quant au développement et à l'entretien des infrastructures de transport municipales en lien avec les déplacements piétonniers, 2009 à 2013	48
18. Dépenses associées au Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles, MTMDET, 2009-2010 à 2014-2015	54
19. Évolution des dépenses associées au Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées, MTMDET, 2009 à 2014	59
20. Évolution des dépenses associées aux programmes d'indemnisation, CNESST, 2009-2010 à 2014-2015	60
21. Nombre et proportion d'élèves handicapés transportés dans l'ensemble du réseau scolaire du Québec et dépenses associées, MEES, 2009-2010 à 2013-2014.	66
22. Nombre et types de mesures réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des MO sur l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public, 2009-2010 à 2013-2014	80
23. Nombre et types de mesures réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités d'au moins 15 000 habitants sur l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public, 2009 à 2013	81
24. Nombre et types de mesures réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités d'au moins 15 000 habitants sur l'accessibilité des aménagements extérieurs, 2009 à 2013	88
25. Principales difficultés à utiliser les services de transport en commun ou les services de transport adapté, population de 15 ans et plus avec incapacité éprouvant des difficultés à utiliser ces services en raison de leur incapacité qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, Québec, ECI de 2012.	158

LISTE DES ACRONYMES ET DES SIGLES

AMM	Aide à la mobilité motorisée
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorités organisatrices de transport
AQRIPH	Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'Intégration des personnes handicapées
AQIS	Association du Québec pour l'intégration sociale
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
ASSS	Agences de la santé et des services sociaux (depuis le 1 ^{er} avril 2015, à la suite de l'entrée en vigueur de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du réseau de la santé et des services sociaux [LMRSSS], notamment par l'abolition des agences régionales, les ASSS ont été remplacées par 13 centres intégrés de santé et de services sociaux, 9 centres intégrés universitaires de santé et de services sociaux, 7 établissements non fusionnés à un centre et 5 établissements non visés par la LMRSSS desservant une population nordique et autochtone)
ASTAQ	Alliance des services de transport du Québec
ATUQ	Association de transport urbain du Québec
CBCS	Chapitre Bâtiment du Code de sécurité
CCQ	Code de construction du Québec
CDPDJ	Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (créée le 1 ^{er} janvier 2016, regroupant la Commission de la santé et de la sécurité du travail, la Commission de l'équité salariale ainsi que la Commission des normes du travail)
COPHAN	Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
CPCQ	Conseil du patrimoine culturel du Québec (créé en 2011, en remplacement du Conseil des biens culturels du Québec)
CPEJ	Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse
CRÉ	Conférences régionales des élus
ECI	<i>Enquête canadienne sur l'incapacité</i>
EPLA	<i>Enquête sur la participation et les limitations d'activités</i>

EQLAV	<i>Enquête québécoise sur les limitations d'activités, le vieillissement et les maladies chroniques</i>
ESG	<i>Enquête sociale générale</i>
FQM	Fédération québécoise des municipalités
INLB	Institut Nazareth et Louis Braille
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
LMRSSH	Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du réseau de la santé et des services sociaux
MACAPH	Mouvement d'action communautaire autonome des personnes handicapées
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (créé le 7 avril 2014, en remplacement du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire)
MCC	Ministère de la Culture et des Communications (créé en 2012, en remplacement du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine)
MEES	Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (créé le 28 janvier 2016, en remplacement du ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Ce dernier est le résultat de la fusion, en 2015, de deux ministères s'étant partagé, en 2012, les activités du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Au fil des ans, ces ministères ont changé plusieurs fois de dénomination)
MESI	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation
MFamille	Ministère de la Famille
MHAVIE	Mesure des habitudes de vie
MO	Ministères et organismes publics
MTO	Ministère du Tourisme
MRC	Municipalité régionale de comté
MSSH	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTESS	Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (créé le 27 février 2015, regroupant le ministère du Travail et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale)
MTMDT	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (créé le 28 janvier 2016, en remplacement du ministère des Transports du Québec)
OAQ	Ordre des architectes du Québec

OIQ	Ordre des ingénieurs du Québec
OTPD	Ordre des technologues professionnels du Québec
OUQ	Ordre des urbanistes du Québec
Office	Office des personnes handicapées du Québec
PAGTAPH	Programme d'aide gouvernementale au transport adapté pour les personnes handicapées
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAITC	Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun
PEG	Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux
PGMO	Plan global de mise en œuvre
PPH	Processus de production du handicap
PSTA	Programme de subvention au transport adapté
RAMQ	Régie de l'assurance maladie du Québec
RBQ	Régie du bâtiment du Québec
RPM	Répertoire des programmes et mesures destinés aux personnes handicapées
RSSS	Réseau de la santé et des services sociaux
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SHQ	Société d'habitation du Québec
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SQI	Société québécoise des infrastructures (créée en 2013 en remplacement de la Société immobilière du Québec)
STC	Société de transport en commun
STM	Société de transport de Montréal
TSA	Trouble du spectre de l'autisme
UTACQ	Union de transport adapté et collectif du Québec



INTRODUCTION

Le 4 juin 2009, le Conseil des ministres adoptait la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité (Québec 2009). Cette politique a pour but d'accroître, sur une période de dix ans, la participation sociale des personnes handicapées. Elle vise notamment l'atteinte de treize résultats liés à l'amélioration significative des conditions de vie des personnes handicapées, à une réponse complète à leurs besoins essentiels et à la parité avec les autres citoyens dans l'exercice de leurs rôles sociaux.

Le mandat d'évaluation de la politique a été confié à l'Office des personnes handicapées du Québec en cohérence avec son devoir d'effectuer, en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (Québec 2005), des travaux d'évaluation de l'intégration scolaire, professionnelle et sociale des personnes handicapées. Afin de réaliser ce mandat, un cadre d'évaluation comprenant trois questions d'évaluation a été développé par l'Office, puis adopté par son conseil d'administration. Ces trois questions visent respectivement à suivre la mise en œuvre de la politique, à évaluer sa contribution à la réduction des obstacles à la participation sociale des personnes handicapées et à l'atteinte de ses résultats attendus (Dubois, Dugas et Guay 2009 ; Dugas et Lavigne 2012).

Pour répondre à la première question, l'Office produit des bilans annuels faisant état de la mise en œuvre de la politique. Pour répondre à la deuxième et à la troisième question d'évaluation, une méthodologie en trois étapes permet de juger dans quelle mesure la politique À part entière a contribué à réduire les principaux obstacles à la participation sociale des personnes handicapées, et ce, pour chacun des résultats attendus de la politique. Quatre rapports d'évaluation portant sur les résultats attendus visant une réponse complète aux besoins essentiels des personnes handicapées que sont les activités permettant de vivre à domicile, l'habitation, les communications et les déplacements sont produits. Ensuite, un rapport synthèse comprenant les principaux constats et recommandations est réalisé.

Le présent document constitue le rapport portant sur le résultat attendu visant à *Offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés*. Ce rapport concerne donc les déplacements des personnes handicapées, soit l'accès aux transports et l'accessibilité des lieux. En effet, l'habitude de vie relative aux déplacements des personnes handicapées comprend autant les déplacements avec un moyen de transport (bicyclette, automobile, autobus, etc.) que sans moyen de transport (par exemple les déplacements dans un endroit restreint comme un immeuble ou un commerce, une maison ou un bureau ou les déplacements dans le voisinage). Les services de transport collectif régulier et de transport adapté, les déplacements des

piétons handicapés et des usagers d'une aide à la mobilité motorisée (AMM), les déplacements interurbains, les déplacements en automobile, le transport scolaire des élèves handicapés ainsi que l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics sont donc des sujets qui s'inscrivent dans cette habitude de vie.

L'objectif de ce rapport est de porter un jugement sur l'efficacité de la politique À part entière à atteindre le résultat attendu lié aux déplacements des personnes handicapées. Pour porter un tel jugement, ce rapport est divisé en trois grandes parties. En premier lieu, un portrait du résultat attendu portant sur les déplacements est dressé. Puis, le rapport présente une analyse de la contribution de la politique À part entière à la réduction des principaux obstacles en lien avec les déplacements. Ensuite, des constats et des recommandations pour la suite de la mise en œuvre de la politique sont émis. Enfin, les résultats de la consultation d'experts réalisée dans le cadre des travaux d'évaluation sont présentés. Les résultats de cette consultation, en plus des constats des deux premières parties, permettent de porter un jugement sur l'efficacité de la politique. La section méthodologie qui suit décrit avec plus de détails chacune de ces étapes.

MÉTHODOLOGIE

Cette section présente la méthodologie employée pour évaluer l'efficacité de la politique À part entière à atteindre le résultat attendu portant sur les déplacements.

PORTRAIT DU RÉSULTAT ATTENDU

La première étape de la méthodologie liée à l'évaluation de l'efficacité de la politique consiste à dresser un portrait général du résultat attendu sur les déplacements, qui inclut l'accès aux transports et l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics. Ce portrait permet de présenter l'information la plus récente sur les obstacles aux déplacements des personnes handicapées et sur la réalisation de cette habitude de vie. Des indicateurs provenant principalement des grandes enquêtes populationnelles, notamment de l'*Enquête québécoise sur les limitations d'activités, le vieillissement et les maladies chroniques 2010-2011* (EQLAV) et de l'*Enquête canadienne sur l'incapacité* (ECI) de 2012 ont été utilisés. Pour les indicateurs de prévalence des incapacités liées à l'agilité, la mobilité, l'audition, la vision et pour la déficience intellectuelle ou le trouble du spectre de l'autisme (TSA), les données de l'EQLAV sont privilégiées puisque cette enquête, en raison de sa méthodologie, sous-estime moins l'incapacité légère (Dugas 2015). Pour les indicateurs de suivi d'obstacles et de participation sociale, comme l'utilisation d'aides techniques, les données de l'ECI sont utilisées, car celles-ci ne sont pas disponibles avec l'EQLAV. Notons que l'ECI de 2012 est l'enquête la plus récente sur l'incapacité au moment de la rédaction du présent rapport. De plus, des données complémentaires provenant de l'*Enquête sociale générale*¹ (ESG) de 2010 sont présentées lorsque certaines données sont absentes de l'ECI.

Pour le résultat attendu de la politique portant sur les déplacements, les données disponibles portent principalement sur l'utilisation des différents modes de transport par les personnes avec incapacité et sur les obstacles qu'elles peuvent rencontrer lors de leurs déplacements. Les enquêtes populationnelles de Statistique Canada ne permettent pas de documenter l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics. C'est pourquoi il n'y a pas de données qui seront présentées à ce sujet dans le rapport.

.....
1. La responsabilité liée aux calculs, à l'utilisation et à l'interprétation des données présentées dans le présent document est entièrement celle de l'Office.

Comparaison entre les provinces

Afin de présenter comment le Québec se situe dans le Canada, une comparaison d'indicateurs de la participation sociale entre les provinces canadiennes est réalisée à l'aide des données de l'ECI. Les données disponibles de l'ECI à ce sujet portent sur les difficultés d'utilisation du transport en commun et du transport adapté éprouvées par les personnes avec incapacité au Québec et les raisons qui peuvent expliquer ces difficultés. Notons toutefois qu'on ne peut pas expliquer les différences observées entre les provinces par la seule présence de la politique À part entière.

Mentionnons également qu'il est impossible de comparer les données de l'ECI de 2012 avec celles de l'*Enquête sur la participation et les limitations d'activités* (EPLA) de 2006 ou avec celles de l'EQLAV en raison de différences méthodologiques. Les données présentées dans ce rapport ne permettent donc pas de suivre l'évolution des indicateurs de participation sociale des différentes provinces canadiennes.

CONTRIBUTION DE LA POLITIQUE À LA RÉDUCTION DES OBSTACLES

Cette deuxième étape de la démarche consiste en une analyse de la contribution de la politique à la réduction des principaux obstacles aux déplacements des personnes handicapées. L'objectif de cette étape est d'apprécier dans quelle mesure la politique, par ses différents outils de mise en œuvre, a pu contribuer à réduire ces principaux obstacles. Cette étape s'inscrit en cohérence avec le modèle conceptuel du Processus de production du handicap (PPH) (Fougeyrollas 1998). Selon ce modèle, la réduction des obstacles rencontrés par les personnes handicapées dans leurs déplacements devrait se traduire par une amélioration de leurs possibilités de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés, comme visé par le résultat attendu de la politique À part entière.

Les principaux obstacles aux déplacements des personnes handicapées

Dans le cadre des travaux entourant l'élaboration de la politique À part entière, une vaste consultation a été tenue au plan national et dans toutes les régions du Québec afin d'identifier, pour chacune des habitudes de vie, les principaux obstacles auxquels sont confrontées les personnes handicapées et qui freinent leur participation sociale. Ces obstacles sont à la base de la politique et ont orienté le choix de ses résultats attendus, défis et priorités d'intervention.

Pour le résultat attendu lié aux déplacements, les consultations réalisées dans le cadre de l'élaboration de la politique ont permis d'identifier 33 obstacles principaux. Ces obstacles se divisent en deux volets. D'une part, des obstacles concernant l'accès aux transports pour les personnes handicapées ont été identifiés dans plusieurs catégories telles que les services de transport collectif régulier et de transport adapté, les déplacements des piétons handicapés et des usagers d'une AMM, les déplacements interurbains, les déplacements en automobile, le transport scolaire des élèves handicapés et les aides techniques à la mobilité. D'autre part, des obstacles relatifs à l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics ont été identifiés pour différents types de bâtiments ainsi que pour les aménagements extérieurs. Le tableau suivant présente une liste de ces obstacles.

Tableau 1

Liste des obstacles principaux quant à l'accès aux transports et quant à l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics

Catégorie	Obstacles
Accès aux transports	
Transport collectif régulier	<ul style="list-style-type: none"> – Les personnes handicapées rencontrent des difficultés dans l'accès aux services de transport collectif régulier (autobus, train de banlieue, métro). Les infrastructures connexes (terminus, gares, abribus, stationnements) ne sont pas toutes accessibles. La proportion de véhicules accessibles dans les services de transport collectif régulier n'est pas suffisante. – Les équipements utilisés dans les véhicules de transport collectif régulier ne sont pas toujours sécuritaires pour les personnes handicapées. Le personnel (les chauffeurs) manque de formation en ce qui concerne les besoins des personnes handicapées.
Transport adapté	<ul style="list-style-type: none"> – L'offre de services en transport adapté ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins des personnes handicapées. – Il y a très peu d'ententes de réciprocité entre les services de transport adapté limitant ainsi les possibilités de déplacements des personnes handicapées d'un service à l'autre ainsi qu'à l'intérieur du territoire de desserte de chacun des services. – Les autobus et les minibus affectés au transport adapté ne répondent pas toujours aux besoins des personnes handicapées. – Les équipements utilisés dans les véhicules de transport adapté ne sont pas toujours sécuritaires pour les personnes handicapées. Le personnel (les chauffeurs) manque de formation en ce qui concerne les besoins des personnes handicapées.
Piétons handicapés et usagers d'une AMM	<ul style="list-style-type: none"> – La conception des infrastructures municipales extérieures (trottoirs, rues piétonnes, places publiques, parcs, etc.) n'est pas toujours adaptée aux déplacements des piétons handicapés et l'entretien de ces infrastructures n'est pas toujours adéquat. – La sécurité des piétons handicapés n'est pas toujours assurée lors de travaux de la voirie, dans les aménagements touristiques saisonniers ou lors de la tenue d'événements spéciaux. – Il n'y a pas d'encadrement, sur le plan légal, précisant les comportements sécuritaires que les personnes handicapées doivent adopter lorsqu'elles circulent sur le réseau routier avec une AMM. – Les AMM fournies aux personnes handicapées ne répondent pas toujours aux critères de sécurité qui s'appliquent lors de déplacements en véhicules motorisés, c'est-à-dire que l'application de normes de sécurité n'est pas toujours assurée lors de la conception et la fabrication des AMM.

Catégorie	Obstacles
Accès aux transports	
Déplacements interurbains	<ul style="list-style-type: none"> – Les services et les infrastructures en transport interurbain, notamment les haltes routières, les terminus d'autocars, les quais d'embarquement et les services de restauration à proximité, ne sont pas toujours accessibles. – Très peu d'ententes de complémentarité ont été développées entre les services de transport interurbain et les services de transport adapté afin d'offrir aux personnes handicapées des possibilités de déplacements sur plus d'un territoire de desserte.
Automobile	<ul style="list-style-type: none"> – Les programmes publics d'adaptation de véhicule ne répondent pas aux besoins des personnes handicapées en termes de coûts d'adaptation, mais aussi parce qu'ils ne tiennent pas nécessairement compte des développements technologiques permettant de faciliter la conduite automobile ou d'y donner accès. – Les normes et les règles en matière d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées ne sont pas suffisamment précises (nombre nécessaire, répartition, identification, utilisation). Ces normes et règles ne sont pas connues par les personnes handicapées et par l'ensemble de la population.
Transport scolaire régulier et adapté	<ul style="list-style-type: none"> – Les services de transport scolaire régulier sont peu adaptés pour les élèves handicapés. – Les services de transport scolaire adapté ne permettent pas toujours de couvrir l'ensemble des besoins en déplacement des élèves (ex. : lors des activités parascolaires, de sorties éducatives ou lorsque l'élève est inscrit à un service de surveillance et d'accompagnement au niveau secondaire). La durée des déplacements en transport scolaire adapté est souvent beaucoup plus longue que les normes fixées pour les déplacements en transport scolaire régulier.
Aides techniques aux déplacements	<ul style="list-style-type: none"> – Les personnes handicapées ont de la difficulté à obtenir de l'information sur les divers programmes d'aides techniques aux déplacements. – Les délais de réalisation des processus de révision et de mise à jour des programmes d'aides techniques sont importants.
Accessibilité des bâtiments et des lieux publics	
Conception de bâtiments universellement accessibles	<ul style="list-style-type: none"> – Les exigences provinciales en matière d'accessibilité sont insuffisantes et imprécises. – Les exigences provinciales en matière d'accessibilité ne sont pas toujours appliquées uniformément par les concepteurs de bâtiments et les entrepreneurs. Ces exigences ne sont pas toujours bien comprises et sont parfois même oubliées par les concepteurs de bâtiments et les entrepreneurs.

Catégorie	Obstacles
Accès aux transports	
Accessibilité des bâtiments existants ouverts au public	<ul style="list-style-type: none">– Peu de bâtiments ouverts au public sont complètement accessibles puisqu'ils ont été construits à une époque où la réglementation en matière d'accessibilité était inexistante, soit avant 1976. À ce jour, il n'y a toujours pas de réglementation provinciale pour l'accessibilité aux personnes handicapées des immeubles publics construits avant 1976.– Plusieurs bâtiments historiques ou patrimoniaux ne sont pas accessibles. Il est difficile pour les propriétaires de ces bâtiments de concilier le caractère historique et patrimonial ainsi que l'accessibilité.
Accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs	<ul style="list-style-type: none">– L'accessibilité des petits bâtiments est très variable selon la réglementation en vigueur dans la municipalité où ils sont situés.– Très peu de municipalités au Québec se sont dotées d'une réglementation pour la construction qui contienne des exigences d'accessibilité pour les petits bâtiments.– La plupart des municipalités du Québec n'ont pas de réglementation en ce qui a trait à l'accessibilité des aménagements extérieurs.– L'absence de standards dans les pratiques en matière d'accessibilité pour les aménagements extérieurs peut causer une rupture dans la chaîne de déplacements des personnes handicapées.

Analyse de la réduction des obstacles

Pour chacune des catégories d'obstacles, des questions d'évaluation, des indicateurs de résultat et des méthodes d'analyse ont été élaborés. Afin d'évaluer l'efficacité de la politique sur la réduction des obstacles identifiés, tous les outils de mise en œuvre de la politique À part entière ont été considérés. L'analyse avait comme objectif de mesurer si les actions prévues dans le cadre de la politique ont été réalisées et si elles se sont avérées efficaces. Pour ce rapport, l'analyse porte sur la période comprise entre les années financières 2009-2010 et 2014-2015. Enfin, le rapport peut faire mention d'actions réalisées en lien avec les obstacles, mais qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de la politique À part entière. Ces actions sont incluses afin de poser les constats les plus complets possible sur des obstacles cinq ans après l'adoption de la politique.

Sources de données

Les données utilisées proviennent essentiellement des deux principaux outils de mise en œuvre de la politique pour la période à l'étude, soit le plan global de mise en œuvre de la politique (PGMO) (Office 2008) et les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées produits en vertu de l'article 61.1 de la Loi. De plus, conformément à ce qu'émet la politique À part entière, les politiques, les stratégies sectorielles, les lois et règlements, les programmes et mesures du gouvernement et les données administratives des ministères et organismes publics (MO) ont été considérés dans les analyses lorsqu'ils contribuent à la mise en œuvre de la politique. L'Office a également effectué des collectes de données complémentaires lorsque peu ou pas d'information était disponible sur certains obstacles. Cette section présente les principales sources de données utilisées pour ce rapport.

Le plan global de mise en œuvre

Afin de donner une impulsion de départ à la mise en œuvre de la politique, l'Office a coordonné l'élaboration du PGMO de la politique À part entière. Le PGMO, qui couvre la période 2008-2013, comprend des actions sectorielles et intersectorielles sous la forme de moyens de mise en œuvre et d'engagements pris par des MO dans le but de relever les défis de la politique. L'Office a effectué le suivi du PGMO en documentant annuellement l'état de réalisation des 372 moyens, incluant 16 initiatives intersectorielles, que 28 MO s'étaient engagés à mettre en œuvre. Le résultat de ce suivi est présenté dans les bilans annuels de la mise en œuvre de la politique À part entière (Office 2010, 2012, 2013, 2014a, 2015a). Dans le cadre des travaux sur l'efficacité de la politique À part entière, les moyens de mise en œuvre du PGMO en lien avec les déplacements ont été analysés quant à leur état de réalisation et leurs effets sur les obstacles prioritaires.

Les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées

Les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées sont produits par les MO, incluant les agences de la santé et des services sociaux (ASSS)², qui emploient au moins 50 personnes et les municipalités qui comptent au moins 15 000 habitants en vertu de l'article 61.1 de la Loi. Dans ces plans, les MO et les municipalités doivent notamment rendre compte des obstacles à l'intégration des personnes handicapées identifiés dans leurs secteurs d'activité, de même que les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire ces obstacles.

L'Office analyse l'ensemble des plans d'action produits et des mesures prévues et réalisées par les MO et les municipalités. Ainsi, plus de 3 000 mesures sont analysées annuellement par l'Office et les résultats sont présentés dans les bilans de la mise en œuvre de la politique À part entière. Les mesures sont également classées en fonction des obstacles qu'elles visent à réduire. Ce rapport présentera les mesures qui contribuent à réduire les obstacles en lien avec les déplacements des personnes handicapées.

.....

2. Dénomination utilisée pour les données présentées dans ce document. Depuis le 1^{er} avril 2015, à la suite de l'entrée en vigueur de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du réseau de la santé et des services sociaux (LMRSSS), notamment par l'abolition des agences régionales, les ASSS ont été remplacées par 13 centres intégrés de santé et de services sociaux, 9 centres intégrés universitaires de santé et de services sociaux, 7 établissements non fusionnés à un centre et 5 établissements non visés par la LMRSSS desservant une population nordique et autochtone. Tous ces organismes, sauf les 5 derniers, sont assujettis à l'article 61.1 de la Loi.

Programmes et mesures gouvernementaux, rapports et données administratives

Près de 250 programmes et mesures du Gouvernement du Québec sont destinés aux personnes handicapées, à leur famille et à leurs proches. Plusieurs de ces programmes et mesures visent à améliorer les possibilités de déplacement des personnes handicapées, notamment par l'octroi d'aides techniques aux personnes ayant une incapacité liée à la mobilité, ou encore, par l'octroi de subventions aux diverses organisations responsables du transport pour améliorer l'accès au transport collectif régulier ou au transport adapté aux personnes handicapées. À l'aide de son répertoire des programmes et mesures destinés aux personnes handicapées (RPM), l'Office détient de l'information à jour sur les caractéristiques et l'évolution des dépenses de ces différents programmes et mesures. Les données du RPM représentent une source d'information essentielle à une meilleure compréhension des obstacles aux déplacements. D'autres rapports gouvernementaux et données administratives peuvent contribuer à documenter les actions posées dans le cadre de la politique À part entière pour réduire les obstacles aux déplacements.

Afin de fournir un point de comparaison au lecteur quant à la variation des dépenses présentées dans ce rapport, les dépenses peuvent être comparées avec le taux d'inflation mesuré au Québec. Le taux d'inflation utilisé correspond à l'évolution de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada entre les années civiles 2010 et 2014, soit 7,5 % (Statistique Canada 2015). La période 2010-2014 correspond à quelques mois près aux années financières pour les programmes présentés dans ce rapport.

Collectes de données complémentaires

Des collectes de données supplémentaires ont été réalisées pour le résultat attendu sur les déplacements. Les collectes de données se sont déroulées de septembre 2014 à janvier 2015. L'Office a tout d'abord réalisé une collecte auprès du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et du ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES) en vue d'obtenir des données administratives ainsi que des rapports d'évaluation de programmes. Un questionnaire a également été acheminé à la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) en vue de connaître les actions menées depuis 2009 pour améliorer l'accessibilité des lieux.

Les 69 municipalités assujetties à la production d'un plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées (Québec 2005 : article 61.1) en 2013-2014 ont aussi été sollicitées dans le cadre de ces exercices de collectes supplémentaires. Un questionnaire en ligne leur a été acheminé. Il portait sur l'évolution de l'accès aux transports pour les personnes handicapées et sur l'accessibilité des lieux depuis 2009. Bien que ces municipalités soient susceptibles d'indiquer les actions menées en ce sens dans leur plan d'action annuel, elles ne le font pas systématiquement. Cette démarche visait donc à dresser un portrait de l'évolution de la situation en matière de déplacements depuis 2009 ainsi qu'à obtenir des informations complémentaires à celles présentées dans leurs plans d'action annuels. Le taux de réponse des municipalités assujetties à la production d'un plan d'action à ce questionnaire est de 87 %, ce qui permet de généraliser les résultats obtenus à l'ensemble des municipalités assujetties du Québec, et ce, avec une marge d'erreur de 4,6 %, 19 fois sur 20.

Un autre questionnaire en ligne a été transmis à quatre regroupements de transporteurs, soit à l'Union de transport adapté et collectif du Québec (UTACQ), à l'Association de transport urbain du Québec (ATUQ), à l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

et à l'Association des transports collectifs ruraux du Québec. La collecte auprès de ces quatre regroupements de transporteurs, qui desservent l'ensemble du territoire québécois, nous a permis d'obtenir des données sur l'amélioration de l'offre de services en transport collectif régulier et en transport adapté pour les personnes handicapées depuis 2009. Le taux de réponse est de 75 % à ce questionnaire. Puis, un questionnaire portant spécifiquement sur les déplacements interurbains a été rempli par la Fédération des transporteurs par autobus³.

Ensuite, une collecte de données a été réalisée auprès de trois organismes nationaux du mouvement d'action communautaire autonome des personnes handicapées (MACAPH), soit la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées (AQRIPH) et l'Association du Québec pour l'intégration sociale (AQIS). Il s'agissait d'une collecte de données par questionnaire qui comportait des questions sur les quatre résultats attendus visés par les présents travaux d'évaluation de l'efficacité de la politique, soit sur les communications, les activités de la vie quotidienne et domestique, l'habitation et les déplacements. Les questions sur les déplacements des personnes handicapées concernaient plus particulièrement les obstacles liés aux aides techniques.

Le questionnaire a été envoyé aux trois organisations le 14 octobre 2014 (annexe I). La collecte de données a été complétée le 5 mars 2015. Notons que, dans le cas de la COPHAN, les réponses au questionnaire ont été obtenues oralement lors d'une réunion avec certains membres de l'organisation le 18 février 2015. La COPHAN a également fait parvenir à l'Office les questionnaires remplis par deux de ses organismes membres. Tous les questionnaires reçus et les réponses orales des membres de la COPHAN ont été considérés dans les travaux d'analyse.

Enfin, Société Logique ainsi qu'Ex aequo ont également rempli un questionnaire portant spécifiquement sur l'évolution de l'accessibilité des lieux depuis 2009.

CONSULTATIONS AUPRÈS DES MO ET DU MACAPH

Différentes étapes de consultation ont eu lieu au cours de l'année 2016-2017 en lien avec la production des premiers rapports d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière. Ainsi, le MTMDDET, le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ), la RBQ et le Secrétariat du Travail du ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MTESS) ont d'abord été consultés pour valider les données et les analyses du rapport sur les déplacements et obtenir leurs commentaires sur les constats et les propositions de recommandations. Le contenu du rapport a été modifié à la suite de cette consultation.

Une rencontre avec les représentants nationaux du MACAPH a ensuite eu lieu les 30 et 31 janvier 2017. Cette rencontre visait à discuter des constats et des propositions de recommandations des rapports. Des bonifications ont ensuite été effectuées pour tenir compte des commentaires du MACAPH.

.....
3. Avant 2014, cet organisme se nommait l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Il a été fusionné en 2014 à l'Association du transport écolier du Québec pour devenir la Fédération des transporteurs par autobus. La Fédération, qui compte plus de 700 membres, a pour mission de « favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif de personnes » (Fédération des transporteurs par autobus 2014).

JUGEMENT SUR L'EFFICACITÉ DE LA POLITIQUE

La troisième étape a consisté à consulter les membres du Comité de suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique À part entière qui ont agi à titre d'experts. Cette démarche avait pour but de poser un jugement sur l'efficacité de la politique À part entière à avoir réduit les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées pour chacun des quatre résultats attendus dont les déplacements.

Le Comité était composé de ses membres réguliers, soit des représentants du MACAPH (AQRI PH, AQIS, COPEN et Réseau communautaire en santé mentale [COSME]), des MO (MTMD ET, MSSS, MTESS, ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire [MAMOT], MEES, ministère de la Famille [MFamille]) ainsi que d'un expert du Réseau international sur le Processus de production du handicap. Pour l'occasion, le Comité a été élargi afin d'inclure des représentants d'autres MO concernés par certains rapports d'évaluation. Ainsi, pour le rapport portant sur les déplacements, ce sont des représentants de la RBQ, de la Société d'habitation du Québec (SHQ) et du Secrétariat du Travail du MTESS qui se sont joints au Comité.

La rencontre du Comité, qui s'est tenue le 24 février 2017, visait à connaître le jugement porté par les différents membres du Comité à partir des données, analyses et constats présentés dans les rapports d'évaluation. La discussion de nature semi-dirigée, animée par le président du conseil d'administration et la directrice générale de l'Office, était axée autour des deux grandes questions suivantes :

- **Question 1 :** En vous basant sur les données, les analyses et les constats des rapports, considérez-vous qu'il y a eu, dans les premières années de mise en œuvre de la politique À part entière, des avancées significatives en lien avec les déplacements (accès aux transports et accessibilité des bâtiments et des lieux publics) ?
- **Question 2 :** Est-ce que les recommandations proposées permettront d'obtenir des avancées significatives en lien avec les déplacements (accès aux transports et accessibilité des bâtiments et des lieux publics) ?
 - Sous-question : Y a-t-il des propositions de recommandations qui vous apparaissent prioritaires ?

Une procédure présentant le déroulement de la rencontre incluant ces deux questions a été envoyée aux membres du Comité deux semaines avant la rencontre afin qu'ils puissent débiter leurs réflexions. Lors de la rencontre, des périodes de 1 h 15 étaient prévues pour discuter de chaque rapport. Ces périodes débutaient par une brève présentation de 15 minutes des principaux constats et propositions de recommandations suivie d'une période de discussion à partir des deux grandes questions. Environ 30 minutes étaient consacrées par question. Le but n'était pas d'obtenir un jugement unanime, mais d'inclure dans les rapports les perceptions et les conclusions des membres du Comité de suivi.

Les discussions qui ont eu lieu lors de la rencontre ont été enregistrées afin d'assurer que les rapports reflètent le plus fidèlement possible leur contenu puis ont fait l'objet d'une analyse qualitative. Une section du rapport présente le jugement posé par le Comité sur l'efficacité de la politique À part entière à avoir réduit les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées pour chacun des quatre résultats attendus.



LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES HANDICAPÉES : UN PORTRAIT À PARTIR DES GRANDES ENQUÊTES POPULATIONNELLES

Cette section dresse le portrait du résultat attendu de la politique À part entière qui vise à offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés. Selon le modèle du PPH, qui constitue l'un des fondements de la politique À part entière, l'habitude de vie relative aux déplacements des personnes handicapées comprend autant les déplacements avec un moyen de transport (bicyclette, automobile, autobus, etc.), que sans moyen de transport (par exemple les déplacements dans un endroit restreint comme une maison ou un bureau, un immeuble ou un commerce, ou encore, les déplacements dans le voisinage). La réalisation de cette habitude de vie est essentielle à la participation sociale puisqu'elle permet à toute personne handicapée de pouvoir réaliser ses activités quotidiennes (faire son ménage ou faire ses courses) et d'accomplir ses rôles sociaux, par exemple, aller travailler ou étudier ou encore se rendre à ses activités de loisir.

Cette section présente d'abord les données de l'EQLAV sur la prévalence de certains types d'incapacité qui peuvent influencer les déplacements des personnes handicapées, comme les incapacités liées à la motricité, celles de nature sensorielle ou celles liées au développement (comme la trisomie, le TSA ou le syndrome d'Asperger). Puis, sont identifiés certains indicateurs de participation sociale associés aux déplacements des personnes handicapées, comme ceux décrivant l'accès et l'utilisation des divers modes de transport et les obstacles à leur utilisation. Ensuite, une comparaison des principaux indicateurs entre plusieurs provinces canadiennes est réalisée avec les données de l'ECI de 2012. Des données de l'ESG de 2010 sont également présentées pour compléter celles de l'ECI.

PRÉVALENCE DE L'INCAPACITÉ

Selon l'EQLAV, 15,2 % des Québécoises et des Québécois de 15 ans et plus vivant en ménage privé ont une incapacité liée à l'agilité (environ 1 million de personnes) et 13,2 % ont une incapacité liée à la mobilité (environ 874 800 personnes) (tableau 2). Les incapacités de nature sensorielle sont moins fréquentes : 7,4 % des adultes québécois ont une incapacité liée à l'audition (environ 489 000 personnes) et 4,6 % ont une incapacité liée à la vision (environ 304 400 personnes). La prévalence de l'incapacité augmente avec l'âge pour ces quatre types d'incapacité. Enfin, 1,0 % de Québécoises et de Québécois de 15 ans et plus ont une déficience intellectuelle ou un TSA, soit une population estimée à 66 000 personnes.

Tableau 2

Taux d'incapacité selon certains types d'incapacité¹ et l'âge, population de 15 ans et plus, Québec, EQLAV 2010-2011

	15 à 64 ans	65 ans et plus	Total	Population estimée
		%		Pe (k)
Agilité	10,9	35,1	15,2	1 012,6
Mobilité	8,6	34,2	13,2	874,8
Audition	4,9	18,5	7,4	489,0
Vision	3,7	8,6	4,6	304,4
Déficience intellectuelle / TSA	1,1	0,4*	1,0	66,0

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

1. Une personne peut présenter plus d'un type d'incapacité.

Source : EQLAV 2010-2011, Institut de la statistique du Québec (ISQ) (Fournier et autres 2013).
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

UTILISATION D'AIDES TECHNIQUES POUR SE DÉPLACER

De nombreuses aides techniques visent à faciliter les déplacements des personnes ayant une incapacité liée à la motricité⁴. Selon l'ECI de 2012, il peut s'agir, par exemple, d'une canne, d'une marchette, d'un triporteur, d'un fauteuil roulant non motorisé ou électrique ou encore de chaussures orthopédiques. Cette section présente un portrait de l'utilisation de ces types d'aides techniques par les personnes avec incapacité de 15 ans et plus au Québec à partir de l'ECI de 2012.

Ainsi, les trois quarts (75 %) des personnes ayant une incapacité liée à la motricité utilisent des aides techniques pour pallier leur incapacité, soit environ 359 070 personnes (tableau 3). Ce taux varie selon le sexe, l'âge et la gravité de l'incapacité. En effet, parmi la population ayant une incapacité liée à la motricité, une proportion plus élevée de femmes que d'hommes utilisent une aide technique à la motricité (82 % c. 68 %). Les personnes de 65 ans et plus sont aussi plus nombreuses, en proportion, que celles de 15 à 64 ans à utiliser une aide technique à la motricité (86 % c. 66 %). Enfin, on remarque que le taux d'utilisation d'aides techniques à la motricité augmente avec la gravité de l'incapacité : 65 % des personnes ayant une incapacité légère utilisent une telle aide technique comparativement à 87 % des personnes ayant une incapacité très grave.

4. Sont comprises sous le terme motricité les incapacités liées à la mobilité, à la dextérité et à la flexibilité.

Tableau 3

**Utilisation d'aides techniques à la motricité selon le sexe, l'âge
et la gravité de l'incapacité, population de 15 ans et plus avec incapacité
liée à la motricité, Québec, ECI de 2012**

	%	Pe (n)
Sexe		
Hommes	67,7	144 700
Femmes	81,7	214 370
Âge		
15 à 64 ans	66,3	169 220
65 ans et plus	86,0	189 850
Gravité		
Légère	64,8	66 850
Modérée	68,7	54 090
Grave	74,0	98 350
Très grave	86,6	139 790
Total	75,4	359 070

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a).
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Le type d'aides techniques le plus utilisé par les personnes ayant une incapacité liée à la motricité est la canne, le bâton de marche ou les béquilles (34 %) (tableau 4). Les femmes utilisent davantage ce type d'aides techniques que les hommes (40 % c. 28 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus davantage que celles de 15 à 64 ans (43 % c. 27 %) (données non présentées).

D'autres types d'aides techniques à la motricité sont aussi utilisés par les personnes ayant une incapacité liée à la motricité, comme une orthèse ou un appareil orthopédique (19 %), un fauteuil roulant non motorisé (10 %), un scooter de mobilité ou un triporteur (3,0 %) et un fauteuil roulant électrique (1,5 %). Les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à utiliser une orthèse ou un appareil orthopédique (21 % c. 17 %), un fauteuil roulant électrique (1,7 % c. 1,2 %) ainsi qu'un fauteuil roulant non motorisé (11 % c. 8 %). Par ailleurs, une proportion plus élevée d'hommes que de femmes ayant une incapacité liée à la motricité utilisent un scooter de mobilité ou un triporteur pour leurs déplacements (3,5 % c. 2,5 %) (données non présentées).

Tableau 4

Principales aides techniques à la motricité utilisées, population de 15 ans et plus avec incapacité liée à la motricité, Québec, ECI de 2012

	%	Pe (n)
Canne, bâton de marche ou béquilles	34,4	164 220
Orthèse ou appareil orthopédique	19,1	91 300
Marchette	14,5	69 470
Chaussures orthopédiques	12,4	58 870
Fauteuil roulant non motorisé	9,5	45 320
Prothèse ou membre artificiel	7,6	36 510
Scooter de mobilité ou triporteur	3,0	14 300
Fauteuil roulant électrique	1,5	6 940

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a).
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Les besoins non comblés en aide technique à la motricité

Un peu plus des trois quarts (77 %) des personnes ayant une incapacité liée à la motricité ont indiqué avoir besoin d'au moins un type d'aides techniques à la motricité pour se déplacer. Parmi ces personnes, 81 % ont déclaré que tous leurs besoins étaient satisfaits, 17 % ont affirmé que certains de leurs besoins étaient satisfaits et 2,6 %, qu'aucun de leurs besoins ne l'était. Bref, en 2012, 19 % des personnes ayant une incapacité liée à la motricité qui ont besoin d'une aide technique à la motricité ont indiqué avoir des besoins non comblés pour ce type d'aides techniques, ce qui représente environ 69 650 personnes. Les hommes avec incapacité sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à voir tous leurs besoins comblés en aide technique à la motricité (85 % c. 78 %). Il en est de même pour les personnes âgées de 65 ans et plus qui sont, en proportion, plus nombreuses que celles de 15 à 64 ans à voir tous leurs besoins comblés pour ce type d'aides techniques (85 % c. 76 %) (données non présentées).

LES BESOINS D'AIDE POUR SE FAIRE CONDUIRE À DES COMMISSIONS OU DES RENDEZ-VOUS

Certaines personnes peuvent avoir besoin de l'aide d'une autre personne pour se faire conduire quelque part, comme pour aller à leurs rendez-vous chez le médecin, à l'épicerie ou encore à la banque. Selon les données de l'ESG de 2010, les personnes avec incapacité sont plus susceptibles que les personnes sans incapacité d'avoir fréquemment besoin de l'aide de quelqu'un pour se faire conduire quelque part (24 % c. 13 %) (tableau 5), c'est-à-dire d'avoir tout le temps (10 % c. 4,9 %) ou parfois besoin (14 % c. 8 %) d'une telle aide (données non présentées).

Le portrait varie selon le sexe et l'âge. Au tableau 5, on remarque qu'une plus grande proportion de Québécoises avec incapacité que de Québécoises sans incapacité affirment avoir tout le temps ou parfois besoin de l'aide de quelqu'un pour se faire conduire à leurs rendez-vous ou pour faire leurs commissions (31 % c. 17 %). L'écart entre les hommes avec et sans incapacité est significatif (16 % c. 10 %). Selon l'âge, on constate que près du tiers (32 %) des personnes âgées de 15 à 34 ans et de celles âgées de 65 ans et plus avec incapacité ont tout le temps ou parfois besoin de l'aide d'une autre personne pour se faire conduire à des rendez-vous ou pour faire des commissions,

comparativement à 20 % et 13 %⁵ des personnes sans incapacité des mêmes catégories d'âge. Le besoin d'aide est moins important chez les personnes avec et sans incapacité de 35 à 64 ans (respectivement 17 % et 8 %⁶). À noter que les écarts entre les populations avec et sans incapacité sont significatifs pour toutes les catégories d'âge.

Tableau 5

Proportion de personnes ayant tout le temps ou parfois besoin de l'aide de quelqu'un pour se faire conduire quelque part pour des rendez-vous, des commissions, etc. selon le sexe et l'âge, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010

	Avec incapacité	Sans incapacité
	%	
Sexe		
Hommes	16,1	9,6
Femmes	30,8	17,2
Âge		
15 à 34 ans	32,4	20,4
35 à 64 ans	16,7	7,9*
65 ans et plus	32,3	13,2**
Total	24,1	13,3

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

** Coefficient de variation supérieur à 25 %; estimation imprécise fournie à titre indicatif seulement.

Source : ESG de 2010, Statistique Canada (2011).

Traitement et compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Enfin, parmi les personnes avec incapacité qui ont affirmé avoir besoin de l'aide de quelqu'un⁷ en 2010 pour se rendre à des rendez-vous ou à des commissions, la moitié (50 %) se font tout le temps conduire lorsqu'elles en ont besoin, 30 % se font parfois conduire, 16 % rarement et 3,8 %⁸ jamais. Les proportions sont sensiblement les mêmes parmi la population sans incapacité (respectivement 47 %, 27 %, 23 % et 4,2 %⁹); il n'y a pas de différence significative selon la présence d'une incapacité (données non présentées).

UTILISATION DES DIVERS MOYENS DE TRANSPORT PAR LES PERSONNES AYANT UNE INCAPACITÉ

Dans cette section sont présentés les divers moyens de transport utilisés par les personnes avec et sans incapacité. Des données concernant l'accès à une voiture automobile, au transport collectif et au transport adapté (parmi les personnes avec incapacité) ainsi que l'utilisation de ces moyens de transport seront ensuite présentées.

5. Coefficient de variation supérieur à 25 %; estimation imprécise fournie à titre indicatif seulement.

6. Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

7. Réfère aux fréquences suivantes : tout le temps, parfois, rarement.

8. Coefficient de variation supérieur à 25 %; estimation imprécise fournie à titre indicatif seulement.

9. Coefficient de variation supérieur à 25 %; estimation imprécise fournie à titre indicatif seulement.

Moyen de transport le plus fréquemment utilisé

Selon l'ESG de 2010, l'automobile (voiture, camion ou fourgonnette), comme conducteur, est le mode de transport le plus utilisé au cours d'une période d'une semaine, et cela, chez les personnes avec incapacité comme chez celles sans incapacité (66 % c. 72 %) (tableau 6). On remarque que les femmes avec incapacité utilisent proportionnellement moins la voiture en tant que conductrice au cours d'une semaine que les hommes avec incapacité (57 % c. 77 %) et que les femmes sans incapacité (57 % c. 67 %), mais elles sont plus nombreuses à utiliser le transport en commun (autobus, train, train de banlieue, métro) que les hommes avec incapacité (18 % c. 10 %¹⁰).

Tableau 6

Moyen de transport le plus fréquemment utilisé au cours d'une semaine, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010

	Avec incapacité	Sans incapacité
	%	
Hommes		
Voiture, camion ou fourgonnette (en tant que conducteur)	77,4	76,4
Transport en commun (autobus, train, train de banlieue, métro)	10,0*	11,4
À pied	4,7**	4,6*
Autres (voiture, camion ou fourgonnette en tant que passager, bicyclette, motocyclette, taxi)	7,9*	7,7*
Femmes		
Voiture, camion ou fourgonnette (en tant que conducteur)	57,4	67,4
Transport en commun (autobus, train, train de banlieue, métro)	17,5	14,5
À pied	6,5*	4,6*
Autres (voiture, camion ou fourgonnette en tant que passager, bicyclette, motocyclette, taxi)	18,6	13,6
Total		
Voiture, camion ou fourgonnette (en tant que conducteur)	66,4	72,1
Transport en commun (autobus, train, train de banlieue, métro)	14,1	12,8
À pied	5,7	4,6
Autres (voiture, camion ou fourgonnette en tant que passager, bicyclette, motocyclette, taxi)	13,8	10,5

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

** Coefficient de variation supérieur à 25 %; estimation imprécise fournie à titre indicatif seulement.

Source : ESG de 2010, Statistique Canada (2011).

Traitement et compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

.....

10. Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

Il importe de signaler qu'en 2010, plus de quatre Québécoises et Québécois avec incapacité sur cinq détiennent un permis de conduire valide (82 %). Toutefois, les personnes sans incapacité (88 %) demeurent proportionnellement plus nombreuses à détenir un permis de conduire valide. Parmi les personnes avec incapacité, une proportion plus élevée d'hommes que de femmes détiennent un permis de conduire en règle (89 % c. 76 %), alors que parmi la population sans incapacité, ces proportions sont similaires (90 % c. 87 %). Les femmes avec incapacité sont aussi moins nombreuses à détenir un permis de conduire que les femmes sans incapacité (76 % c. 87 %). Aucun écart n'est observé entre les hommes avec et sans incapacité à ce sujet (89 % c. 90 %). Le fait de détenir un permis de conduire valide varie également selon la gravité de l'incapacité. Les personnes ayant une incapacité légère sont plus nombreuses à détenir un permis de conduire que les personnes ayant une incapacité modérée ou grave (86 % c. 77 %) (données non présentées).

Accès en tout temps à un véhicule automobile

En 2010, plus du trois quarts (77 %) des Québécoises et des Québécois avec incapacité ont affirmé qu'un véhicule était en tout temps à leur disposition, qu'il s'agisse de leur véhicule personnel ou de celui d'une autre personne (famille, ami, collègue, voisin, etc.) (tableau 7). Les personnes avec incapacité sont par contre proportionnellement moins nombreuses à avoir accès en tout temps à un véhicule que les personnes sans incapacité (77 % c. 83 %). À l'inverse, les personnes avec incapacité sont plus nombreuses que les personnes sans incapacité à n'y avoir jamais accès (12 % c. 8 %).

On remarque aussi une différence significative entre les femmes avec et sans incapacité quant à l'accès à un véhicule automobile. Effectivement, une proportion moins élevée de femmes avec incapacité que de femmes sans incapacité ont tout le temps accès à un véhicule automobile (71 % c. 81 %). Il n'y a pas de différence entre la proportion d'hommes avec incapacité (85 %) et ceux sans incapacité (85 %) quant à l'accès en tout temps à un véhicule automobile.

Cet accès varie aussi selon l'âge. Une proportion moins élevée de personnes de 15 à 34 ans avec incapacité ont tout le temps accès à un véhicule automobile comparativement aux personnes sans incapacité du même âge (61 % c. 74 %). Plus de quatre personnes âgées de 35 à 64 ans sur cinq, qu'elles aient une incapacité (84 %) ou non (89 %), ont tout le temps accès à un véhicule automobile. Les personnes de 65 ans et plus sont également nombreuses à avoir tout le temps accès à un véhicule automobile. Une proportion de 77 % de celles avec une incapacité et une proportion de 86 % de celles sans incapacité y ont tout le temps accès (données non présentées).

Tableau 7

**Accès à un véhicule automobile selon le sexe, population de 15 ans
et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010**

	Avec incapacité	Sans incapacité
	%	
Hommes		
Tout le temps	84,7	85,4
Parfois ou rarement	7,1*	7,9*
Jamais	8,2*	6,7
Femmes		
Tout le temps	71,3	80,7
Parfois ou rarement	14,4	10,1
Jamais	14,3	9,2*
Total		
Tout le temps	77,3	83,1
Parfois ou rarement	11,1	9,0
Jamais	11,6	7,9

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

Source : ESG de 2010, Statistique Canada (2011).

Traitement et compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Accès et utilisation du transport en commun

Au Québec, en 2010, le transport en commun se trouve à une distance de marche du domicile pour environ les deux tiers de la population avec incapacité (64 %) et de celle sans incapacité (67 %). Il n'y a pas de différence significative quant à l'accès au transport en commun entre les personnes avec et sans incapacité. Puis, les hommes avec incapacité se distinguent des femmes avec incapacité, ils sont moins susceptibles d'habiter à une distance de marche des transports en commun que les femmes avec incapacité (57 % c. 70 %) (données non présentées).

Plus de la moitié des personnes, qu'elles aient ou non une incapacité, n'ont pas utilisé le transport en commun au cours des douze mois précédant l'enquête (57 % c. 53 %) (données non présentées). Chez les hommes, on remarque que ceux qui ont une incapacité sont plus nombreux que ceux sans incapacité à ne pas avoir utilisé le transport en commun (63 % c. 53 %) (tableau 8). Parmi les personnes âgées de 15 à 34 ans, celles qui ont une incapacité sont plus nombreuses que celles sans incapacité à avoir utilisé le transport en commun tous les jours ou quelques fois par semaine (42 % c. 26 %). D'ailleurs, il faut souligner que les plus grands utilisateurs du transport en commun en proportion sont les personnes avec incapacité de 15 à 34 ans : près des trois quarts (73 %) l'ont utilisé au cours d'une période d'une année. À l'inverse, les personnes qui utilisent le moins ce type de transport sont les personnes âgées de 65 ans et plus avec et sans incapacité, puisque seulement 27 % et 32 % respectivement l'ont utilisé au cours d'une année.

Enfin, parmi les personnes ayant une incapacité, la fréquence d'utilisation du transport en commun varie selon le sexe et l'âge. On constate, au tableau 8, qu'une proportion plus élevée de femmes

avec incapacité que d'hommes avec incapacité utilisent le transport en commun tous les jours ou quelques fois par semaine (22 % c. 14 %¹¹). Les personnes avec incapacité âgées de 15 à 34 ans sont proportionnellement plus nombreuses à utiliser le transport en commun tous les jours ou quelques fois par semaine que celles âgées de 35 à 64 ans (42 % c. 14 %).

Tableau 8

Utilisation du transport en commun selon le sexe et l'âge, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010

	Avec incapacité	Sans incapacité
	%	
Sexe		
Hommes		
Tous les jours ou quelques fois par semaine	13,8*	15,7
Quelques fois par mois	5,6*	6,7
Quelques fois par année	17,8	25,1
Pas au cours des 12 derniers mois	62,7	52,5
Femmes		
Tous les jours ou quelques fois par semaine	21,9	19,4
Quelques fois par mois	6,3*	8,2*
Quelques fois par année	18,6	19,2
Pas au cours des 12 derniers mois	53,2	53,1
Âge		
15 à 34 ans		
Tous les jours ou quelques fois par semaine	41,6	25,9
Quelques fois par mois ou par année	31,2	33,1
Pas au cours des 12 derniers mois	27,2	41,0
35 à 64 ans		
Tous les jours ou quelques fois par semaine	13,9	13,2
Quelques fois par mois ou par année	24,4	28,5
Pas au cours des 12 derniers mois	61,8	58,3
65 ans et plus		
Tous les jours ou quelques fois par semaine	8,8**	8,2**
Quelques fois par mois ou par année	18,6*	23,8*
Pas au cours des 12 derniers mois	72,6	67,9

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

** Coefficient de variation supérieur à 25 %; estimation imprécise fournie à titre indicatif seulement.

Source : ESG de 2010, Statistique Canada (2011).

Traitement et compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

11. Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

La fréquence d'utilisation du transport en commun varie aussi selon la gravité de l'incapacité. Les personnes ayant une incapacité modérée ou grave sont proportionnellement plus nombreuses que celles ayant une incapacité légère à ne pas avoir utilisé le transport en commun au cours des douze mois précédant l'enquête (66 % c. 50 %) (tableau 9). Enfin, une personne avec une incapacité légère sur cinq (21 %) a utilisé le transport en commun tous les jours ou quelques fois par semaine, tandis qu'une personne avec une incapacité modérée ou grave sur sept (15 %) l'a utilisé à la même fréquence. Cette différence n'est cependant pas significative.

Tableau 9

Utilisation du transport en commun selon la gravité de l'incapacité, population de 15 ans et plus avec et sans incapacité, Québec, ESG de 2010

	Légère	Modérée ou grave
	%	
Tous les jours ou quelques fois par semaine	21,0	15,3
Quelques fois par mois ou par année	28,9	19,1
Pas au cours des 12 derniers mois	50,0	65,6

Source : ESG de 2010, Statistique Canada (2011).

Traitement et compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Utilisation régulière du transport adapté

Selon l'ECI de 2012, 8 % des personnes avec incapacité de 15 ans et plus vivant en ménage privé utilisent régulièrement un service de transport adapté, que ce soit un autobus spécial, une fourgonnette ou un taxi subventionné, ce qui représente environ 50 430 personnes (tableau 10). On constate que les femmes avec incapacité utilisent plus régulièrement les services de transport adapté que les hommes avec incapacité (9 % c. 7 %). Selon l'âge, les personnes avec incapacité de 15 à 34 ans sont celles qui utilisent le plus, en proportion, les services de transport adapté (12 %), suivies de celles de 65 ans et plus (10 %), alors que les personnes de 35 à 64 ans l'utilisent le moins (6 %). Les personnes ayant une incapacité très grave sont, en proportion, plus nombreuses à utiliser un service de transport adapté que celles ayant une incapacité grave, modérée ou légère (15 % c. respectivement 7 %, 8 % et 2,9 %).

Puis, selon le type d'incapacité, on remarque que 42 % des personnes qui ont une incapacité liée au développement utilisent régulièrement le transport adapté. Les proportions sont de 17 % pour les personnes qui ont une incapacité liée à la vision, de 15 % pour celles qui ont des troubles d'apprentissage et de 14 % pour celles qui ont une incapacité liée à la dextérité. On constate que parmi les personnes ayant une incapacité liée à la mobilité, seulement 11 % utilisent régulièrement les services de transport adapté.

Enfin, parmi les personnes avec incapacité qui n'utilisent pas régulièrement le transport adapté, près de neuf personnes sur dix (89 %) ¹² ont mentionné que ces services étaient disponibles dans leur ville ou dans leur communauté. Ainsi, une proportion de 11 % ¹³ des personnes qui n'utilisent pas régulièrement les services de transport adapté ont dit que ces services ne sont pas disponibles dans leur ville ou dans leur communauté, ce qui représente environ 58 560 Québécoises et Québécois avec incapacité en 2012 (données non présentées).

Tableau 10

Utilisation régulière du transport adapté selon le sexe, l'âge, la gravité et le type d'incapacité, population de 15 ans et plus avec incapacité, Québec, ECI de 2012

	%	Pe (n)
Sexe		
Hommes	6,7	18 690
Femmes	9,4	31 750
Âge		
15 à 34 ans	12,2	8 470
35 à 64 ans	5,5	16 100
65 ans et plus	10,2	25 860
Gravité de l'incapacité		
Légère	2,9	5 460
Modérée	8,3	8 930
Grave	7,2	10 650
Très grave	15,1	25 390
Type d'incapacité		
Vision	17,0	17 250
Audition	8,3	9 670
Mobilité	10,6	35 890
Flexibilité	9,8	31 750
Dextérité	14,1	18 350
Douleur	7,5	31 180
Apprentissage	14,6	15 320
Développement	41,7	9 440
Psychologique	11,9	17 720
Mémoire	12,5	9 680
Total	8,2	50 430

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a).
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

12. Une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle de 6,8 %).

13. Une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle de 6,8 %).

DIFFICULTÉS À UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN OU LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ EN RAISON DE L'INCAPACITÉ

Selon l'ECL de 2012, parmi les personnes avec incapacité qui utilisent les transports en commun ou un service de transport adapté¹⁴ ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, 73 % ont affirmé n'avoir aucune difficulté à les utiliser en raison de leur incapacité, alors que 12 % éprouvent un peu de difficulté et 14 % en éprouvent beaucoup (tableau 11). Selon le sexe, 79 % des hommes avec incapacité qui utilisent ces services ou pour qui ils sont disponibles n'éprouvent aucune difficulté à les utiliser en raison de leur incapacité comparativement à 69 % des femmes avec incapacité. Ainsi, les femmes avec incapacité sont plus à risque d'avoir de la difficulté à utiliser les services de transport en commun régulier ou de transport adapté que les hommes avec incapacité.

On remarque également des différences significatives selon l'âge et selon la gravité de l'incapacité chez les personnes ayant une incapacité quant à la difficulté à utiliser le transport en commun ou le transport adapté. En effet, une proportion plus élevée de personnes de 65 ans et plus que de personnes de 15 à 64 ans ont mentionné avoir beaucoup de difficulté à les utiliser (18 % c. 11 %) (données non présentées). Plus l'incapacité est grave, plus les Québécoises et les Québécois ont mentionné avoir beaucoup de difficulté à utiliser les services de transport en commun ou de transport adapté en 2012. En effet, une proportion de 4,5 % des personnes ayant une incapacité légère ont mentionné avoir beaucoup de difficulté à utiliser ces services comparativement à 28 % des personnes ayant une incapacité très grave (environ 42 030 personnes) (données non présentées).

.....
14. Les données de l'ECL ne peuvent être ventilées selon le mode de transport utilisé.

Tableau 11

Difficulté à utiliser le transport en commun ou le transport adapté selon le sexe, population de 15 ans et plus avec incapacité qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, Québec, ECI de 2012

	%
Hommes	
Aucune difficulté	78,7
Un peu de difficulté	10,9
Beaucoup de difficulté	10,4
Femmes	
Aucune difficulté	69,3
Un peu de difficulté	13,5
Beaucoup de difficulté	17,2
Total	
Aucune difficulté	73,4
Un peu de difficulté	12,4
Beaucoup de difficulté	14,2

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a).
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Les raisons qui expliquent les difficultés à utiliser les services de transport en commun ou de transport adapté par les personnes avec incapacité sont nombreuses. Selon l'ECI de 2012, la raison la plus fréquente fournie par les Québécoises et les Québécois avec incapacité est le fait qu'elles et qu'ils ont de la difficulté à monter à bord du véhicule ou à en descendre (48 %¹⁵) (tableau 12).

Parmi les autres raisons invoquées¹⁶ par les personnes avec incapacité pour expliquer les difficultés à utiliser ces services, notons la difficulté à se rendre aux arrêts ou à repérer les points d'arrêts d'autobus (38 %) et le fait que le réseau soit trop achalandé ou que les transports en commun soient trop bondés (25 %). Une proportion de 22 % des personnes avec incapacité ayant des difficultés à utiliser ces services ont affirmé qu'elles considéraient difficile d'utiliser le transport en commun et le transport adapté puisque sortir de leur domicile aggrave leur état. Puis, le fait que les modalités de réservation ne permettent pas les arrangements de dernière minute (11 %) et le fait que les services soient trop dispendieux (6 %) sont deux autres raisons moins fréquemment invoquées pour expliquer les difficultés à utiliser les services de transport en commun ou les services de transport adapté.

15. Une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle de 14,7 %).

16. Une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle de 14,7 %).

Tableau 12

Principales difficultés à utiliser les services de transport en commun ou les services de transport adapté^{1,2}, population de 15 ans et plus avec incapacité éprouvant des difficultés à utiliser ces services en raison de leur incapacité et qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, Québec, ECI de 2012

	%
Monter à bord du véhicule ou à en descendre	47,9
Se rendre aux arrêts ou à repérer les points d'arrêts d'autobus	37,9
Réseau de transport trop achalandé	24,9
Sortir aggrave l'état de santé de la personne	22,2
Correspondances difficiles à effectuer ou compliquées	17,7
Interpréter les horaires	15,5
Voir les affiches, les avis ou les arrêts ou à entendre les annonces	14,7
Demander les services	14,6
Service non disponible lorsque besoin	13,0
Modalités de réservation ne permettant pas les arrangements de dernière minute	10,8
Trop dispendieux	6,1
Autres raisons	33,6

1. Une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle de 14,7 %).

2. Un répondant peut avoir mentionné plus d'une difficulté.

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a).

Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

LA PARTICIPATION SOCIALE ET LA RÉALISATION DES DÉPLACEMENTS

Les données de l'EQLAV 2010-2011 permettent aussi de documenter la réalisation des déplacements des personnes handicapées du point de vue de leur participation sociale. L'étude a mesuré la participation sociale à l'échelle provinciale au moyen de l'instrument Mesure des habitudes de vie (MHAVIE). Parmi les habitudes de vie examinées dans la MHAVIE, deux activités courantes sont directement en lien avec les déplacements : se déplacer sur de courtes distances et se déplacer à l'aide de moyens de transport. Selon l'EQLAV, la première « concerne la façon habituelle pour la personne de réaliser ses déplacements sur de courtes distances, à l'intérieur ou près de son domicile (sortir, se déplacer sur son terrain, sur la rue, sur la route, etc.) », alors que la deuxième « concerne la façon habituelle pour la personne d'utiliser des moyens de transport, à titre de conducteur ou de passager (métro, autobus, automobile, taxi, transport adapté) » (Fournier et autres 2013 : 229).

Selon les données de l'enquête, 23 % des personnes avec incapacité (quel que soit le type d'incapacité) sont en situation de handicap lorsqu'elles doivent se déplacer sur de courtes distances, parce qu'elles éprouvent de la difficulté à effectuer cette activité ou qu'elles ont besoin d'une aide humaine en raison de leur incapacité. Leur participation à cette activité courante est fortement ou modérément perturbée. Cette proportion augmente selon l'âge et selon le niveau de gravité de l'incapacité de la personne. En effet, 54 % des personnes ayant une incapacité modérée ou grave sont en situation de handicap lorsqu'elles doivent se déplacer sur de courtes distances ainsi que 40 % des personnes de 65 ans et plus (Fournier et autres 2013).

Quant aux déplacements à l'aide de moyens de transport, 19 % des personnes avec incapacité sont en situation de handicap lorsqu'elles doivent les réaliser. Ces activités sont davantage perturbées (fortement ou modérément) parmi les personnes de 65 ans et plus que chez celles de 15 à 64 ans (33 % c. 13 %), et davantage pour les personnes avec une incapacité modérée ou grave que pour celles ayant une incapacité légère (42 % c. 8 %). Notons finalement que, pour les deux activités, les données ne présentent pas de différence significative selon le sexe (Fournier et autres 2013).

LE QUÉBEC COMPARÉ AUX AUTRES PROVINCES CANADIENNES

La comparaison des données québécoises de l'ECI de 2012 sur les déplacements avec celles des autres provinces canadiennes permet de situer la province au sein de l'ensemble canadien. La présente section compare donc les difficultés d'utilisation du transport en commun et du transport adapté éprouvées par les personnes avec incapacité au Québec avec celles rencontrées par les personnes avec incapacité des autres provinces canadiennes. Il s'agit des seules données relatives aux déplacements dont nous disposons pour effectuer une comparaison sur le plan canadien.

Avant de comparer les données québécoises avec celles du reste du Canada, il est toutefois nécessaire de mentionner que le Québec est la province où le taux d'incapacité est le plus faible parmi l'ensemble des provinces canadiennes avec un taux de 9,6 % comparativement à 13,7 % pour l'ensemble du Canada. La spécificité culturelle semble être une piste d'explication. La prévalence de l'incapacité est en effet plus faible chez les francophones que chez les anglophones, et ce, dans toutes les provinces au pays. Les francophones du Québec ou d'ailleurs au Canada auraient ainsi tendance, comparativement aux anglophones, à moins déclarer les incapacités légères, d'où des taux d'incapacité plus faibles (Dunstan 2003 ; Rietschlin et MacKenzie 2004). Ce fait est observable dans l'ensemble des enquêtes mesurant l'incapacité, dont l'ECI. Ce constat a donc pour effet de diminuer les taux d'incapacité, surtout de l'incapacité légère, au Québec, majoritairement francophone (Dugas 2015). Il importe d'en tenir compte lorsqu'une comparaison est effectuée entre le Québec et les autres provinces.

Difficultés d'utilisation du transport en commun et du transport adapté

Comme présenté dans la section ci-haut, près du trois quarts de la population québécoise avec incapacité qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans sa ville ou sa communauté n'éprouve aucune difficulté à utiliser les services de transport en commun régulier ou de transport adapté (73 %) (tableau 13). Cette proportion place le Québec au huitième rang des provinces canadiennes. L'Île-du-Prince-Édouard (86 %)¹⁷ et la Saskatchewan (82 %) sont les deux provinces où les personnes avec incapacité ont le plus affirmé n'avoir aucune difficulté à utiliser les services de transport en commun régulier ou de transport adapté. En comparaison, 73 % des personnes avec incapacité en Ontario et 72 % de celles en Colombie-Britannique n'ont aucune difficulté à utiliser ces modes de transport, ce qui les place respectivement à l'avant-dernier et au dernier rang des provinces canadiennes. Conséquemment, le Québec (14 %), l'Ontario (14 %) et la Colombie-Britannique (13 %) sont les trois provinces où on observe les proportions les plus élevées de personnes ayant affirmé avoir beaucoup de difficulté à utiliser le transport en commun ou le transport adapté.

Tableau 13

Difficulté à utiliser le transport en commun ou le transport adapté¹, population de 15 ans et plus avec incapacité utilisant le transport en commun ou le transport adapté ou pour qui ces modes de transport sont disponibles dans sa ville ou sa communauté, provinces au Canada, ECI de 2012

	Aucune difficulté	Un peu de difficulté	Beaucoup de difficulté
	%		
Île-du-Prince-Édouard	85,8	7,5	6,7
Saskatchewan	82,3	11,4	6,3
Terre-Neuve et Labrador	81,7	8,8	9,5
Nouvelle-Écosse	80,6	10,0	9,5
Alberta	77,9	13,6	8,5
Nouveau-Brunswick	76,5	10,5	13,0
Manitoba	73,7	16,3	10,1
Québec	73,4	12,4	14,2
Ontario	72,9	13,5	13,6
Colombie-Britannique	71,8	15,2	13,0

1. Pour toutes les provinces, à l'exception du Québec et de l'Alberta, une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle entre 5,3 % et 8,1 %).

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a, 2015b, 2015c, 2015d, 2015e, 2015f, 2015g, 2015h, 2015i, 2015j).

Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

17. Pour toutes les provinces, à l'exception du Québec et de l'Alberta, une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle entre 5,3 % et 8,1 %).

Plusieurs raisons peuvent expliquer ces difficultés. Selon l'ECI de 2012, la raison la plus fréquemment fournie par les Québécoises et les Québécois avec incapacité est la difficulté à monter à bord du véhicule ou à en descendre (48 %¹⁸). Il s'agit également de la difficulté la plus souvent rapportée par les personnes avec incapacité du Manitoba (54 %), de Terre-Neuve et du Labrador (54 %), de la Saskatchewan (54 %) et de la Nouvelle-Écosse (52 %). Pour les personnes avec incapacité de l'Ontario (59 %), de l'Alberta (55 %), de l'Île-du-Prince-Édouard (52 %) et de la Colombie-Britannique (45 %), la difficulté la plus fréquente est plutôt que sortir du domicile peut aggraver l'état de santé. Cette difficulté a été mentionnée par 22 % des personnes avec incapacité au Québec (données présentées en annexe II).

Le fait que les modalités de réservation ne permettent pas les arrangements de dernière minute est la difficulté la moins fréquente mentionnée par les personnes avec incapacité dans la majorité des autres provinces du Canada, soit par Terre-Neuve et le Labrador (4,6 %), la Nouvelle-Écosse (5 %), l'Ontario (7 %), l'Île-du-Prince-Édouard (8 %) et le Manitoba (11 %). Quant à la l'Alberta (9 %) et la Colombie-Britannique (6 %), la raison la moins fréquemment invoquée par les personnes avec incapacité est le fait que les services sont trop dispendieux. Enfin, pour la Saskatchewan, la raison la moins fréquemment invoquée est la difficulté à demander des services (15 %) (données présentées en annexe II).

.....
18. Pour toutes les provinces, une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle entre 14,7 % et 38,9 %).



LA CONTRIBUTION DE LA POLITIQUE À LA RÉDUCTION DES PRINCIPAUX OBSTACLES LIÉS AUX DÉPLACEMENTS

Cette partie du rapport présente les résultats de l'analyse de la contribution de la politique À part entière à la réduction des principaux obstacles aux déplacements des personnes handicapées. Lors de l'élaboration de la politique, 33 principaux obstacles ont été identifiés pour les secteurs public, privé et communautaire. Cependant, puisqu'il est très difficile de recenser toutes les actions réalisées dans les secteurs privé et communautaire pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, cette partie du rapport présente majoritairement des actions qui ont été réalisées par le secteur public.

L'habitude de vie liée aux déplacements regroupe des obstacles qui touchent autant à 1) l'accès aux transports pour les personnes handicapées qu'à 2) l'accessibilité des lieux. Conséquemment, cette section sera divisée en deux parties.

L'ACCÈS AUX TRANSPORTS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Lors de l'élaboration de la politique À part entière, plusieurs obstacles quant à l'accès aux transports ont été identifiés. Ils ont été regroupés selon sept grandes catégories, soit : 1) le transport collectif régulier ; 2) le transport adapté ; 3) les piétons handicapés et les usagers d'une AMM ; 4) les déplacements interurbains ; 5) l'automobile ; 6) le transport scolaire des élèves handicapés ; 7) les aides techniques aux déplacements. Donc, cette section vise à présenter les actions menées depuis 2009 pour réduire les obstacles identifiés parmi ces sept grands sujets et ainsi nous permettre de juger de l'efficacité de la politique À part entière.

Transport collectif régulier

Au cours des dernières années, le MACAPH a dénoncé le manque d'accessibilité dans le transport collectif régulier (autobus, trains de banlieue, métro), notamment le fait que de nombreuses stations de métro de la région métropolitaine de Montréal ne soient pas adaptées. Plusieurs stations ne sont pas dotées d'ascenseurs, ce qui rend leur utilisation impossible pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou en AMM, ou encore, pour les personnes ayant une incapacité visuelle (Radio-Canada 2011 ; Pelletier 2015).

Les préoccupations soulevées par le MACAPH se retrouvent dans les obstacles aux déplacements qui ont été identifiés lors de l'élaboration de la politique À part entière. En ce sens, il a été identifié que l'accès aux services (autobus, trains de banlieue, métro) et l'accessibilité des infrastructures connexes (terminus, gares, abribus, stationnements) de transport collectif régulier au Québec font obstacle aux déplacements des personnes handicapées. Plus spécifiquement, la proportion de véhicules accessibles n'est pas toujours suffisante et ne permet pas à l'ensemble des personnes handicapées d'avoir accès à ces services. Dans le but de réduire ces obstacles durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique, l'objectif était d'améliorer l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures connexes de transport collectif régulier.

Un autre obstacle identifié concerne la sécurité des personnes handicapées lors de leurs déplacements dans les services de transport collectif régulier. En effet, les équipements utilisés dans les véhicules de transport collectif régulier ne sont pas toujours sécuritaires pour les personnes handicapées. Le manque de formation du personnel des services de transport collectif régulier est un autre élément ayant été soulevé relativement à la sécurité des personnes handicapées. Le personnel responsable des services de transport collectif régulier (les chauffeurs) manquerait de formation en ce qui concerne les besoins spécifiques des personnes handicapées. Puis, la formation offerte au personnel ne permettrait pas de connaître les procédures adéquates pour agir en situation d'urgence. L'objectif était donc, durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière, de réaliser des actions pour assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées dans les services de transport collectif régulier.

Avant de présenter les actions qui ont été réalisées en lien avec chacun des objectifs de réduction d'obstacles, les plans de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées qui doivent être produits par les autorités organisatrices de transport (AOT) en vertu de l'article 67 de la Loi sont présentés. Ensuite, les programmes du Gouvernement du Québec qui concernent le transport collectif régulier et les investissements qui y ont été injectés durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique sont décrits.

Portrait de la production des plans de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées

Les AOT, soit l'ensemble des sociétés de transport en commun (STC), des organismes municipaux, intermunicipaux ou régionaux de transport qui offrent des services de transport en commun, doivent produire un plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées. L'article 67 de la Loi n'oblige pas les AOT à rendre leur plan de développement en transport public. Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est responsable de l'approbation des plans de développement soumis par les AOT. De plus, il faut savoir que l'article 67 n'assujettit pas les AOT à la production d'un bilan annuel des mesures prévues dans leur plan. Certaines en produisent un et le transmettent au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'Office travaille en collaboration avec le MTMDET dans le cadre du suivi de cette disposition de la Loi. Il analyse et produit des avis pour le MTMDET sur tous les plans de développement en transport soumis.

De 2009 à 2013, 34 AOT étaient assujetties à la production d'un plan de développement en transport. Les municipalités régionales de comté (MRC) qui ont déclaré compétence en transport en commun sont également assujetties à la production d'un plan de développement. En effet, une MRC peut, en vertu du Code municipal du Québec, décider d'organiser le service de transport en

lieu et place des municipalités locales. Dans cette éventualité, la MRC est assujettie à l'article 67 de la Loi et doit produire un plan de développement. Cependant, aucune n'a produit de plan de développement pour la période couverte par le rapport. Elles ne sont donc pas comptabilisées parmi les 34 AOT assujetties¹⁹.

Au tableau 14, on remarque une augmentation du nombre d'AOT entre 2009 et 2015 qui ont un plan de développement en transport en vigueur, c'est-à-dire approuvé par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. En 2009, aucune AOT sur les 34 assujetties n'a un plan approuvé, alors qu'en 2015, 27 AOT disposent d'un plan approuvé, soit 73 %. Mentionnons qu'à partir de 2014, trois organisations sont nouvellement assujetties à la production d'un plan de développement en transport, établissant le nombre à 37 AOT. Il s'agit de la Régie intermunicipale de transport des Collines et des villes d'Alma et de Saint-Georges. Toutefois, le MTMDET accorde une période de trois ans aux nouvelles AOT afin qu'elles produisent leur plan de développement. Ce délai constitue une mesure administrative visant à soutenir les AOT en démarrage.

Au 31 décembre 2015, 27 AOT sur les 37 assujetties ont un plan de développement approuvé par le ministre (tableau 14). Selon le MTMDET, ces 27 plans couvrent un territoire habité par 90 % de la population du Québec (MTMDET 2016). Parmi les 10 AOT n'ayant pas de plan approuvé, 6 n'ont jamais produit de plan depuis l'adoption de la Loi en 2005 ou depuis leur assujettissement à l'article 67 de la Loi en 2014. Il s'agit du Conseil intermunicipal de transport du Haut-Saint-Laurent, de la Régie de transport intermunicipale des Collines ainsi que des villes d'Alma, de Saint-Georges, de Sept-Îles et de Val-d'Or (données non présentées).

Tableau 14

Nombre d'AOT assujetties à la production d'un plan de développement en transport et nombre et proportion d'AOT qui ont un plan approuvé par le ministre selon l'année, 2009 à 2015

	AOT assujetties à l'article 67 de la Loi	AOT qui ont un plan approuvé par le ministre	
	n	n	%
2009	34	0	0,0
2010	34	1	0,0
2011	34	6	17,6
2012	34	13	38,2
2013	34	19	55,9
2014	37	19	51,4
2015	37	27	73,0

Source : MTMDET, données administratives, 2009 à 2015.
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

19. L'information quant au nombre de MRC qui ont déclaré compétence en transport en commun et qui sont donc assujetties à l'article 67 de la Loi n'est pas disponible actuellement.

Afin de fournir un avis au MTMDDET sur le contenu des plans de développement en transport produits par les AOT, l'Office réalise une analyse de chacun de ceux-ci.

Dans les plans de développement approuvés entre 2009 et 2015, un total de 1 122 mesures étaient prévues. On remarque, au tableau 15, que 314 mesures sont liées à la relation entre le transporteur et l'utilisateur. Ce thème regroupe des mesures qui visent à lutter contre les préjugés, l'incompréhension, la méconnaissance des besoins et l'attitude à adopter envers les personnes handicapées qui utilisent les services de transport en commun. Il s'agit, par exemple, de mesures sur la formation du personnel de première ligne, sur la sensibilisation des personnes handicapées et de la population générale ainsi que sur la concertation avec les partenaires et avec le MACAPH. La deuxième catégorie comportant le plus de mesures est celle sur les infrastructures extérieures (246 mesures). Ces mesures touchent principalement les arrêts d'autobus, le mobilier urbain, les stationnements réservés, les débarcadères, les plateformes et les quais d'embarquement. Puis, 224 mesures sont regroupées sous le mot-clé « information et communication ». Ceci regroupe des mesures visant à assurer la qualité et l'efficacité de l'information transmise aux usagers ainsi que l'adaptation des moyens de communication utilisés par les AOT pour mieux répondre aux besoins des personnes handicapées.

Tableau 15

Types de mesures prévues dans les plans de développement en transport des AOT, 2009 à 2015

	Nombre de mesures
Relation entre le transporteur et l'utilisateur	314
Infrastructures extérieures	246
Information et communication	224
Véhicules de transport	189
Infrastructures intérieures	67
Programmes et services	32
Sécurité	31
Autres	19
Total	1 122

Source : Données provenant des plans de développement en transport des AOT, 2009 à 2015.
Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Comme mentionné précédemment, l'Office et le MTMDDET collaborent au suivi de cette disposition légale qu'est la production par les AOT d'un plan de développement en transport. Le rapport produit par l'Office sur la mise en œuvre des dispositions à portée inclusive de la Loi pour la période de septembre 2010 à mars 2013 (Office 2014b) démontrait que des rencontres ont été menées et que des correspondances ont été échangées entre l'Office et le MTMDDET concernant la production, l'approbation, la mise en œuvre et le suivi des plans de développement en transport.

En ce sens, une des recommandations du rapport était formulée à l'intention du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour qu'il s'assure du respect et de l'exécution de tous les plans de développement approuvés et qu'à cette fin, un mécanisme de suivi officiel et une reddition de comptes annuelle soit mise en œuvre.

Portrait des programmes gouvernementaux en transport collectif régulier

Deux programmes gouvernementaux permettent de soutenir financièrement les neuf STC²⁰, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les municipalités du Québec qui offrent un service de transport en commun à leur population²¹.

Le premier se nomme Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et le deuxième est le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun (PAITC) de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). L'aide accordée par le PAGTCP permet de financer des projets d'immobilisation et d'exploitation des services en transport en commun, tandis que l'aide de la SOFIL est destinée uniquement aux projets d'immobilisation en transport en commun. Ces programmes favorisent le maintien, l'amélioration et le développement des équipements et des infrastructures de transport en commun (autobus, minibus, voitures du métro, garages, terminus, stationnements d'incitation à l'utilisation des transports en commun, abribus) (MTQ 2015b, 2015a). Ces deux programmes peuvent offrir des aides financières à des projets d'immobilisation qui proposent des améliorations en lien avec les besoins des personnes ayant des incapacités liées à la mobilité.

Les neuf STC sont admissibles aux programmes des immobilisations de la SOFIL et du PAGTCP, alors que l'AMT est admissible seulement au PAGTCP. Les autres AOT, soit les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, ne sont admissibles qu'à l'aide financière à l'exploitation du PAGTCP et à certaines catégories d'immobilisations (abribus, stationnements incitatifs, supports à vélo et biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique et servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun) de l'aide aux immobilisations. Autrement dit, seules les neuf STC et l'AMT peuvent recevoir des aides financières de ces programmes pour le maintien, l'amélioration et le développement des équipements et des infrastructures de transport comme les autobus, minibus, métro, trains de banlieue et garages. Les autres AOT, contrairement aux STC, ne peuvent exploiter elles-mêmes le service de transport et doivent par conséquent traiter, par contrat, avec un transporteur privé ou public pour l'exploitation du service (MTQ 2008a). C'est pourquoi, selon le MTMDET, elles ne sont admissibles qu'à l'aide financière à l'exploitation et à certaines immobilisations de ces programmes.

20. Il s'agit de la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Québec, la Société de transport de l'Outaouais, la Société de transport de Longueuil, la Société de transport de Lévis, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Trois-Rivières, la Société de transport du Saguenay et la Société de transport de Sherbrooke (ministère des Transports du Québec [MTQ] 2015a).

21. Dans les zones périurbaines et rurales, les municipalités sont responsables d'offrir des services de transport en commun (MTQ 2015a).

Actions réalisées pour améliorer l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures connexes de transport collectif régulier

Le MTMDET²² était responsable de trois engagements au PGM0 en lien avec les programmes gouvernementaux en transport collectif régulier. Ces trois engagements sont réalisés en continu. Le premier visait à accorder des subventions pour l'achat de véhicules accessibles, notamment d'autobus à plancher surbaissé, de voitures de métro et de trains de banlieue (M-198). Le deuxième engagement avait pour objectif d'accorder des subventions gouvernementales pour adapter des infrastructures de transport déjà existantes, comme des gares de train de banlieue, des stations de métro, des arrêts ou des terminus d'autobus ainsi que des infrastructures connexes telles que des stationnements ou de la signalisation (M-199). Le troisième avait pour but d'attribuer des subventions pour le transport collectif régional (M-200). Ces engagements se réalisent en continu dans le cadre des différents programmes d'aide financière pour le transport collectif régulier du MTMDET et de la SOFIL.

Le MTMDET avait aussi pris l'engagement au PGM0 d'inclure dans ses orientations stratégiques des éléments portant sur l'accessibilité des infrastructures pour les personnes handicapées (M-195). Ce moyen a été réalisé en 2009-2010. En effet, le MTMDET a inscrit dans son plan stratégique 2008-2012 l'objectif d'accroître l'accessibilité aux services, aux véhicules et aux infrastructures de transport aux personnes à mobilité réduite (MTQ 2008b). Des cibles ont été fixées pour atteindre cet objectif, soit le nombre et les proportions de véhicules et d'infrastructures qui devaient être accessibles en 2011-2012.

Le tableau suivant nous renseigne sur les cibles que s'était fixé le MTMDET ainsi que sur les nombres et les proportions de véhicules et d'infrastructures qui ont été rendus accessibles entre 2008-2009 et 2012-2013. On constate que le nombre de stations de métro accessibles est passé de trois en 2008-2009 à sept en 2012-2013. La cible à atteindre était de onze stations de métro accessibles sur un total de 68 stations réparties sur quatre lignes (McLauchlin). La proportion de rames de métro accessibles n'a cependant pas augmenté durant cette même période. Elle est restée stable à 56 % et correspond à la cible que s'était fixé le MTMDET. Pour ce qui est de la cible à atteindre en ce qui concerne les voitures de train de banlieue, elle se chiffrait à 88 % en 2011-2012 (tableau 16). En 2012-2013, 70 % des voitures de train de banlieue étaient accessibles alors qu'en 2008-2009, cette proportion était de seulement 25 %. Par contre, aucune nouvelle gare de train de banlieue n'a été rendue accessible durant la période visée par le présent rapport. Le nombre de gares accessibles est même passé de trois à deux en 2011-2012, puisque l'AMT a mis fin à un projet pilote destiné à mettre en place un lève-personne à la gare de Deux-Montagnes. Puis, la proportion d'autobus à plancher surbaissé que détiennent les neuf STC est continuellement en hausse pour la période 2008-2009 à 2012-2013, passant de 64 % à 91 %. La cible 2011-2012 à atteindre était de 95 %.

22. Au moment du PGM0, le ministère se nommait le ministère des Transports.

Tableau 16

Nombre et proportion de véhicules accessibles dans le transport collectif régulier, MTMDET, 2008-2009 à 2012-2013

	Résultats					Cible
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Stations de métro (n)	3	5	7	7	7	11
Rames de métro (%)	56	56	56	56	56	56
Voitures de train de banlieue (%)	25	42	58	63	70	88
Gares de train de banlieue (n)	3	3	3	2	2	14
Autobus à plancher surbaissé (%)	64	70	76	84	91	95

N.B. Les résultats de 2008-2009 à 2012-2013 présentent les proportions calculées au 31 décembre des années civiles 2007 à 2011 respectivement. Le nombre total de véhicules présentés est cumulé d'année en année.

Source : *Rapport annuel de gestion 2012-2013*, MTQ (2013a).

Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Toujours dans le but d'améliorer l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures connexes en transport collectif régulier, le MTMDET devait, dans le cadre d'un engagement au PGMQ, sensibiliser les STC pour qu'elles appliquent la notion de parcours sans obstacles et d'accessibilité universelle pour la conception et le développement des services et infrastructures, incluant l'achat de matériel, dans leur plan de développement et pour qu'elles entretiennent adéquatement ces infrastructures durant toute l'année, particulièrement l'hiver (M-201). Cet engagement a été réalisé en 2010-2011. Le MTMDET a produit le *Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport : vers l'accessibilité universelle du transport collectif* (MTQ 2010). L'importance d'appliquer la notion d'accessibilité universelle est fortement mise en valeur dans ce guide. En plus, il a été présenté lors de journées de formation offertes aux AOT par Société Logique, en collaboration avec le MTMDET et l'Office.

Sur le plan municipal, certaines initiatives ont aussi été prises. Les municipalités comptant au moins 15 000 habitants ont été interrogées à ce sujet dans le cadre d'une collecte de données réalisée par l'Office en 2014-2015. Il en ressort que 75 % des municipalités ont amélioré l'accessibilité de leurs infrastructures depuis 2009. Puis, 45 % des municipalités ont procédé à l'achat de véhicules adaptés ou à l'adaptation de véhicules de transport collectif régulier. Les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées nous renseignent sur les mesures prises par les municipalités. Pour la période 2009 à 2013, les municipalités ont réalisé ou partiellement réalisé 61 mesures visant les autobus (achat d'autobus ou augmentation de la plage horaire de service), les trains de banlieue, le métro, les abris-bus et les bancs aux arrêts (données non présentées).

L'Office a aussi joint les regroupements de transporteurs au Québec en 2014-2015 par le biais d'un questionnaire pour obtenir des données au sujet de l'amélioration de l'offre de services en transport collectif régulier depuis 2009. L'UTACQ, l'AQTIM et l'ATUQ, qui inclut les sociétés de transport de Montréal et de Québec, ont rempli le questionnaire. Depuis 2009, tous les membres de l'ATUQ, soit les neuf STC du Québec qui assurent à elles seules plus de 90 %

des déplacements en transport en commun au Québec, ont acheté des véhicules accessibles ou ont adapté leurs véhicules de transport collectif régulier. Environ la moitié des membres de l'UTACQ, qui regroupe 85 services de transport adapté et collectif au Québec, ont également mené ce type d'action, ainsi que quelques-uns des membres de l'AQTIM. Cette dernière est composée de douze membres organisateurs de transport répartis dans la région métropolitaine de Montréal. En ce qui concerne la mise en place d'infrastructures accessibles en transport collectif régulier, la plupart des membres de l'ATUQ ont procédé à de telles améliorations, puis quelques-uns des membres de l'AQTIM et de l'UTACQ l'ont fait.

Actions réalisées pour assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées et pour assurer la formation de l'ensemble du personnel dans les services de transport collectif régulier

L'enjeu de la sécurité lorsque les personnes handicapées utilisent le transport collectif régulier a été soulevé dans un des obstacles identifiés lors de l'élaboration de la politique À part entière.

Selon les résultats de la collecte de données menée par l'Office en 2014-2015 auprès des regroupements en transport et des municipalités, les membres de l'ATUQ et de l'AQTIM ont offert des formations aux chauffeurs et à leurs autres employés concernant l'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées depuis 2009. Puis, près du quart (23 %) des municipalités comptant au moins 15 000 habitants ayant rempli le questionnaire ont indiqué avoir offert ce type de formations aux chauffeurs ou aux employés municipaux responsables du transport.

Afin d'améliorer la sécurité des personnes handicapées lors de leurs déplacements, le MTMDET devait mener des actions pour inciter les AOT à offrir une formation aux chauffeurs et aux autres employés appelés à porter une assistance aux personnes handicapées dans les réseaux d'autobus, le métro et les trains de banlieue (M-191). À l'échéance du PGMO, cet engagement était réalisé en continu. La production du *Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport : vers l'accessibilité universelle du transport collectif* est la réalisation majeure liée à cet engagement. Dans ce guide, le MTMDET souligne l'importance pour les AOT de mettre en place des mesures visant la formation de leurs employés sur les besoins des personnes handicapées qui utilisent les services de transport collectif afin qu'ils offrent un service sécuritaire.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés par les personnes handicapées dans les services de transport collectif régulier

Rappelons tout d'abord qu'au Québec, en 2010, une proportion de 18 % des personnes avec incapacité utilisent régulièrement le transport collectif régulier, soit tous les jours ou quelques fois par semaine. Il s'agit d'une proportion similaire à celle observée chez les personnes sans incapacité (18 %). Les jeunes avec incapacité de 15 à 34 ans sont de grands utilisateurs du transport en commun puisqu'ils l'utilisent plus que ceux du même âge sans incapacité (42 % c. 26 %).

Lors de l'élaboration de la politique À part entière, des obstacles avaient été identifiés en lien avec l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures connexes en transport collectif régulier. Plusieurs actions ont été réalisées à cet effet. Bien que le nombre d'AOT ayant un plan de développement visant à assurer le transport en commun approuvé par le ministre ait augmenté entre 2009 et 2015, il y avait toujours dix AOT assujetties qui n'avaient pas de plan approuvé au

31 décembre 2015. Notons que les MRC ayant déclaré compétence en transport en commun sont également assujetties à cette obligation légale de produire un plan de développement en transport en commun. Cependant, à notre connaissance, il n'y a pas eu d'activités de sensibilisation menées par l'Office ni par le MTMDET pour les informer de leur obligation légale de produire un plan de développement entre 2009 et 2015. Ainsi, aucune n'en a produit un durant la période couverte par le rapport.

L'analyse de contenu des plans de développement approuvés entre 2009 et 2015 permet de constater qu'un total de 1 122 mesures étaient prévues pour améliorer l'accessibilité du transport en commun, mais les données dont nous disposons ne nous permettent pas de connaître l'impact des mesures prises dans le cadre des plans de développement pour réduire l'obstacle. Enfin, bien qu'une recommandation ait été formulée dans le cadre du rapport sur la mise en œuvre des dispositions à portée inclusives de la Loi (Office 2014b) au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour qu'il s'assure du respect et de l'exécution de tous les plans de développement approuvés et qu'à cette fin, un mécanisme de suivi officiel et une reddition de comptes annuelle soit mise en œuvre, à notre connaissance, aucun mécanisme de suivi des plans de développement en transport et des bilans n'a été mis en place par le MTMDET.

De plus, plusieurs aides financières ont été versées par le MTMDET par le biais du PAGTCP ou du PAITC de la SOFIL. Des retombées concrètes sont ressorties de ces investissements dans les neuf STC et l'AMT, notamment l'achat de nombreux véhicules de transport accessibles (autobus, voitures de métro) et l'adaptation de cinq stations de métro. De fait, tous les autobus acquis par les STC depuis 1996 doivent être accessibles, ce qui explique qu'en 2016, selon le MTMDET, la presque totalité des autobus que détiennent ces AOT sont maintenant accessibles.

Malgré ces améliorations, il reste encore plusieurs types de véhicules (autres que les autobus) et d'infrastructures de transport collectif régulier détenus par les STC et l'AMT qui ne sont pas complètement accessibles au Québec tels que les stations de métro et les voitures et gares de train de banlieue. En effet, le MTMDET n'a pas réussi à atteindre les cibles qu'il s'était fixé pour 2011-2012, sauf pour les rames de métro. Peu de stations de métro, de voitures et de gares de train de banlieue ont été rendues accessibles. Notons cependant que deux autres stations de métro ont été rendues accessibles entre 2014-2015 et 2015-2016, faisant passer le nombre de stations de métro accessibles de sept en 2012-2013 à neuf en 2015-2016. Puis, il faut mentionner que quatre gares de train de banlieue sur treize de la ligne Mascouche sont accessibles depuis 2014-2015, faisant de la ligne Mascouche la seule ligne de train de banlieue accessible de l'AMT. Ainsi, seules les gares de Canora et Mont-Royal ne seront pas accessibles aux personnes handicapées à court ou moyen terme en raison de contraintes importantes au plan de la géographie et de la structure.

De plus, rappelons que les autres AOT, soit les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, contrairement aux STC, ne peuvent exploiter elles-mêmes un service de transport et doivent fonctionner, par contrat, avec un transporteur privé ou public pour l'exploitation d'un tel service. Elles ne sont donc admissibles qu'à l'aide financière à l'exploitation du PAGTCP et à certaines immobilisations de ces programmes telles que les abribus, stationnements incitatifs, supports à vélo et biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique et servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun. Il est donc fort possible que les véhicules de transport collectif qui circulent sur leur territoire ne soient pas tous accessibles pour les personnes handicapées. Un portrait global de l'accessibilité des véhicules de transport collectif utilisés par ces AOT n'est cependant pas disponible.

Sur le plan régional, rappelons que le trois quarts des municipalités (75 %) ont affirmé avoir amélioré l'accessibilité de leurs infrastructures de transport collectif régulier et que près de la moitié (45 %) ont procédé à l'achat de véhicules adaptés ou à l'adaptation de véhicules de transport collectif régulier. Les membres des regroupements de transporteurs ont aussi procédé, dans des proportions variées, à la mise en place d'infrastructures connexes accessibles ainsi qu'à l'achat de véhicules accessibles ou à l'adaptation de leurs véhicules de transport. Grâce à ces nombreuses actions réalisées, l'obstacle a été réduit en partie. Notons que la réduction de cet obstacle pourra se poursuivre par le biais de l'engagement 17 du MTMDET au Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux de la politique À part entière (PEG) (Office 2015b), en collaboration avec le MEES²³ et le MFamille, visant à intégrer ou maintenir des critères d'accessibilité aux personnes handicapées dans tous les programmes pertinents d'aide financière subventionnant des projets d'immobilisation des infrastructures, des installations et des établissements fréquentés par le public. Les critères doivent être conformes aux normes de conception sans obstacles du Code de construction du Québec (CCQ), au contenu réglementaire et aux normes inscrites dans les tomes de la collection *Normes-Ouvrages routiers* et à toute réglementation à venir concernant le parcours sans obstacles.

Peu d'actions étaient prévues durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique afin d'assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées dans les services de transport collectif régulier et la formation des employés responsables du transport dans le but de répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées. Seulement 23 % des municipalités comptant au moins 15 000 habitants ont indiqué avoir offert des formations aux chauffeurs ou aux employés municipaux responsables du transport en ce qui concerne l'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées. De plus, un élément spécifique de l'obstacle identifié concernait le fait que les équipements utilisés dans les véhicules de transport collectif régulier ne sont pas toujours conformes aux aides techniques utilisées par les personnes handicapées. À notre connaissance, aucune action n'a été posée en ce sens. Ainsi, l'obstacle n'a pas été réduit durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière.

Transport adapté

Le transport adapté est une mesure adaptative essentielle et indispensable pour soutenir la participation sociale de personnes handicapées qui ne peuvent utiliser les réseaux de transport collectif régulier. Il permet aux personnes handicapées admises, selon les critères spécifiques de la Politique d'admissibilité au transport adapté (MTQ 1998), d'effectuer des déplacements dans leur milieu au moyen de ce mode de transport.

Lors de l'élaboration de la politique À part entière, l'offre de services en transport adapté ne permettait pas de répondre à l'ensemble des besoins des personnes handicapées. Afin de réduire cet obstacle, des actions étaient prévues pour harmoniser et optimiser l'offre de services en transport adapté.

.....
23. Au moment du PEG, le ministère se nommait le ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEESR).

Puis, un autre obstacle explicitait qu'il existe très peu d'ententes de réciprocité entre les services de transport adapté, limitant ainsi les possibilités de déplacements des personnes handicapées d'un service à l'autre ainsi qu'à l'intérieur du territoire de desserte de chacun des services.

Un autre obstacle relevé lors de l'élaboration de la politique est le fait que les autobus et les minibus affectés au transport adapté ne répondent pas toujours aux besoins des personnes handicapées. Par exemple, les autobus à plancher surbaissé qui ne seraient pas toujours utilisés. L'objectif de réduction d'obstacles visait donc à favoriser l'acquisition d'autobus et de minibus qui répondent aux besoins de cette population.

Un autre obstacle identifié concerne la sécurité des personnes handicapées lors de leurs déplacements dans les services de transport adapté. Les équipements utilisés dans les véhicules de transport adapté ne sont pas toujours sécuritaires pour les personnes handicapées. Le manque de formation du personnel a également été soulevé comme un obstacle pouvant nuire à la sécurité des personnes handicapées lorsqu'elles utilisent ces services. Afin de réduire cet obstacle, des actions étaient prévues pour assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées et la formation de l'ensemble du personnel responsable des réseaux de transport.

Cette section du rapport débutera par une présentation du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté pour les personnes handicapées (PAGTAPH). Suivra une description des actions menées pour réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées lors de l'utilisation des services de transport adapté.

Portrait du PAGTAPH

Le PAGTAPH a pour objectif de soutenir le milieu municipal dans l'offre de services en transport adapté. La gestion des services de transport adapté est sous la responsabilité des municipalités, lesquelles peuvent gérer ou déléguer à un organisme sans but lucratif l'organisation des services sur leur territoire. Le PAGTAPH a été renommé Programme de subvention au transport adapté (PSTA) en 2015.

Les dépenses gouvernementales relatives au PAGTAPH ont augmenté entre 2009-2010 et 2014-2015, passant de 79 à 89,8 millions, ce qui correspond à une hausse de 13 %. Le nombre moyen de déplacements en transport adapté pour les personnes utilisatrices a diminué de 2,2 %, passant de 125 déplacements par personne à 122 durant la même période. En outre, on constate une hausse de 7 % du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de transport adapté durant cette période²⁴ (données non présentées). Le PSTA a été reconduit pour les années 2015 et 2016 avec un budget de 90 millions pour chacune de ces années.

Actions réalisées pour favoriser l'harmonisation et l'optimisation de l'offre de services en transport adapté

Le MTMDET avait pris l'engagement au PGMO d'accorder des subventions gouvernementales pour le transport adapté dans le cadre du PAGTAPH (M-204). Une enveloppe budgétaire de 408 millions était prévue pour ce programme entre 2009-2010 et 2012-2013. Finalement, entre 2009-2010 et 2013-2014, 438 millions ont été accordés (données non présentées).

.....
24. MTMDET, données administratives, 2016.

Afin de s'assurer que toutes les municipalités remplissent leur obligation en offrant un service de transport adapté sur leur territoire, deux engagements étaient prévus au PGMO. En effet, il faut savoir que le transport adapté est un transport collectif de compétence municipale. Selon l'article 48.39 de la Loi sur les transports (Québec 1972), il s'agit d'une obligation légale pour toutes les municipalités du Québec d'assurer sur leur territoire aux personnes handicapées l'accès à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. Le premier engagement, sous la responsabilité du MTMDET et de l'Office, visait à recourir au comité Québec-Municipalités sur la desserte des municipalités en transport adapté pour étendre le transport adapté à toutes les municipalités du Québec et pour favoriser le développement de ces services hors territoire (M-205).

Le deuxième engagement a été pris par le MAMOT²⁵. Il devait participer au comité Québec-Municipalités et trouver des solutions quant au problème des municipalités non desservies par une organisation de transport adapté (M-185). Cet engagement a été inscrit comme étant réalisé en 2010-2011. Ce comité, sous la responsabilité du MTMDET, a pris fin à l'automne 2010. Le MTMDET considère que ce comité a réalisé son mandat et qu'il a fait la sensibilisation nécessaire. Le MTMDET a reçu les demandes des municipalités non desservies en transport adapté et leur a accordé un financement, conformément aux normes du PAGTAPH, pour qu'elles se dotent de ce type de services. L'Office, pour sa part, a réalisé des travaux sur ce sujet et a mené de nombreuses activités de soutien-conseil auprès des municipalités non desservies en transport adapté, en collaboration avec le MACAPH et le réseau de la santé et des services sociaux (RSSS).

Les actions menées par le MTMDET, le MAMOT et l'Office dans le cadre de ces deux engagements au PGMO ont permis que de nombreuses municipalités se dotent d'un service de transport adapté. En 2005, 271 municipalités québécoises n'étaient desservies par aucun service de transport adapté (*Express-O* 2013). Selon les données compilées par l'Office et le MTMDET en avril 2014, seules 87 des 1 111 municipalités du Québec n'ont toujours pas de services de transport adapté en 2014. Il s'agit pour la plupart de petites municipalités (entre 50 et 3 000 habitants), éloignées ou en situation de précarité. Parmi celles-ci, cinq sont en processus d'offrir ces services et 38 ont déclaré s'engager à répondre aux demandes s'il y a lieu ou ont déclaré ne pas avoir de personnes handicapées ayant ce type de besoins sur le territoire. Ajoutons que le MTMDET, par le biais du volet Souple du PSTA, peut appuyer financièrement les municipalités de moins de 10 000 habitants qui ne sont pas desservies par un organisme de transport adapté afin qu'elles offrent ces services de transport adapté aux personnes handicapées qui en font la demande.

Le MTMDET était également responsable de réaliser une étude sur les besoins et la satisfaction des personnes handicapées en ce qui concerne divers modes de transport (M-202). Cette étude, complétée en 2012, concerne uniquement la satisfaction des usagers au regard du transport adapté (MTQ 2014a). Les résultats de cette étude démontrent globalement que la clientèle des services de transport adapté est satisfaite tant à l'égard des services offerts que de la sécurité. Selon les usagers, l'offre de services en transport adapté s'est améliorée depuis 2004, soit depuis la première étude sur la satisfaction de la clientèle (MTQ 2006).

Dans le but de favoriser l'harmonisation et l'optimisation de l'offre de services en transport adapté, le MTMDET devait accorder un soutien financier pour l'élaboration d'un code provincial de pratique en transport adapté (M-206). L'Alliance des regroupements des usagers du transport

25. Au moment du PGMO, le ministère se nommait le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

adapté du Québec a bénéficié de ce soutien financier pour réaliser le document intitulé *Guide de référence des pratiques en transport adapté au Québec* (Alliance des services de transport adapté du Québec [ASTAQ] 2008). Ce guide visait à uniformiser les pratiques des organisations qui offrent des services de transport adapté. Ainsi, il aborde principalement les obligations et les responsabilités de l'organisme de transport adapté, mais aussi celles du chauffeur et de l'utilisateur. Nous ne détenons pas d'information sur l'utilisation de ce guide par les organisations qui offrent des services de transport adapté et donc sur son impact direct sur l'offre de services.

Sur le plan municipal, on remarque, dans l'analyse des plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, qu'un total de 182 mesures ont été réalisées ou partiellement réalisées en lien avec le transport adapté durant la période visée par le présent rapport.

La collecte de données menée par l'Office en 2014-2015 révèle que tous les membres de l'AQTIM et quelques-uns de l'UTACQ ont élargi la plage horaire de leurs services en transport adapté depuis 2009. Aucun des membres de l'ATUQ n'a pris de mesure en ce sens. Il faut toutefois mentionner que pour les STC membres de l'ATUQ, l'offre de services en transport adapté est équivalente en termes d'heures de service à celle du transport collectif régulier. En ce qui concerne la collecte effectuée auprès des municipalités, une proportion de 27 % de celles ayant répondu au questionnaire ont élargi leur plage horaire de services en transport adapté. Quelques-uns des membres de l'ATUQ, de l'AQTIM et de l'UTACQ ont procédé à une extension du territoire de desserte du service de transport adapté. Une proportion de 32 % des municipalités ayant répondu au questionnaire ont affirmé avoir étendu le territoire de desserte.

Actions menées pour assurer le développement d'ententes de réciprocité entre les services de transport adapté dont les territoires sont connexes

Au moment de l'élaboration de la politique À part entière, il existait très peu d'ententes de réciprocité entre les services de transport adapté, limitant ainsi les possibilités de déplacements des personnes handicapées d'un service à l'autre ainsi qu'à l'intérieur du territoire de desserte de chacun des services.

Le MTMDET était responsable d'un engagement au PGMQ en lien avec cet obstacle visant à soutenir des partenariats entre les autorités organisatrices de transport adapté pour les déplacements régionaux dans le cadre d'ententes de réciprocité. Le MTMDET s'était également engagé à financer ces déplacements (M-208). À l'échéance du PGMQ en 2013, cet engagement n'était toujours pas commencé. Le MTMDET estime que l'établissement de telles ententes est de la responsabilité du milieu municipal. Il souhaite poursuivre ses actions sur le transport adapté uniquement par le biais du PAGTAPH.

Soulignons qu'en 2011, le MTMDET a accordé un financement à la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) pour la réalisation d'un projet pilote sur les déplacements inter-réseaux dans le cadre du PAGTAPH. Ce projet permet aux utilisateurs du transport adapté de se rendre sur un territoire contigu à celui de leur lieu de résidence, peu importe où ils habitent sur le territoire de la CMQ et de se déplacer localement sur un réseau de transport adapté autre que celui où ils habitent (CMQ 2014). Ce projet pilote a été reconduit pour l'année 2016. On ne connaît pas les résultats de ce projet pilote, ni ses retombées.

Actions menées pour favoriser l'acquisition d'autobus et de minibus affectés au transport adapté des personnes handicapées

Rappelons que l'obstacle identifié lors de l'élaboration de la politique À part entière précisait que les autobus et les minibus affectés au transport adapté des personnes handicapées ne répondent pas toujours à leurs besoins.

Dans le cadre du PGM, le MTMDET était responsable d'ajouter de nouvelles dispositions au Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées (M-207). Ces ajouts au Règlement visaient notamment à améliorer les systèmes d'attaches, le type d'aides à la mobilité accepté dans le cadre du transport terrestre, la largeur de la plateforme hydraulique et la charge maximale que celle-ci peut supporter, l'espace pour ranger les aides à la mobilité, les strapontins et les espaces pour les bagages. Les travaux pour mettre à jour ce règlement ont été débutés par le MTMDET en 2009. À l'échéance du PGM en 2013, cet engagement était toujours en cours de réalisation.

Les résultats issus de la collecte de données menée par l'Office en 2014-2015 auprès des municipalités comptant au moins 15 000 habitants démontrent qu'une proportion de 37 % d'entre elles ont procédé à l'achat de véhicules de transport adapté ou à l'adaptation des véhicules utilisés dans le transport adapté, par exemple, des autobus ou des minibus, depuis 2009. Puis, les neuf STC membres de l'ATUQ qui assurent plus de 90 % du transport en commun au Québec auraient procédé à l'achat de véhicules de transport accessibles pour accroître l'accès aux services de transport adapté depuis 2009. La plupart des 85 membres de l'UTACQ auraient aussi procédé à de telles améliorations à leur offre de services en transport adapté ainsi que quelques-uns des douze membres de l'AQTIM.

Actions réalisées pour assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées et pour assurer la formation de l'ensemble du personnel dans les services de transport adapté

L'enjeu de la sécurité lorsque les personnes handicapées utilisent les services de transport adapté a été soulevé dans un des obstacles identifiés lors de l'élaboration de la politique À part entière.

Il faut dire que l'engagement du MTMDET qui visait à ajouter de nouvelles dispositions au Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées (M-207) concerne également la sécurité des personnes handicapées lors de leurs déplacements en transport adapté. À ce sujet, le projet de règlement visait à améliorer les systèmes d'attaches, le type d'aides à la mobilité accepté dans le cadre du transport terrestre, la largeur de la plateforme hydraulique et la charge maximale que celle-ci peut supporter. Bien que le projet de règlement ait été rédigé par le MTMDET en 2009, il n'a pas été adopté avant l'échéance du PGM en 2013.

Un autre engagement du MTMDET au PGM visait à accorder un soutien financier pour élaborer un programme de formation pour les chauffeurs de minibus de transport adapté et un soutien financier aux organismes de transport adapté pour actualiser ce programme de formation (M-187). Les travaux pour réaliser ce moyen ont été commencés par le MTMDET. Un contrat de 68 000 \$ a été octroyé pour mettre en place la formation. Une première version de la formation a été produite en 2010 et soumise à un comité. Cependant, en 2011, le MTMDET a décidé d'un commun accord avec l'organisme ayant reçu la subvention de résilier le contrat. Un nouveau contrat a été

octroyé en 2012 pour la suite des travaux. À l'échéance du PGMO en 2013, cet engagement était toujours en cours de réalisation. Selon le MTMDET, la préparation du matériel pour le programme de formation a été complétée en 2014. Par la suite, le MTMDET devra s'arrimer avec les centres de formation et devra mettre en place les modalités d'octroi de la formation. Toutefois, ce sont les organismes de transport adapté qui doivent s'assurer d'offrir cette formation aux chauffeurs de minibus et de taxi (ASTAQ 2008).

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés par les personnes handicapées lors de l'utilisation du transport adapté

Rappelons qu'au Québec, en 2012, 8 % des personnes avec incapacité utilisent régulièrement un service de transport adapté, ce qui représente environ 50 430 personnes. Les femmes avec incapacité (9 %), les jeunes de 15 à 34 ans (12 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (10 %) sont celles qui utilisent le plus régulièrement le transport adapté. Enfin, les personnes ayant une incapacité grave (15 %) et celles ayant une incapacité liée au développement (42 %) utilisent davantage ces services de transport.

Un des obstacles identifiés lors de l'élaboration de la politique À part entière stipulait que l'offre de services en transport adapté n'est pas toujours optimisée et harmonisée pour répondre à l'ensemble des besoins des personnes handicapées. En ce sens, on remarque que, malgré une augmentation du financement accordé dans le PAGTAPH, le nombre moyen de déplacements en transport adapté pour les personnes utilisatrices a légèrement diminué entre 2009 et 2015. En outre, on constate une hausse du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de transport adapté durant cette période. Les actions du MTMDET, de l'Office et du MAMOT ont fait en sorte que plusieurs municipalités qui n'étaient pas desservies par des services de transport adapté au moment de l'élaboration de la politique offrent maintenant ce type de services. Le nombre de municipalités non desservies est passé de 271 en 2005 à 87 en 2014. On peut donc dire que l'obstacle a été réduit en partie. Les travaux vont se poursuivre en ce sens dans le cadre du PEG, puisque le MTMDET est responsable de l'engagement 47, en collaboration avec l'Office, soit d'identifier des pistes d'harmonisation et d'optimisation des services de transport adapté et collectif au Québec afin de favoriser les déplacements sans obstacles des personnes handicapées (Office 2015b).

Le deuxième obstacle portait sur les ententes de réciprocité entre les services de transport adapté. Au moment de l'élaboration de la politique, il existait très peu d'ententes, limitant ainsi les possibilités de déplacements des personnes handicapées d'un service à l'autre ainsi qu'à l'intérieur du territoire de desserte de chacun des services. Pour réduire cet obstacle, le MTMDET devait soutenir financièrement la conclusion d'ententes de partenariat entre les services de transport adapté pour les déplacements régionaux. Bien que le MTMDET ait prévu une disposition en ce sens dans le PSTA, aucune somme n'y a été affectée. Le projet pilote se déroulant sur le territoire de la CMQ semble être une avenue intéressante pour permettre le développement d'ententes de réciprocité dans le réseau de transport adapté. Ce projet sera à suivre dans les prochaines années pour en évaluer les impacts et les retombées. L'obstacle n'a donc pas été réduit.

Le troisième obstacle identifiait que les autobus et les minibus affectés au transport adapté des personnes handicapées ne répondent pas toujours aux besoins de ces personnes. Afin de le réduire, des ajouts au projet de règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport

des personnes handicapées ont été proposés par le MTMDET. Cependant, ce règlement n'a pas été adopté avant l'échéance du PGMO. Puis, certains transporteurs et peu de municipalités (37 %) ont acheté des véhicules de transport adapté ou ont procédé à l'adaptation de véhicules utilisés dans le transport adapté. Donc, il semble que ces actions n'ont pas contribué à réduire complètement l'obstacle durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière.

Très peu d'actions étaient prévues afin d'assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées dans le cadre des services de transport adapté durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière. En effet, le projet de règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées qui aurait permis, en plus de rendre les véhicules de transport adapté pour qu'ils correspondent davantage aux besoins des personnes handicapées, d'en assurer le déplacement sécuritaire, n'a pas été adopté. De plus, les travaux pour élaborer un programme de formation pour les chauffeurs de minibus de transport adapté et de taxis accessibles ont été exécutés par le MTMDET en 2014. Il reste cependant au MTMDET à s'arrimer avec les centres de formation et à mettre en place les modalités d'octroi de la formation pour être en mesure de l'offrir. L'obstacle n'a donc pas été réduit.

Piétons handicapés et usagers d'une AMM

Les personnes handicapées sont susceptibles de rencontrer des obstacles lors de leurs déplacements piétonniers puisque les infrastructures municipales extérieures, comme les trottoirs et les intersections, ne sont pas toujours adaptées à leurs besoins et ne sont pas toujours sécuritaires. Les déplacements piétonniers incluent les déplacements à pied et ceux faits en fauteuil roulant manuel. Les personnes utilisant une AMM, soit un fauteuil roulant motorisé, un triporteur ou un quadriporteur, peuvent également rencontrer ce type d'obstacles lorsqu'elles se déplacent. Dans le cadre de l'élaboration de la politique À part entière, des obstacles liés aux déplacements des piétons handicapés et aux déplacements des personnes handicapées utilisant une AMM ont été identifiés.

La conception des infrastructures municipales extérieures (trottoirs, rues piétonnes, places publiques, parcs, etc.) n'est pas toujours adaptée aux déplacements des piétons handicapés et l'entretien de ces infrastructures, par exemple le déneigement, n'est pas toujours adéquat. Dans le but de réduire cet obstacle, la notion de parcours sans obstacles devait être intégrée à la conception et à l'entretien des infrastructures municipales extérieures.

De plus, la sécurité des piétons handicapés n'est pas toujours assurée lors de travaux de la voirie, dans les aménagements touristiques saisonniers ou lors de la tenue d'événements spéciaux. Ainsi, l'objectif de réduction d'obstacles vise à adopter des normes et des mesures de sécurité en matière de déplacements des piétons qui tiennent compte des besoins des personnes handicapées en général et lors de ces situations spécifiques.

Puis, l'absence d'un encadrement, sur le plan légal, précisant les comportements sécuritaires que les personnes handicapées doivent adopter lorsqu'elles circulent sur le réseau routier avec une AMM a été identifiée comme un obstacle. L'objectif de réduction d'obstacles vise ainsi à améliorer cet encadrement en matière de sécurité pour les personnes utilisant une AMM.

Enfin, il a été relevé que les AMM fournies aux personnes handicapées ne répondent pas toujours aux critères de sécurité qui s'appliquent lors de déplacements en véhicules motorisés,

c'est-à-dire que l'application de normes de sécurité n'est pas toujours assurée lors de la conception et la fabrication des AMM. Dans le but de réduire cet obstacle, un objectif de réduction d'obstacles visait à s'assurer que les AMM fournies aux personnes handicapées répondent aux normes de sécurité en vigueur.

Cette section présente les actions menées depuis 2009 quant aux déplacements des piétons handicapés et des usagers d'AMM.

Portrait des programmes gouvernementaux d'aide à la mobilité

L'utilisation d'une aide technique par les personnes ayant une incapacité liée à la mobilité peut faciliter leurs déplacements et ainsi leur permettre de réaliser leurs autres habitudes de vie telles que se rendre au travail ou à l'école, ou encore, leurs activités de la vie quotidienne et domestique comme aller faire des courses ou aller à des rendez-vous médicaux.

Le MSSS est responsable de la gestion du Programme d'attribution des triporteurs et des quadriporteurs (MSSS 2011, 2009). Ce programme « vise à permettre aux personnes qui n'ont pas la capacité de marcher sur de moyennes et longues distances d'obtenir un triporteur ou un quadriporteur afin de maintenir leurs capacités à réaliser certaines activités » (Office 2011a : fiche 1).

Le Programme d'aide pour les appareils suppléant à une déficience physique géré par la RAMQ inclut plusieurs types d'aides techniques, entre autres, les fauteuils roulants motorisés, les orthèses et les prothèses. Ces aides techniques sont octroyées aux personnes ayant une déficience motrice ou une insuffisance cardiovasculaire ou cardiorespiratoire les empêchant de se déplacer (RAMQ 2014; Office 2011a : fiche 17).

Actions réalisées pour intégrer la notion de parcours sans obstacles à la conception et à l'entretien des infrastructures de transport

D'abord, « un parcours sans obstacle est une chaîne de déplacement (origine-destination) qui ne présente aucun obstacle pour les personnes qui réalisent ce déplacement » (Office 2011b : 13). Cette notion, bien que vaste, s'applique aux déplacements piétonniers puisqu'ils font partie de la chaîne de déplacements. Le CCQ prévoit l'application de la notion de parcours sans obstacles à l'intérieur et à l'extérieur d'un bâtiment public; au voisinage d'un bâtiment; entre la rue, le trottoir, la voie publique ou l'aire de stationnement afin d'en assurer l'accès. Cela peut aussi inclure l'accès à l'information nécessaire à ce déplacement (service d'accueil, affichage, informations vocales ou tactiles, etc.).

Afin d'outiller les municipalités et les sociétés de transport en cette matière, l'Office et le MAMOT se sont engagés dans le cadre du PGMQ à élaborer un guide ayant trait à la notion de parcours sans obstacles (M-151). Les travaux pour rédiger le *Guide pour l'aménagement d'un parcours sans obstacles des espaces publics extérieurs* ont été commencés par l'Office et le MAMOT. Plusieurs partenaires ont été consultés lors de son élaboration, notamment la CPHAN et l'AQRIPH, de même que certains partenaires gouvernementaux et municipaux tels que le MTMDET, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le MFamille, la RBQ, la Fédération québécoise des municipalités (FQM) et les villes de Montréal, de Québec et de Victoriaville. Ce guide n'a pas été complété lors de la période à l'étude. Cet engagement était donc toujours en cours de réalisation à l'échéance du PGMQ en 2013.

De plus, en 2014, Société Logique a produit un guide²⁶, en collaboration avec l'Institut Nazareth et Louis Braille (INLB), présentant des critères d'accessibilité universelle en vue d'adapter les aménagements extérieurs pour répondre aux besoins des personnes ayant une incapacité visuelle et ainsi faciliter leurs déplacements piétonniers (Société Logique et INLB 2014). Ce document est disponible sur le site Web de ces deux organisations.

L'analyse des plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités assujetties à l'article 61.1 de la Loi constitue un des moyens privilégiés afin de connaître les actions menées en vue de réduire les obstacles aux déplacements piétonniers des personnes handicapées. Ainsi, de 2009 à 2013, 322 mesures ont été réalisées ou partiellement réalisées pour améliorer les déplacements des piétons handicapés. Ces mesures ont été prises par 48 municipalités différentes, ce qui représente environ 70 % des municipalités d'au moins 15 000 habitants au Québec (données non présentées).

Le tableau 17 démontre que 167 mesures liées aux trottoirs ont été réalisées ou partiellement réalisées par les municipalités de 2009 à 2013, qu'il s'agisse de l'ajout, de la réfection, de l'abaissement des bordures de béton (bateaux-pavés), du déneigement ou de l'aménagement de trottoirs pour les terrasses de bars et de restaurants. De plus, 53 de ces mesures réalisées ou partiellement réalisées par les municipalités de 2009 à 2013 concernent spécifiquement les passages piétonniers.

Tableau 17

Nombre et types de mesures¹ réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités d'au moins 15 000 habitants quant au développement et à l'entretien des infrastructures de transport municipales en lien avec les déplacements piétonniers, 2009 à 2013

	n
Trottoirs	167
<i>Bordures de béton (abaissement ou bateaux-pavés)</i>	73
<i>Réfection</i>	67
<i>Déneigement</i>	22
<i>Terrasses (bars et restaurants)</i>	69
<i>Ajout</i>	4
Passages piétonniers	53
Feux de circulation, installation ou adaptation	60
Intersections et signalisation aux intersections	41
Panneaux de signalisation	21

1. Une mesure peut être reliée à plus d'un terme.

Source : Données provenant de la base de données sur les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, Office des personnes handicapées du Québec, 2015.

26. L'Office a accordé un soutien financier dans le cadre de ce projet.

Actions réalisées pour adopter des mesures ou des règles de sécurité tenant compte des besoins des piétons handicapés

Rappelons que, lors des consultations à la base de l'élaboration de la politique À part entière, le fait que la sécurité des piétons handicapés ne soit pas toujours assurée lors de leurs déplacements a été identifié comme un obstacle, plus précisément lors de situations spécifiques telles que les travaux de la voirie, les aménagements touristiques saisonniers ou lors de la tenue d'événements spéciaux.

Le Gouvernement du Québec s'est doté de règles en matière de sécurité routière par le biais du Code de la sécurité routière qui a été modifié en 2010. Bien que certaines de ces règles concernent la sécurité des piétons, aucune disposition ne concerne spécifiquement les piétons handicapés.

Sur le plan national, un engagement prévu par le MTMDET au PGMO visait à identifier et à mettre en œuvre, dans le cadre de l'élaboration du Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 (MTQ 2009), des mesures favorisant le déplacement sécuritaire et autonome des personnes handicapées (M-193). Bien que des travaux visant à élaborer de telles mesures aient été entrepris par le MTMDET durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique, cet engagement était toujours en cours de réalisation et aucune mesure spécifique visant à favoriser la sécurité des piétons, incluant celle des piétons handicapés, n'a été inscrite dans le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012²⁷.

Le questionnaire mené par l'Office en 2014-2015 auprès des municipalités assujetties à la production d'un plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées a permis d'obtenir des données sur la sécurité des piétons handicapés et sur l'adoption de mesures ou de règles en cette matière pour les années 2009 à 2014. Près de neuf municipalités sur dix (88 %) disent avoir adopté des mesures ou des règles de sécurité en matière de déplacements piétonniers tenant compte des piétons handicapés depuis 2009. De plus, 60 % des municipalités ont adopté des mesures ou des règles de sécurité destinées aux piétons handicapés lors d'événements spéciaux, 60 % affirment avoir inclus cette préoccupation lors des travaux de la voirie et 30 % l'ont fait en ce qui concerne les activités touristiques saisonnières. Aussi, une proportion de 43 % des municipalités ont affirmé avoir mené des actions de sensibilisation ou de promotion auprès de leur population afin de faire connaître les aspects relatifs à la sécurité des piétons handicapés depuis 2009. Puis, 17 % des municipalités ont indiqué avoir offert une formation à ce sujet aux chauffeurs d'autobus ou aux employés responsables du transport sur leur territoire.

Actions réalisées pour mettre en place un encadrement en matière de sécurité lors du déplacement en AMM

Entre 2009 et 2015, il n'y a pas de règles de circulation ni d'encadrement en matière de sécurité pour les usagers des AMM dans le Code de la sécurité routière. De plus, avant 2010, les rapports d'accidents de véhicules routiers ne permettaient pas à la policière ou au policier d'indiquer si l'accident impliquait une personne utilisant une AMM. Les améliorations apportées aux rapports d'accidents permettent maintenant de compiler des données à cet effet (SAAQ 2010). Les données de la SAAQ révèlent ainsi qu'un total de 117 personnes qui utilisaient une AMM ont été impliquées dans un accident (infligeant des blessures mortelles, graves ou légères) pour la

.....

27. Le prochain plan d'action en cette matière était prévu en 2015.

période de mars 2010 à 2012. Parmi celles-ci, six personnes sont décédées (MTQ 2013b). Il faut préciser que ces personnes ne sont pas nécessairement toutes des personnes handicapées au sens de la Loi, puisqu'il est possible de se procurer une AMM par ses propres moyens, sans passer par les programmes gouvernementaux et sans qu'une évaluation par un professionnel qualifié n'ait conduit à la recommandation de se procurer un tel appareil.

Dans le cadre d'un engagement de la SAAQ au PGMQ, un avis de santé publique a été produit par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) en 2011 (M-182). Cet avis visait à faire le point sur la situation des AMM au Québec et à proposer des recommandations quant aux règles de circulation qui devraient s'appliquer lors de l'utilisation de ce type d'appareils (INSPQ 2011). Dans cet avis, l'INSPQ recommandait, entre autres, d'accorder un double statut aux utilisateurs d'AMM dans le Code de la sécurité routière selon l'infrastructure de transport utilisée, soit celui de cycliste sur la chaussée et celui de piéton sur le trottoir et lors de la traversée d'une intersection. L'INSPQ proposait également de définir, dans le Code de la sécurité routière, les caractéristiques des individus qui devraient utiliser ces appareils. Ainsi, une AMM serait conçue pour et utilisée par les personnes ayant une incapacité à la marche²⁸. Il recommandait aussi d'étudier la possibilité de mettre en place des mécanismes de contrôle avant de fournir une AMM aux personnes handicapées tels que l'évaluation de la capacité de la personne à conduire ce type d'appareils ou encore l'obligation d'obtenir et de traîner avec soi une attestation démontrant que l'individu utilisant une AMM a une incapacité à la marche. Ces aspects pourraient être vérifiés et appliqués par le corps policier lors des interventions sur le circuit routier. À la suite de cet avis, la SAAQ, en collaboration avec l'INSPQ et le MTMDET, a mis en place un projet d'étude dans les villes de Magog, de Montréal et de Victoriaville afin d'évaluer comment les utilisateurs d'AMM se déplaçaient en l'absence de règles formelles et pour en connaître davantage sur les obstacles qu'ils rencontrent lors de leurs déplacements.

De plus, le MTMDET était responsable d'un engagement au PGMQ qui visait à élaborer un encadrement réglementaire afin d'améliorer la sécurité des déplacements des personnes utilisant une AMM (M-192). Cet engagement devait se réaliser par l'insertion d'une mesure dans le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012. Étant donné que des travaux très similaires réalisés par l'INSPQ étaient déjà en cours, l'engagement du MTMDET n'a pas été réalisé à l'échéance du PGMQ. Le MTMDET est plutôt devenu collaborateur dans le projet d'étude de l'INSPQ dans les villes de Magog, de Montréal et de Victoriaville. Ainsi, à la suite de ce projet d'étude, un projet de règlement national sur l'utilisation des AMM a été élaboré par les divers partenaires du projet. Des consultations publiques ont été tenues (Office 2011c). L'Office a transmis ses commentaires au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports en février 2014. La COPHAN y a aussi déposé un mémoire (COPHAN 2014).

Certaines municipalités ont pris l'initiative de se doter d'un règlement local sur la circulation des personnes handicapées utilisatrices d'une AMM depuis 2009. Soulignons que la Ville de Drummondville a été la première à se doter d'un tel règlement en 2009 (Tremblay 2009). Dans le cadre de la collecte de données par questionnaire menée par l'Office en 2014-2015 auprès des municipalités assujetties à la production d'un plan d'action annuel, une proportion de 32 % ont déclaré avoir développé, depuis 2009, des mesures, un code volontaire ou des règles de sécurité

28. L'INSPQ souhaitait faire la distinction entre les utilisateurs d'AMM qui l'emploient par nécessité, soit les personnes ayant une incapacité à la marche, et les personnes qui l'utilisent par choix, soit à des fins de loisir ou comme une alternative aux autres moyens de transport.

pour les personnes handicapées qui utilisent une AMM. Une proportion de 33 % ont mené des actions de sensibilisation ou de promotion auprès de la population de leur municipalité sur la sécurité des utilisateurs d'AMM et 17 % ont offert une formation aux employés municipaux.

Outre l'adoption d'un encadrement en matière de sécurité pour les déplacements des personnes utilisant une AMM, le MTMDET s'est engagé au PGMO à commencer des travaux de vérification pour les passages à niveau des trains et à effectuer les réparations nécessaires de manière à assurer la sécurité des utilisateurs d'AMM lors de la traversée de ces infrastructures (M-194). Pour la période à l'étude de mise en œuvre de la politique À part entière, seulement quelques inspections ont été effectuées parmi les passages à niveau les plus fréquemment empruntés par les personnes utilisant une AMM. Notons que cet engagement est réalisé en continu par le MTMDET.

Actions réalisées pour appliquer les normes de sécurité lors de la conception et de la fabrication des AMM

Rappelons que le deuxième obstacle aux déplacements des personnes handicapées utilisant une AMM identifié lors de la consultation à la base de l'élaboration de la politique À part entière concerne le fait que les AMM fournies aux personnes handicapées ne répondent pas toujours aux critères de sécurité qui s'appliquent lors de déplacements en véhicules motorisés, c'est-à-dire que l'application de normes de sécurité n'est pas toujours assurée lors de la conception et la fabrication de ces appareils par des fournisseurs.

Depuis 2003, le MSSS a confié à la RAMQ le mandat de procéder à l'homologation des triporteurs et des quadriporteurs pouvant être financés par le programme gouvernemental. Les modèles approuvés par la RAMQ figurent dans le *Guide de gestion du Programme d'attribution des triporteurs et des quadriporteurs* produit par le MSSS. Ce guide est révisé périodiquement afin de tenir compte de l'évolution du Programme et des nouveautés en termes d'appareils. Le MSSS a mis à jour le Guide en 2011 (MSSS 2011). Outre l'approbation des modèles d'AMM réalisée par la RAMQ pour leur attribution, il n'y a pas de processus d'homologation indépendant des appareils qui a été mis en place.

Dans le cadre du PGMO, la SAAQ avait pris comme engagement d'établir une concertation entre divers intervenants, notamment la SAAQ et la RAMQ, sur l'importance de mettre en place des incitatifs et des conditions favorisant l'offre et l'achat d'AMM respectant les normes de sécurité existantes pour les fauteuils roulants manuels, les fauteuils roulants motorisés, les triporteurs et quadriporteurs au Québec (M-183). Seulement une rencontre a eu lieu entre la SAAQ, le MSSS et la RAMQ afin de discuter de la possibilité de se doter de telles normes de sécurité lors de la conception et la fabrication d'AMM. À l'échéance du PGMO, soit au 31 mars 2013, cet engagement était toujours en cours de réalisation.

Afin d'uniformiser les règles de sécurité et leur application lors de la conception et la fabrication des AMM, mentionnons que l'INSPQ, dans son rapport dressant l'état de situation des AMM au Québec, propose la création par Transports Canada d'une classe de véhicules AMM qui permettrait de définir légalement des normes de conception et de fabrication pour ces appareils avec la possibilité de développer un système d'homologation canadien.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles concernant les piétons handicapés et les usagers d'une AMM

Quelques actions ont été réalisées au Québec depuis 2009 dans le cadre de la politique À part entière en matière de déplacements piétonniers pour les personnes handicapées. Les municipalités ont réalisé plusieurs actions quant à la conception et à l'entretien des infrastructures de transport relativement aux déplacements piétonniers des personnes handicapées. Selon les données des plans d'action annuels, environ 70 % des municipalités d'au moins 15 000 habitants au Québec ont réalisé ou partiellement réalisé 322 mesures visant à améliorer les déplacements piétonniers des personnes handicapées. De plus, il était prévu que la notion de parcours sans obstacles soit intégrée dans un guide sur la conception et l'entretien des infrastructures municipales, produit en collaboration avec l'Office et le MAMOT. Ce guide n'a pas été complété au cours des cinq premières années de mise en œuvre de la politique. Donc, les nombreuses initiatives sur le plan municipal ont pu contribuer à réduire l'obstacle lié à la conception et à l'entretien des infrastructures de transport, du moins dans les municipalités d'au moins 15 000 habitants, mais il n'est pas possible de savoir si ces mesures ont tenu compte de la notion de parcours sans obstacles.

En matière de sécurité, il faut mentionner que près de neuf municipalités sur dix assujetties à la production d'un plan d'action annuel ont mentionné dans le cadre de la collecte de données de l'Office avoir adopté des règles ou des normes de sécurité pour les piétons handicapés qui tiennent compte de leurs besoins lors des événements spéciaux et lors des travaux de la voirie. En outre, très peu de municipalités ont indiqué avoir offert une formation à ce sujet aux chauffeurs d'autobus ou aux employés responsables du transport sur leur territoire (17 %). Malgré toutes les actions posées sur le plan local, aucune action n'a été réalisée au plan national. Le MTMDET n'a pas intégré, comme prévu, de mesures liées à la sécurité des piétons handicapés dans le Plan d'action ministériel sur la sécurité routière 2009-2012. Ainsi, il semble que l'obstacle en lien avec la sécurité des piétons handicapés demeure à la suite des cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière.

Puis, rappelons qu'au Québec, en 2012, on estime que 6 940 personnes ayant une incapacité liée à la motricité utilisent un fauteuil roulant électrique pour faciliter leurs déplacements et qu'environ 14 300 personnes utilisent un scooter de mobilité ou un triporteur. Depuis 2009, des actions ont été réalisées dans le cadre de la politique À part entière afin de réduire l'obstacle qui stipulait que la circulation des personnes handicapées utilisant une AMM sur le réseau routier n'était pas suffisamment encadrée légalement. Sur le plan municipal, les résultats de l'enquête menée par l'Office démontrent que depuis 2009, près du tiers des municipalités qui comptent au moins 15 000 habitants disent avoir pris des mesures, développé un code volontaire ou mis en place des règles de sécurité pour les personnes handicapées qui utilisent une AMM. Par ailleurs, plusieurs actions ont été réalisées sur le plan national. En effet, les partenariats réalisés entre la SAAQ, le MTMDET et l'INSPQ ont permis la réalisation d'un avis de santé publique sur la situation des AMM au Québec, la mise sur pied d'un projet d'étude dans les villes de Magog, de Montréal et de Victoriaville ainsi que l'élaboration d'un projet de règlement en cette matière. Cependant, puisque le projet de règlement n'a pas été adopté comme prévu au PGMO durant la période visée par le rapport, l'obstacle n'a pas été réduit. Dans le cadre du PEG, le MTMDET s'est engagé à collaborer à l'identification et à la mise en œuvre de normes, de réglementations et de dispositions concernant la circulation des AMM dans les aménagements extérieurs, les infrastructures et les moyens de transport (engagement 13). Cet engagement sera réalisé en collaboration avec le

MEES²⁹, le MSSS, l'Office, la RAMQ et la SAAQ. D'ailleurs, un projet pilote se déroulant sur l'ensemble du territoire québécois visant à encadrer de manière sécuritaire les déplacements des personnes handicapées utilisant une AMM est entré en vigueur le 1^{er} juin 2015.

En ce qui concerne l'obstacle selon lequel les AMM fournies ne répondraient pas toujours aux normes de sécurité lors de leur conception et leur fabrication, très peu d'actions ont été mises en œuvre afin de le réduire. En effet, le seul moyen prévu au PGMO en ce sens n'a pas été réalisé. Donc, l'obstacle demeure après les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière.

Déplacements interurbains

Selon l'EPLA (2006), 13 % des personnes avec incapacité ont utilisé l'autobus interurbain pour effectuer de longs trajets, surtout les femmes et les jeunes de 15 à 34 ans. Parmi les personnes ayant utilisé l'autobus interurbain, relativement peu de Québécoises et Québécois avec incapacité ont rencontré des obstacles, soit une proportion de 3,8 % (Camirand et autres 2010).

Deux obstacles auxquels font face les usagers handicapés qui utilisent le transport interurbain ont été identifiés lors de l'élaboration de la politique À part entière. Le premier concernait l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures en transport interurbain, notamment aux haltes routières, aux terminus d'autocars, aux quais d'embarquement et aux services de restauration à proximité de ces infrastructures. Ces services et infrastructures ne seraient pas toujours accessibles aux personnes handicapées. Ils sont adaptés selon les demandes ponctuelles des personnes handicapées. Pour réduire cet obstacle, des actions étaient prévues. Les actions qui seront présentées dans cette section afin de réduire l'obstacle concernent l'adaptation de l'offre de services en transport interurbain.

Le deuxième obstacle indique que les services de transport interurbain et les services de transport adapté auraient développé très peu d'ententes de complémentarité afin d'offrir aux personnes handicapées des possibilités de déplacements sur plus d'un territoire de desserte. Face à cet obstacle, l'objectif pour le réduire était de favoriser le développement d'un réseau de complémentarité entre les services de transport interurbain et de transport adapté afin de faciliter les déplacements interurbains des personnes handicapées.

Un portrait des programmes de subventions aux véhicules collectifs accessibles est tout d'abord dressé. Mentionnons que toute l'information concernant l'accessibilité des taxis est insérée dans cette section puisque durant la période visée par le présent rapport, un des programmes gouvernementaux en vigueur était le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Ensuite, afin d'être en mesure d'évaluer si la politique a permis de réduire ces obstacles, les actions menées depuis 2009 sont présentées.

Portrait des programmes de subventions aux véhicules collectifs accessibles

Un premier programme administré par le MTMDET, soit le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, est entré en vigueur en 2001. Ce programme a été remplacé depuis février 2014 par

.....
29. Au moment du PEG, le ministère se nommait le MEESR.

le Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles. En effet, il vise l'adaptation de taxis, d'autobus ainsi que certains terminus d'autobus afin de les rendre accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, en plus d'accorder des subventions pour l'acquisition de taxis universellement accessibles (MTQ 2015c, 2014b).

Le tableau 18 montre les dépenses relatives au Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles du MTMDET. On remarque que chaque année, une plus grande part des dépenses dans ce programme est consacrée à l'adaptation et à l'acquisition de taxis universellement accessibles, tandis que les dépenses liées à l'adaptation des autobus et des terminus sont moins élevées. Par exemple, en 2009-2010, un peu plus de 1,3 million a été versé en subventions pour l'adaptation de taxis et l'acquisition de taxis accessibles comparativement à un peu plus de 200 000 \$ accordés pour l'adaptation d'autobus et de terminus. Pour la période d'évaluation de la mise en œuvre de la politique À part entière à l'étude, l'année 2010-2011 est celle où il y a eu les dépenses les plus élevées dans ce programme, c'est-à-dire que le budget a atteint près de 4 millions. Enfin, en 2013-2014, les dépenses ont diminué pour se chiffrer à 2,2 millions (tableau 18). Les normes de ce programme ont été révisées en 2014-2015. Pour 2015-2016, une enveloppe budgétaire de 1,5 million a été attribuée. Il vise maintenant uniquement l'adaptation de véhicules et d'autobus 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. Ainsi, les projets pour adapter les terminus ne sont plus subventionnés dans le cadre de ce programme puisque ce volet n'a pas été sollicité depuis 2010 (MTQ 2015d).

Tableau 18

Dépenses associées au Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles, MTMDET, 2009-2010 à 2014-2015

	Adaptation de taxis et acquisition de taxis universellement accessibles	Adaptation des autobus et terminus	Total des dépenses du Programme
	\$		
2009-2010	1 359 448	235 351	1 594 799
2010-2011	3 590 667	406 895	3 997 562
2011-2012	2 160 000	87 647	2 247 647
2012-2013	1 060 000	528 375	1 588 375
2013-2014	2 020 000	175 000	2 195 000
2014-2015	1 450 000	0	1 450 000
Taux de variation	6,7 %		-9,1 %

Sources : Données provenant du RPM, Office des personnes handicapées du Québec, 2015.
MTMDET, données administratives, 2016.

Durant la période visée par le présent rapport, le MTMDET a procédé à une évaluation du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Cette évaluation a été complétée, mais le rapport n'a pas été rendu public.

Actions réalisées pour favoriser l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures de transport interurbain pour les personnes handicapées et pour développer une offre de services sans obstacles

Afin d'améliorer l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures de transport interurbain pour les personnes handicapées, le MTMDET avait pris comme engagement au PGMO d'améliorer l'accessibilité des parcs routiers déjà existants par le biais du Programme de modernisation des parcs routiers et d'accorder un soutien financier pour la construction de nouveaux parcs routiers accessibles (M-168). Cet engagement a été réalisé en continu tout au long du PGMO. Il a été inscrit comme étant réalisé en 2012-2013 puisqu'à ce moment, le MTMDET a complété la mise en place de sept nouvelles aires de services qui répondent aux critères d'accessibilité universelle.

Le MTMDET était également responsable de mettre en place des villages-relais³⁰ qui offrent des services universellement accessibles (M-169). À cet effet, le MTMDET était responsable de suivre les travaux relatifs à la mise en place de tels villages-relais et d'accréditer ceux qui sont universellement accessibles. À la suite de leur accréditation, les municipalités qui s'inscrivent en tant que villages-relais et les commerçants qui y offrent des services ont cinq ans pour respecter les normes d'accessibilité. En 2009-2010, dix-sept villages-relais ont été accrédités par le MTMDET et en 2010-2011, cinq l'ont été. Mentionnons qu'en date du 31 mars 2015, on compte 41 villages-relais sur l'ensemble du territoire québécois (MTQ 2015f). En juin 2012, le MTMDET a signé une entente avec l'organisme Kéroul afin que celui-ci évalue tous les commerces présents dans les villages-relais qui ont été accrédités en 2008 et pour lesquels le délai pour se conformer aux normes d'accessibilité arrivait à échéance en 2013. Un contrat d'un peu plus de 76 000 \$ a été attribué à cet organisme pour la réalisation de ce mandat. Ainsi, cet engagement au PGMO est réalisé en continu.

Puis, le MTMDET s'était engagé au PGMO à accorder des subventions afin d'adapter des autocars et des terminus qui effectuent des déplacements interurbains (M-196). À l'échéance du PGMO, ce moyen était toujours en cours de réalisation et comme mentionné plus haut, cet engagement se poursuit par la reconduction du Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles. Les subventions accordées dans le cadre de ce programme ont tout de même permis d'adapter 33 autobus et 2 terminus d'autobus dans la période de mise en œuvre de la politique À part entière à l'étude, soit entre 2009 et 2013. Le MTMDET s'était également engagé à accorder des subventions gouvernementales pour l'adaptation de taxis dans ce même programme (M-197). Au total, pour la période de mise en œuvre du PGMO, soit entre 2009 et 2013, le MTQ a accordé 413 subventions pour l'adaptation de taxis. Le nombre de taxis adaptés est passé de 101 en 2008-2009 à 514 en 2012-2013 (MTQ 2013a). À l'échéance du PGMO, soit en 2013, ce moyen était toujours en cours de réalisation.

30. Spécifions qu'un village-relais est « une municipalité reconnue par le ministère des Transports du Québec qui offre, avec l'aide de ses commerçants, une diversité de services et un lieu d'arrêt agréable et sécuritaire. En plus des services, les villages-relais offrent aux voyageurs des attraits touristiques, culturels et naturels, des aménagements de qualité et un environnement à leur image, donnant ainsi le goût aux visiteurs de prolonger leur séjour » (MTQ 2015e).

Toujours dans le but d'améliorer l'accès aux services et aux infrastructures lors de déplacements interurbains, un engagement du MTMDET au PGM0 visait à accorder un soutien financier pour développer un portail accessible sur Internet diffusant de l'information sur l'ensemble de l'offre de transport collectif régulier et adapté au Québec (M-220). Cet engagement a été réalisé en 2009-2010, puisque le MTMDET a accordé une subvention à la Fédération des transporteurs par autobus pour réaliser le projet espacebus.ca. Ce portail donnait accès à des renseignements sur les déplacements interurbains et faisait le pont avec l'information sur l'offre de services en transport collectif régulier et adapté au Québec. Cependant, au moment d'écrire ce rapport, le site Web contenant ces renseignements n'était plus disponible. L'information présente sur le site espacebus.ca aurait été transférée sur le site de la Fédération. On constate toutefois qu'il n'y a aucune trace de cette information.

Dans le cadre de la production du présent rapport, l'Office a procédé à une collecte de données en 2014-2015 auprès de la Fédération pour obtenir des renseignements plus détaillés sur les déplacements interurbains. Cette collecte visait à savoir si des améliorations avaient été apportées depuis 2009. Avant toute chose, il faut savoir que parmi les six entreprises de transporteurs interurbains³¹ membres de la Fédération au moment de répondre au questionnaire³², la majorité détient un véhicule permettant de transporter des personnes handicapées. Au besoin, les transporteurs qui n'ont pas d'autocar adapté peuvent en louer un auprès d'un autre transporteur. Ainsi, la Fédération assure que les 47 circuits de transport interurbain au Québec qu'elle dessert sont accessibles.

En ce qui concerne les plages horaires, les usagers handicapés bénéficient des mêmes plages horaires que les personnes sans incapacité. Ils doivent cependant aviser le transporteur afin que ce dernier puisse affecter un véhicule adapté sur la ligne demandée. Puis, il faut mentionner que le territoire de desserte en lien avec le transport interurbain n'a pas été agrandi depuis 2009, puisqu'il y a une diminution de la demande des usagers pour l'utilisation de ce genre de services et que les coûts relatifs à ce type de déplacements sont croissants.

Les membres de la Fédération ont contribué à améliorer l'accessibilité des infrastructures de transport interurbain, par exemple, par l'ajout de rampes d'accès et l'adaptation des terminus depuis 2009. Selon la Fédération, les principales gares d'autobus auraient toutes été adaptées. Même si les transporteurs ne sont pas propriétaires des lieux, ils transigent avec les agences en région qui en sont responsables. En plus, depuis 2009, les membres de la Fédération ont procédé à l'achat de véhicules de transport accessibles ou à l'adaptation de véhicules par le biais du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Par exemple, Orléans Express détient maintenant huit véhicules interurbains aptes à accueillir jusqu'à deux fauteuils roulants par véhicules.

Actions réalisées pour développer un réseau de complémentarité entre le transport interurbain et le transport adapté

Le deuxième obstacle identifié stipulait que les services de transport interurbain et les services de transport adapté auraient développé très peu d'ententes de complémentarité afin d'offrir aux personnes handicapées des possibilités de déplacements sur plus d'un territoire de desserte. Aucun engagement à cet effet n'était prévu au PGM0.

31. Selon les informations fournies par la Fédération, neuf autres entreprises offrent des services de transport interurbain. Cependant, elles ne sont pas membres de la Fédération et ne représenteraient que 5 % du réseau offrant ce type de services.

32. Selon le site Web de la Fédération à jour au 31 juillet 2015, vingt entreprises sont membres en tant que transporteur interurbain.

Dans le cadre d'une demande d'information au MTMDET, ce dernier nous a mentionné n'avoir versé aucune subvention quant à des ententes de réciprocité ou de complémentarité entre le transport interurbain et le transport adapté. Puis, l'Office avait également adressé une demande d'information concernant le développement d'ententes de complémentarité entre le transport interurbain et le transport adapté lors de la collecte de données menée auprès de la Fédération. Cette dernière a affirmé que depuis 2009, une dizaine d'ententes ont été prises entre les MRC et les conférences régionales des élus (CRÉ)³³ des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de Magog, de Charlevoix et de la Mauricie. Ces ententes visent à utiliser les places disponibles dans les autocars circulant sur les services réguliers pour les attribuer aux personnes handicapées.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés lors des déplacements interurbains

En conclusion, il semble que plusieurs efforts aient été faits durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière pour rendre les services et les infrastructures de transport interurbain accessibles. En effet, le MTMDET a contribué à la mise en place de nombreux parcs routiers et de villages-relais qui doivent être accessibles, en plus de permettre l'adaptation de terminus et l'achat de plusieurs véhicules de transport accessibles par le biais du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant de 2009 à 2013 et du nouveau Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles en 2014. D'ailleurs, ces efforts sur le plan gouvernemental vont se poursuivre dans les prochaines années puisque le MTMDET, le MEES et le MFamille sont responsables de l'engagement 17 au PEG, soit d'intégrer ou de maintenir des critères d'accessibilité aux personnes handicapées dans tous les programmes pertinents d'aide financière subventionnant des projets d'immobilisation des infrastructures, des installations et des établissements fréquentés par le public et que les critères doivent être conformes aux normes de conception sans obstacles du CCQ, au contenu réglementaire et aux normes inscrites dans les tomes de la collection *Normes-Ouvrages routiers* et à toute réglementation à venir concernant le parcours sans obstacles. De plus, il semble que l'offre de services en transport interurbain s'est améliorée. Ces actions ont contribué à améliorer l'accès aux services et l'accessibilité des infrastructures lors des déplacements interurbains des personnes handicapées. Par ailleurs, la Fédération a pris plusieurs initiatives pour améliorer l'offre de services pour les personnes handicapées. Au regard de toutes ces actions menées, il est possible de dire que l'obstacle a été réduit en partie et que les déplacements interurbains sont plus accessibles aux personnes handicapées qu'ils ne l'étaient en 2009.

À notre connaissance, peu d'actions ont été menées pour développer des ententes de complémentarité entre les services de transport interurbain et les services de transport adapté dans la période de mise en œuvre de la politique À part entière à l'étude. Aucun engagement n'était d'ailleurs prévu à cet effet au PGMO. Ainsi, cet obstacle semble demeurer dans la majorité des régions du Québec.

.....
33. Les CRÉ ont été abolies en 2015 dans la foulée du pacte fiscal transitoire entre le gouvernement et les municipalités.

Automobile

Selon les données de l'ESG (2010), l'automobile (voiture, camion ou fourgonnette), comme conducteur, est le mode de transport le plus utilisé chez les personnes avec incapacité (66 %). Par ailleurs, plus de quatre Québécoises et Québécois avec incapacité sur cinq détiennent un permis de conduire (82 %). Certaines de ces personnes avec incapacité, bien qu'elles soient en mesure d'utiliser l'automobile pour se rendre au travail, peuvent tout de même rencontrer des obstacles dans leurs déplacements et dans l'accomplissement d'autres activités.

Dans le cadre de l'élaboration de la politique À part entière, deux obstacles et trois objectifs de réduction d'obstacles liés aux déplacements en automobile des personnes handicapées ont été identifiés. Le premier obstacle est que les programmes publics d'adaptation des véhicules ne répondent pas aux besoins des personnes handicapées, notamment en termes de coûts d'adaptation (maximum de coûts couverts, coûts d'adaptation à l'extérieur de la région de la personne handicapée), mais aussi parce qu'ils ne tiennent pas nécessairement compte des développements technologiques qui permettraient de faciliter la conduite automobile ou d'y donner accès. L'objectif de réduction d'obstacles qui lui est associé vise à améliorer ces programmes en fonction des incapacités et des besoins des personnes handicapées.

Le deuxième obstacle concerne les espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées. En ce sens, les deuxième et troisième objectifs de réduction d'obstacles visent à préciser les normes et les règles en matière d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, soit leur répartition, leur identification et leur utilisation, ainsi qu'à promouvoir le respect de ces normes et règles auprès des personnes handicapées et de l'ensemble de la population.

Les programmes d'adaptation de véhicules pour les personnes handicapées et les dépenses qui leur sont associées seront tout d'abord présentés. Les actions menées dans le cadre de la politique À part entière pour améliorer le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées du MTMDET seront décrites. Puis, le Programme en matière de vignette de stationnement automobile pour personnes handicapées et les actions menées pour l'améliorer seront explicités. Enfin, les actions réalisées pour préciser et promouvoir les normes et les règles en matière d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées seront détaillées.

Portrait des programmes d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées

Quatre programmes ont trait à l'adaptation de véhicule au Québec. Il s'agit du Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées, qui est élaboré et financé par le MTMDET et géré par la SAAQ, du Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes accidentées de la route de la SAAQ, puis de deux programmes d'indemnisation en lien avec l'adaptation de véhicule, dont la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST)³⁴ est responsable. Le premier permet aux personnes ayant subi des blessures dans le cadre de leur travail d'adapter leur véhicule si elles éprouvent des difficultés lors de leurs déplacements

34. Cet organisme comprend, depuis le 1^{er} janvier 2016, les activités de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST).

en automobile à la suite de l'évènement (CSST 2015) et le deuxième offre cette possibilité aux personnes qui ont subi des blessures lors d'un acte criminel (CSST 2010). Dans le cadre du présent rapport, uniquement les données du Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées du MTMDET ainsi que des deux programmes de la CNESST seront présentées. Il ne sera donc pas question du Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes accidentées de la route de la SAAQ, puisque les données ne sont pas disponibles pour ce programme.

Le tableau 19 présente l'évolution des dépenses relatives au Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées du MTMDET depuis 2009. On constate une légère diminution des dépenses de 2009 à 2012. En 2009, les dépenses se chiffraient à 9 905 405 \$, tandis qu'elles étaient de 8 373 642 \$ en 2012. Puis, en 2013, on remarque une légère augmentation des dépenses relatives à ce programme, puisqu'elles se chiffrent à 8 441 421 \$. Globalement, les dépenses du Programme ont diminué de 15 % entre 2009 et 2013. Quant au nombre de demandes traitées, qui inclut les adaptations de véhicules ainsi que les ajouts et les réparations effectués sur des véhicules, il a globalement diminué de 8 % depuis 2009.

Tableau 19

Évolution des dépenses associées au Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées, MTMDET, 2009 à 2014

	Demandes traitées ¹	Dépenses totales
	n	\$
2009	2 206	9 905 405
2010	2 064	9 000 330
2011	1 927	8 027 653
2012	1 995	8 373 642
2013	2 024	8 441 421
Taux de variation	-8,3 %	-14,8 %

1. Comprend le nombre d'adaptations, d'ajouts et de réparations réalisés.

Source : SAAQ, données administratives, 2015.

Au tableau 20 sont présentées les dépenses relatives aux deux programmes de la CNESST. Les dépenses relatives au Programme d'indemnisation pour les victimes d'accident du travail ont diminué de 8,7 % entre 2009-2010 et 2014-2015, passant de 978 192 \$ à 893 474 \$. Les dépenses du Programme d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels ont également diminué de 91,7 % pour cette même période, soit de 18 040 \$ à 1 489 \$.

Tableau 20

**Évolution des dépenses associées aux programmes d'indemnisation,
CNESST, 2009-2010 à 2014-2015**

	Dépenses
	\$
Programme d'indemnisation pour les victimes d'accident du travail	
2009-2010	978 192
2010-2011	888 315
2011-2012	973 646
2012-2013	1 079 841
2013-2014	767 076
2014-2015	893 474
Taux de variation	-8,7 %
Programme d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels	
2009-2010	18 040
2010-2011	2 413
2011-2012	22 587
2012-2013	48 504
2013-2014	18 738
2014-2015	1 489
Taux de variation	-91,7 %

Source : Données provenant du RPM, Office des personnes handicapées du Québec, 2015.

Actions réalisées pour améliorer le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées

Afin de bonifier le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées, la SAAQ, en tant que gestionnaire du Programme, a mené quelques actions dans le cadre de deux engagements au PGMO.

La SAAQ s'était engagée à se positionner en ce qui concerne les exigences de qualité quant aux services des fournisseurs qui sont mandatés pour procéder aux installations d'équipements adaptés sur les véhicules automobiles (M-216). Afin de réaliser cet engagement, la SAAQ a produit le *Guide de vérification des véhicules modifiés et adaptés pour personnes handicapées* en 2011. Révisé en 2014, ce guide donne notamment des directives à suivre aux fournisseurs en vue d'adapter correctement les véhicules automobiles destinés aux personnes handicapées (SAAQ 2011). La SAAQ avait également prévu, en 2012, donner des formations, en collaboration avec l'organisme Contrôle routier Québec, sur la vérification mécanique de véhicules adaptés auprès des fournisseurs d'équipements adaptés. À l'échéance du PGMO, cet engagement était toujours en cours de réalisation.

Un deuxième engagement de la SAAQ au PGM0 avait pour objectif de réduire les délais d'analyse des demandes d'aide financière par l'optimisation des processus liés à l'adaptation d'un véhicule (M-315). La SAAQ a réalisé cet engagement en 2009-2010 et a réduit les délais d'analyse qui sont passés de six à trois mois. Ce délai de trois mois est maintenu en 2015.

Notons également que le MTMDET a procédé à une évaluation du Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées dans la période visée par le présent rapport. Le rapport d'évaluation produit par le MTMDET n'a cependant pas été rendu public.

Portrait du Programme en matière de vignette de stationnement pour personnes handicapées

Ce programme régit l'utilisation du stationnement réservé aux personnes handicapées. La SAAQ a le mandat de délivrer les vignettes de stationnement aux personnes handicapées. Le coût total du Programme pour 2013 était de 1,1 million.

Selon la SAAQ, en 2013, 141 660 personnes détenaient une vignette de stationnement. Entre 2009 et 2013, en moyenne, 19 272 nouvelles demandes pour obtenir une vignette ont été adressées annuellement à la SAAQ et en moyenne 13 952 nouvelles vignettes ont été accordées annuellement aux personnes en faisant la demande. Ainsi, en moyenne, 5 320 demandes ont été refusées annuellement, soit un peu plus du quart (28 %) des demandes (données non présentées) (SAAQ 2011, 2013). Le nombre de demandes de vignette et de demandes refusées est stable au cours de ces années.

Actions réalisées pour améliorer le Programme en matière de vignette de stationnement pour personnes handicapées

Afin d'améliorer le Programme en matière de vignette de stationnement pour personnes handicapées, la SAAQ s'est engagée, dans le cadre du PGM0, à améliorer les pratiques relatives à l'évaluation des demandes de vignette de stationnement, à leur émission et à leur contrôle. Pour ce faire, la SAAQ prévoyait réviser le formulaire de demande de vignette (M-265), les critères d'évaluation de l'incapacité y donnant droit (M-263), la brochure du Programme (M-264) et le Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées (M-266).

Des modifications ont été apportées au contenu du formulaire en 2010 pour assurer une plus grande cohésion entre les programmes, notamment l'ajout d'une nouvelle section s'adressant aux personnes accidentées de la route qui ont déjà un dossier d'indemnisation à la SAAQ et qui souhaitent se faire rembourser la demande de vignette. Le formulaire a également été rendu accessible sur le Web. Spécifions qu'avant 2010, les personnes devaient se rendre dans les bureaux de la SAAQ pour y avoir accès. Le paiement des frais relatifs à la vignette peut également être fait en ligne. Ce moyen au PGM0 a donc été réalisé.

La SAAQ a aussi procédé à la révision de la Politique relative à la gestion des vignettes identifiant les critères d'évaluation de l'incapacité y donnant droit (M-263) et a produit une nouvelle version de la brochure du Programme en 2009 (M-264). De plus, la SAAQ a commencé la révision du Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement

réservés aux personnes handicapées et certaines dispositions du Code de la sécurité routière en ce qui concerne les critères d'évaluation de l'incapacité et les évaluateurs reconnus (M-266). Ces trois moyens étaient toujours en cours de réalisation à l'échéance du PGMO au 31 mars 2013, parce que la SAAQ était en attente du rapport d'évaluation du Programme produit par le MTMDET avant de procéder aux modifications législatives ainsi qu'à la diffusion de ces dernières. Notons que le MTMDET a réalisé cette évaluation dans la période visée par le présent rapport. Le rapport d'évaluation produit par le MTMDET n'a cependant pas été rendu public.

Actions réalisées pour préciser les normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées

En lien avec l'obstacle qui relevait le manque de précision en ce qui concerne le nombre nécessaire d'espaces de stationnement, leur répartition, leur identification et leur utilisation, le MTMDET avait pris un engagement au PGMO visant à harmoniser la réglementation entre le Code de la sécurité routière et les règlements des municipalités, notamment en matière d'amendes (M-326). Cet engagement n'a jamais débuté puisque le MTMDET a estimé, après coup, qu'il est du ressort des municipalités de régulariser les amendes liées aux stationnements réservés aux personnes handicapées.

Puis, le MTMDET était également responsable dans le cadre du PGMO d'uniformiser les normes de signalisation en matière d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées (M-327). En 2010-2011, le MTMDET mentionne avoir réalisé cet engagement en précisant les normes liées à l'identification des stationnements réservés aux personnes handicapées.

L'analyse des plans d'action des municipalités permet de constater que de nombreuses mesures concernent les stationnements réservés aux personnes handicapées. On compte ainsi 48 municipalités différentes qui ont réalisé ou partiellement réalisé 262 mesures à ce sujet entre 2009 et 2013, c'est-à-dire 70 % des municipalités assujetties à la production d'un plan d'action annuel. L'analyse de leurs plans d'action annuels démontre que 48 mesures concernent l'ajout ou le déplacement pour une meilleure localisation d'un espace de stationnement réservé aux personnes handicapées. L'aménagement de stationnements réservés aux personnes handicapées selon les normes en vigueur est également une préoccupation des municipalités, puisque ces dernières ont réalisé ou partiellement réalisé 59 mesures en ce sens (données non présentées).

Les MO qui offrent des services à la population doivent également s'assurer que leurs infrastructures, notamment les stationnements, soient accessibles. Entre 2009-2010 et 2013-2014, les MO ont indiqué dans leurs plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées avoir réalisé ou partiellement réalisé 38 mesures quant aux espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées (donnée non présentée).

Actions réalisées pour promouvoir le respect des normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées

Rappelons que l'obstacle identifié lors de l'élaboration de la politique À part entière mentionne que les personnes handicapées utilisatrices des stationnements réservés ne connaissent pas suffisamment les normes s'y rattachant. En vue de réduire cet obstacle, des actions visant à promouvoir le respect de ces normes pour l'ensemble de la population québécoise étaient prévues.

En 2007, l'Office a réalisé le *Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités* (Office 2007). Le MAMOT s'est engagé au PGMO à collaborer à sa diffusion auprès des municipalités (M-153). L'action a été réalisée en 2010-2011. Ainsi, à la suite de la validation du contenu du Guide par le MAMOT, ce dernier a procédé à sa diffusion par différents moyens : une actualité est parue sur son site Web, une cyberlettre a été envoyée à toutes les municipalités afin de les aviser de la disponibilité de ce guide et une actualité est parue dans l'intranet du MAMOT à l'intention de son personnel.

L'analyse des plans d'action des municipalités démontre que ces dernières ont également réalisé des actions pour sensibiliser leur population au respect des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées. En effet, entre 2009 et 2013, 22 mesures ont été réalisées ou partiellement réalisées par 14 municipalités afin de sensibiliser les propriétaires de commerces au respect des normes relatives aux stationnements réservés aux personnes handicapées. Puis, 6 municipalités ont réalisé ou partiellement réalisé 18 mesures afin de sensibiliser, essentiellement la population générale, au respect des normes des stationnements réservés aux personnes handicapées.

Notons qu'un article paru en février 2014 dans le cyberbulletin de l'Office, *l'Express-O*, concernait les bonnes pratiques à adopter en termes de déneigement des stationnements réservés aux personnes handicapées (*Express-O* 2014). Cet article visait à sensibiliser les municipalités, mais aussi les commerçants à identifier par le biais du panneau prescrit (P-150-5) les espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées ainsi qu'à les déneiger adéquatement pour faciliter les déplacements des personnes handicapées.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles concernant les déplacements en automobile pour les personnes handicapées

Rappelons que lors de l'élaboration de la politique À part entière, il avait été soulevé que les programmes publics pour l'adaptation de véhicule ne répondaient pas à l'ensemble des besoins des personnes handicapées. La SAAQ a diminué les délais d'attente liés à l'adaptation du véhicule et a fourni un guide aux personnes responsables d'adapter les véhicules des personnes handicapées afin de s'assurer du respect des normes et de la sécurité des adaptations effectuées. Par ailleurs, soulignons que les dépenses relatives au Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées ont diminué de près de 15 % entre 2009 et 2013 ainsi que le nombre de demandes traitées, qui a décliné de 8 % au cours de la même période. Les dépenses des programmes d'indemnisation ont également diminué durant la période à l'étude, soit de 9 % pour le Programme d'indemnisation pour les victimes d'accident du travail et de 92 % pour le Programme d'indemnisation pour les victimes d'actes criminels. De plus, l'obstacle identifié lors de l'élaboration de la politique À part entière faisait mention que les programmes d'adaptation de véhicule ne tiennent pas nécessairement compte des développements technologiques permettant de faciliter la conduite automobile ou d'y donner accès. Or, le MTMDET affirme que les normes de ces programmes n'ont pas été modifiées au cours de la période à l'étude. Donc, bien que certaines améliorations en lien avec ce programme puissent être constatées, l'obstacle comme il a été formulé lors de l'élaboration de la politique ne semble pas avoir été réduit.

Le deuxième obstacle identifiait que les normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées ne sont pas suffisamment précises. La signalisation des stationnements réservés aux personnes handicapées a été précisée dans le Code de la sécurité routière avec l'adoption

d'un panneau unique (P-150-5). Certaines améliorations ont aussi été apportées au Programme en matière de vignette de stationnement pour personnes handicapées, entre autres, la Politique relative à la gestion des vignettes et le formulaire de demande de vignette de stationnement ont été révisés. Notons que la SAAQ prévoit réaliser en 2016-2017 une évaluation de ce programme. Aussi, les municipalités d'au moins 15 000 habitants ont réalisé de nombreuses actions en lien avec les stationnements réservés aux personnes handicapées. Ce deuxième obstacle identifiait également le fait que les normes pour les stationnements réservés aux personnes handicapées ne sont pas connues de la part des personnes handicapées et de la population en général. Afin de réduire cet obstacle, un outil a été créé, soit le *Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités* afin de les aider dans l'application des normes pour les stationnements. Donc, il semble que l'obstacle ait été réduit.

Transport scolaire régulier et adapté

Selon les données québécoises de l'EPLA de 2006, un peu plus de la moitié (52 %) des enfants de 5 à 14 ans avec incapacité qui fréquentent l'école s'y rendent en autobus scolaire régulier ou en utilisant le transport en commun régulier et une proportion de 7 %³⁵ des enfants avec incapacité de 5 à 14 ans utilisent le transport scolaire adapté pour se rendre à l'école (Camirand et autres 2010).

Parmi les obstacles qui sont ressortis des consultations réalisées dans le cadre de l'élaboration de la politique À part entière, il y en a un qui indique que les services de transport scolaire régulier sont peu adaptés pour les élèves handicapés et qu'ils ne leur permettent pas d'utiliser ces services au même titre que les autres élèves. Afin de réduire cet obstacle, la politique À part entière a comme objectif de favoriser l'adaptation des services de transport scolaire régulier pour faciliter leur utilisation par les élèves handicapés.

En lien avec l'utilisation du transport scolaire adapté, ce mode de transport ne permet pas toujours de couvrir l'ensemble des besoins en déplacement des élèves, par exemple, lors des activités parascolaires, de sorties éducatives ou lorsque l'élève est inscrit à un service de surveillance et d'accompagnement au niveau secondaire. En plus, la durée des déplacements par le biais de ce moyen de transport est souvent beaucoup plus longue que les normes fixées pour les déplacements en transport scolaire régulier.

Portrait du transport scolaire

Le transport scolaire est organisé par les commissions scolaires et par les établissements d'enseignement privés en vertu de l'article 62 de la Loi sur l'enseignement privé (Québec 1992). Ils sont responsables de déterminer les besoins des élèves en transport scolaire ainsi que les normes d'admissibilité des élèves aux services de transport. Ce sont des entreprises privées qui vont par la suite desservir le transport scolaire.

Deux types de transport scolaire adapté existent, soit le transport scolaire par berline et le transport scolaire par autobus adapté. Une berline est une automobile familiale pouvant transporter de quatre à huit passagers. Les autobus adaptés ont habituellement une plateforme élévatrice pour fauteuil roulant (ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport [MELS] 2014 : 23-24). Le transport

.....
35. Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

par berline permet une plus grande flexibilité que les autobus scolaires dans les régions rurales où il y a une plus faible densité populationnelle. Ainsi, selon les données du MEES, près de 80 % du parc de véhicules utilisés pour transporter des élèves handicapés sont des berlines.

Chaque commission scolaire a une politique sur le transport scolaire des élèves, incluant des directives spécifiques sur le transport adapté pour les élèves handicapés. Chaque commission scolaire est responsable de déterminer quels sont les enfants qui doivent utiliser le transport scolaire par berline en fonction de critères qui leur sont propres.

Actions réalisées pour adapter les services de transport scolaire régulier et faciliter leur utilisation par les élèves handicapés

Le MEES fournit une allocation supplémentaire aux commissions scolaires concernant le transport scolaire des élèves handicapés ou des élèves en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage. Chaque commission scolaire est responsable de la gestion des allocations financières reçues. En 2009-2010, les dépenses pour ce programme se chiffraient à 650 000 \$. En 2012-2013, les allocations ont augmenté de 18,8 %, se chiffrant à 772 381 \$.

Dans le cadre du PGMO, le MEES s'est engagé à maintenir ce soutien financier offert aux commissions scolaires et aux établissements d'enseignement privés lorsqu'un véhicule de transport régulier doit être adapté pour accueillir un élève handicapé (M-186). Le MEES a réalisé ce moyen en 2009-2010 et a maintenu le financement durant chacune des années visées par le PGMO. Nous ne détenons pas de données sur le nombre de véhicules réguliers qui ont été adaptés.

Actions réalisées pour améliorer l'offre de services en transport scolaire adapté

Dans le but d'améliorer la coordination entre les divers réseaux de transport financés par le MTMDet, le MEES et le MSSS, un des engagements prévus au PGMO visait à mettre sur pied le Groupe de travail sur l'amélioration de l'offre de services en transport public adapté, scolaire et spécialisé au Québec (Groupe de travail) ainsi qu'à contribuer à ses travaux (M-217). Ce groupe de travail avait également pour but de proposer des solutions pour bonifier l'offre de services en transport pour les personnes handicapées, comprenant le transport scolaire adapté. Plusieurs MO étaient impliqués dans la réalisation de cet engagement, soit le MTMDet, le MSSS, le MTESS³⁶, le MEES, le MAMOT et l'Office. Le mandat du Groupe de travail consistait notamment à dresser un état de situation exhaustif en matière de transport pour les personnes handicapées, incluant les élèves handicapés, au Québec et à élaborer des scénarios permettant d'améliorer l'offre de services en transport public adapté, scolaire et spécialisé. À l'échéance du PGMO, cet engagement avait été réalisé. En effet, en 2010, une note ministérielle confidentielle contenant les principaux constats auxquels est arrivé le Groupe de travail a été présentée par le président du Groupe de travail aux autorités des MO concernés. Ces derniers ont convenu de mettre sur pied un comité interministériel qui encadrerait la suite des travaux et pour lequel le MTMDet en assumerait le leadership. Cependant, depuis le dépôt de la note aux MO concernés, il n'y a pas eu de suite aux scénarios proposés. En effet, comme mentionné dans l'état d'avancement de la mesure au PGMO, le MTMDet a conclu qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre ces travaux.

.....
36. Au moment du PGMO, le ministère se nommait le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS). Depuis l'échéance du PGMO en 2013, le ministère du Travail a fusionné avec le MESS pour devenir, le 27 février 2015, le MTESS.

Toujours selon le MEES, en 2009-2010, parmi les 18 276 élèves handicapés inscrits, 15 254 utilisaient les services de transport du matin et du soir, qu'il s'agisse d'autobus adaptés ou de berlines affectées spécifiquement au transport des élèves handicapés, soit 84 % des élèves handicapés inscrits (tableau 21). En 2013-2014, 23 999 élèves handicapés étaient inscrits et parmi ceux-ci, 19 263 utilisaient les services de transport adapté, soit une proportion de 80 %. Le nombre d'élèves handicapés inscrits ainsi que le nombre d'élèves handicapés transportés sont en constante augmentation pour la période 2009-2010 à 2013-2014. Par contre, la proportion d'élèves handicapés transportés diminue, passant de 84 % à 80 %. La proportion d'élèves transportés reste cependant relativement stable entre 2009-2010 et 2012-2013, soit environ 62 % (données non présentées) (MELS 2014 : 34).

Au tableau 21, on remarque que les dépenses globales pour le transport scolaire du matin et du soir des élèves handicapés ont augmenté de 18 % entre 2009-2010 et 2013-2014, passant d'environ 73 millions à près de 86 millions. Cette hausse des dépenses correspond à l'augmentation du nombre d'élèves handicapés transportés ainsi qu'à l'évolution de la composition du parc de véhicules pour le transport scolaire. En effet, selon le MEES, le nombre de berlines est passé de 2 210 en 2008-2009 à 2 365 en 2011-2012, soit une augmentation de 7,0 %. On constate aussi une augmentation de 6,3 % du nombre d'autobus adaptés, puisque le nombre passe de 317 en 2008-2009 à 337 en 2011-2012 (données non présentées) (MELS 2014).

Tableau 21

**Nombre et proportion d'élèves handicapés¹ transportés dans l'ensemble
du réseau scolaire du Québec et dépenses associées, MEES, 2009-2010 à 2013-2014**

	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Taux de variation (%)
Nombre d'élèves handicapés inscrits (n)	18 276	19 772	21 341	22 776	23 999	31,3
Nombre d'élèves handicapés transportés (n)	15 254	16 358	17 641	18 520	19 263	26,3
Proportion d'élèves handicapés transportés (%)	83,5	82,7	82,7	81,3	80,3	–
Dépenses relatives au transport scolaire des élèves handicapés (\$)	72 973 783	75 204 220	78 847 349	83 421 099	85 928 746	17,8

1. L'expression « élèves handicapés », conformément au vocabulaire utilisé par le MEES, réfère ici aux élèves âgés de 4 et 5 ans, de ceux du primaire et du secondaire, présentant un trouble grave de comportement, une déficience intellectuelle profonde, une déficience intellectuelle moyenne à sévère, une déficience motrice grave, une déficience visuelle, une déficience auditive, un trouble envahissant du développement, un trouble relevant de la psychopathologie ou encore une déficience atypique. Ainsi, l'expression « élèves handicapés » exclut ici les élèves qui ont une déficience du langage et ceux qui ont une déficience motrice légère ou organique puisqu'ils n'utilisent pas le transport scolaire adapté pour se rendre à l'école.

Un engagement pris par le MTMDET au PGMO (M-188) visait à modifier les dispositions législatives et réglementaires pour rendre obligatoire la formation des chauffeurs de berlines de transport scolaire afin de développer les connaissances du personnel des AOT au regard des caractéristiques et des besoins des personnes handicapées. La modification au Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers et de véhicules affectés au transport des élèves a été réalisée et a ainsi rendu obligatoire la formation aux chauffeurs de berlines scolaires à partir de juillet 2012. Spécifions qu'entre juillet 2012 et janvier 2013, près de 1 260 chauffeurs d'autobus ou de berlines scolaires ont suivi cette formation. Cet engagement a été réalisé en 2012-2013.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles rencontrés par les élèves handicapés qui utilisent le transport scolaire régulier ou adapté

Des allocations supplémentaires ont été accordées aux commissions scolaires pour adapter les services. Il nous est permis de croire que la réorganisation du budget alloué lors du transport scolaire régulier a contribué à développer des services qui prennent davantage en compte les besoins spécifiques des élèves handicapés. Il n'a toutefois pas été possible de vérifier en quoi consistent les adaptations réalisées et dans quelle ampleur le parc de véhicules pour le transport scolaire régulier a été adapté. Hormis l'augmentation du financement, nous ne savons pas si d'autres actions ont été entreprises par les diverses organisations responsables du transport scolaire régulier afin d'adapter les services pour en faciliter l'utilisation par les élèves handicapés.

Somme toute, peu d'actions visant à améliorer l'offre de services en transport scolaire adapté pour couvrir l'ensemble des besoins de déplacement des élèves handicapés étaient prévues et ont été réalisées dans le cadre de la mise en œuvre de la politique À part entière. L'élément majeur de la période à l'étude était l'engagement prévu au PGMO par plusieurs MO, soit par le MTMDET, le MSSS, le MTESS³⁷, le MEES, le MAMOT et l'Office. Les travaux visant à mettre sur pied un groupe de travail sur l'amélioration de l'offre de services en transport public adapté, scolaire et spécialisé au Québec ainsi qu'à proposer des solutions pour bonifier l'offre de services en transport pour les personnes handicapées, comprenant le transport scolaire adapté, ont été commencés, mais n'ont pas été poursuivis. Par ailleurs, les données disponibles nous permettent de constater, entre autres, que le financement accordé pour le transport scolaire adapté a été croissant pour la période de mise en œuvre de la politique À part entière à l'étude. Des formations qui abordaient les besoins des élèves handicapés ont été données à plus de mille chauffeurs d'autobus et de berlines en moins de six mois.

Nous ne détenons pas d'information sur la durée des déplacements en transport scolaire adapté qui ne serait pas équivalente aux normes fixées pour le transport scolaire régulier. Nous ne disposons pas de données sur l'offre de services en transport scolaire adapté en ce qui concerne la possibilité pour les élèves handicapés d'utiliser ces services afin de participer à des activités parascolaires, à des sorties éducatives ou à l'inscription à un service de surveillance et d'accompagnement au secondaire, comme cela était identifié dans l'obstacle. Donc, bien que le financement ait augmenté, il semble que l'obstacle demeure.

.....
37. Au moment du PGMO, le ministère se nommait le MEES.

Aides techniques aux déplacements

L'utilisation d'aides techniques aux déplacements joue un rôle important pour assurer la participation sociale des personnes handicapées. En effet, le portrait présenté dans la première partie de ce rapport à l'aide des données de l'ECI de 2012 a permis de constater qu'une proportion de 75 % des personnes ayant une incapacité à la motricité utilisent des aides techniques pour pallier leur incapacité, soit environ 359 070 personnes. Cependant, les données ont également permis de constater qu'une proportion significative des personnes ayant besoin d'une aide technique pour se déplacer ont des besoins partiellement comblés (17 %) ou non comblés (2,6 %) en 2012, soit un total de 69 650 personnes. Nombre d'entre elles doivent donc déboursier des frais pour l'achat ou la réparation de leurs aides techniques. D'ailleurs, selon les données de l'ECI de 2012, la principale raison invoquée par les personnes pour expliquer leurs besoins non comblés est le coût d'achat ou d'entretien de l'aide technique (65 %³⁸). Lors de l'élaboration de la politique À part entière, certains obstacles ont été identifiés afin d'améliorer l'accès et la qualité des aides techniques liées aux déplacements pour les personnes handicapées.

Cette section présente d'abord un portrait des programmes gouvernementaux d'aides techniques, pour ensuite présenter les obstacles identifiés ainsi que les actions qui ont été posées dans le cadre de la politique À part entière pour les réduire.

Portrait des programmes d'aides techniques aux déplacements

Tout d'abord, le MSSS est responsable de plusieurs programmes permettant aux personnes handicapées d'obtenir une aide technique pour leurs déplacements. Le Programme d'attribution des ambulateurs vise à fournir un ambulateur aux personnes qui ont une incapacité à la marche. Le Programme d'attribution de triporteurs et de quadriporteurs, comme nous l'avons vu plus en détail dans la section portant sur les AMM, « vise à permettre aux personnes qui n'ont pas la capacité de marcher sur de moyennes et longues distances d'obtenir un triporteur ou un quadriporteur afin de maintenir leurs capacités à réaliser certaines activités » (Office 2011a : fiche 1). Le Programme d'attribution des tricycles et des vélos adaptés « vise à soutenir les personnes handicapées de moins de 18 ans dans le développement ou le maintien de leurs capacités physiques afin de favoriser leur participation sociale » (Office 2011a : fiche 9). Le MSSS est également responsable du Programme de remboursement de frais relatifs à l'utilisation d'un chien d'assistance à la motricité qui vise à « favoriser l'autonomie et le maintien à domicile des personnes ayant une déficience motrice » (MSSS 2015 : 1).

La RAMQ, pour sa part, est responsable du Programme d'aide pour les appareils suppléant à une déficience physique. Ce programme permet aux personnes « ayant une déficience motrice d'obtenir des appareils orthopédiques de même que des aides à la locomotion et à la posture. Il couvre les coûts d'achat, d'ajustement, de réparation et de remplacement des appareils suppléant à une déficience physique » (Office 2011a : fiche 17).

De plus, d'autres programmes peuvent s'appliquer selon la cause de l'incapacité de la personne et de ses besoins en aide technique. Ainsi, la CNESST administre des programmes d'aides techniques à la locomotion et des accessoires fonctionnels destinés aux victimes d'accidents du travail ainsi qu'aux victimes d'actes criminels et aux sauveteurs lors d'un acte de civisme. Enfin, la SAAQ

.....
38. Une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle de 22,5 %).

est responsable des programmes donnant accès à des aides techniques aux déplacements pour les victimes d'accidents de la route. Il faut cependant noter que la RAMQ demeure le premier payeur, exception faite des cas couverts par la CNESST, pour les aides techniques aux déplacements couvertes dans le Programme d'appareils suppléant à une déficience physique.

Actions réalisées pour assurer un accès continu à l'information sur les aides techniques aux déplacements

Le premier obstacle relevé en lien avec les aides techniques concerne le fait que les personnes handicapées ont de la difficulté à obtenir de l'information sur les divers programmes d'aides techniques aux déplacements.

Afin de réduire cet obstacle, quatre engagements au PGMO étaient prévus. Le premier, sous la responsabilité de l'Office, visait à développer, à l'intention des personnes handicapées et leur famille, des outils d'information conviviaux pour simplifier l'accès à l'information sur les programmes, les mesures et les services qui leur sont destinés. Dans le cadre de ce moyen, l'Office a produit, mis à jour et diffusé trois guides pour les personnes handicapées et leur famille. Parmi ces trois guides, mentionnons le *Guide des programmes d'aide pour les personnes handicapées et leur famille* produit en décembre 2011 (Office 2011a). Ce guide permet de diffuser de l'information conviviale sur les programmes destinés aux personnes handicapées, dont les programmes d'aides techniques. En plus d'avoir déposé ce guide sur son site Web, l'Office en fait la promotion par une diversité de moyens (site Web, événements publics, etc.). Le Guide est également disponible sur le site Web de Portail Québec et à ses comptoirs. Notons également qu'une mise à jour de ce guide est prévue pour l'année financière 2015-2016.

Le deuxième engagement, sous la responsabilité du MSSS, prévoyait de réviser la section thématique du site Web du MSSS pour permettre un accès facile à l'information, notamment en ce qui a trait aux aides techniques (M-312). Le ministère a affirmé avoir réalisé ce moyen en 2010-2011. Puis, le MSSS devait aussi développer divers outils d'information, de sensibilisation ou de formation dans le cadre d'un autre engagement au PGMO (M-44). Entre autres choses, ce moyen a permis la distribution dans le réseau de la santé d'un dépliant explicatif du Programme de remboursement des frais relatifs à l'utilisation d'un chien d'assistance à la motricité.

Puis, le quatrième engagement au PGMO ayant pour but de garantir un accès continu à l'information sur les programmes d'aides techniques destinés aux personnes handicapées a été réalisé par le Curateur public en 2009-2010. Il s'agissait de rendre disponible un répertoire électronique interactif sur les aides techniques et les principales sources de prise en charge financière, principalement gouvernementales, auxquelles les personnes inaptes, leurs représentants légaux et les personnes handicapées peuvent avoir recours (M-269).

Actions réalisées pour assurer la mise à jour des programmes et la participation des représentants des usagers

Pour s'assurer que les programmes d'aides techniques aux déplacements puissent répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées, ceux-ci doivent être mis à jour régulièrement. Ainsi, les délais dans les processus de mise à jour peuvent représenter un obstacle dans la réponse aux besoins des personnes handicapées. De plus, la participation des représentants des usagers pourrait contribuer à faciliter l'accès et la compréhension de ces programmes.

Depuis 2009, quelques actions ont été réalisées à ce sujet. Le MSSS a notamment pris deux engagements dans le PGMQ. Le ministère s'est engagé à poursuivre la révision, le regroupement et la mise à jour des programmes d'aides techniques (M-299) et à poursuivre les activités de la Table quadripartite réunissant les représentants du MSSS, de la RAMQ, des ASSS et de l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec³⁹ afin de résoudre les situations problématiques liées à ces programmes (M-300). Dans le cadre de ces moyens, le Programme de remboursement des frais relatifs à l'utilisation d'un chien d'assistance à la motricité a été ajouté à l'offre de programmes en septembre 2010. De plus, la RAMQ a révisé le Programme d'aide pour les appareils suppléant à une déficience physique en 2012. Mentionnons que cette table quadripartite continue de se réunir de trois à quatre fois par année.

En ce qui concerne les autres programmes d'aides techniques aux déplacements, il ne semble pas que les cadres de gestion aient été mis à jour depuis 2009. En outre, des modifications mineures ont été apportées à certains programmes, notamment aux formulaires utilisés pour faire une demande d'aides techniques. C'est le cas du Programme d'attribution des ambulateurs (MSSS) et du Programme d'attribution des tricycles et des vélos adaptés (MSSS).

Quant à la participation des représentants des usagers aux processus d'évaluation et de mise à jour des programmes en lien avec les aides techniques aux déplacements, l'Office a fait parvenir un questionnaire aux organismes nationaux du MACAPH. Selon les résultats du questionnaire, un seul organisme a mentionné avoir participé à un processus d'évaluation ou de mise à jour d'un programme d'aides techniques aux déplacements. Il s'agit de l'AQRIPH. Cet organisme a participé au processus d'évaluation ou à la mise à jour du Programme d'attribution des triporteurs et des quadriporteurs du MSSS. Nous ne connaissons toutefois pas son degré d'implication, ni ne connaissons dans quelle mesure le Programme d'attribution des triporteurs et des quadriporteurs a été évalué ou mis à jour. Cet organisme n'est pas satisfait de son degré de participation. De plus, il ne croit pas que les changements apportés au Programme ont permis de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées. Enfin, les organismes nationaux sondés sont globalement d'avis que les programmes d'aides techniques aux déplacements n'ont pas connu d'améliorations depuis 2009.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles concernant les aides techniques

Cette section présentait les principales actions réalisées dans le cadre de la politique À part entière afin de réduire les obstacles liés aux programmes d'aides techniques aux déplacements pour les personnes handicapées. On constate notamment que les moyens prévus au PGMQ pour améliorer l'accès à l'information sur les programmes ont été réalisés. On peut donc affirmer que les actions réalisées ont permis de rendre davantage disponibles les informations sur ces programmes.

Quant à la mise à jour des programmes, les moyens prévus au PGMQ permettent de constater que certains ont été mis à jour, comme le Programme de remboursement des frais relatifs à l'utilisation d'un chien d'assistance à la motricité (MSSS) et le Programme d'aide pour les appareils suppléant à une déficience physique (RAMQ). Malgré ces efforts, la grande majorité des programmes d'aides techniques aux déplacements n'ont pas fait l'objet d'une révision ou d'une mise à jour depuis 2009. De plus, on peut observer que seulement un organisme représentant les usagers

39. Cette association a cessé ses activités le 31 mars 2015 en raison de la restructuration du RSSS.

au niveau national, soit l'AQRIPH, a participé aux travaux de révision du Programme d'attribution des triporteurs et des quadriporteurs du MSSS.

Finalement, considérant qu'il existe plusieurs programmes d'aides techniques aux déplacements dont l'accès varie selon le type et la cause de l'incapacité de la personne, il demeure important de s'assurer que ces programmes répondent adéquatement aux besoins et que de l'information continue sur ceux-ci soit disponible. Cependant, dans l'EPLA de 2006, seulement 9 %⁴⁰ des adultes avec incapacité ont donné comme raison pour leurs besoins non satisfaits en aides techniques qu'ils ne savent pas où obtenir l'aide technique dont ils ont besoin. La raison la plus invoquée était plutôt le coût d'achat et d'entretien de l'aide technique (47 %) (Statistique Canada 2008). Lorsque des actions sont planifiées pour améliorer la réponse aux besoins en matière d'aides techniques, il faut donc tenir compte du fait que le manque d'accès à l'information ne semble pas être l'obstacle principal rencontré par les personnes handicapées pour avoir accès aux aides techniques dont elles ont besoin.

L'ACCESSIBILITÉ DES BÂTIMENTS ET DES LIEUX PUBLICS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Lors de l'élaboration de la politique À part entière, plusieurs obstacles quant à l'accessibilité des lieux ont été identifiés. Ils ont été regroupés selon trois grandes catégories, soit : 1) l'accessibilité des nouveaux bâtiments ; 2) l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public ; 3) l'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs. Cette section vise à présenter les actions menées depuis 2009 pour réduire les obstacles identifiés parmi ces trois grands sujets et ainsi nous permettre de juger de l'efficacité de la politique À part entière.

Accessibilité des nouveaux bâtiments

Lors des consultations réalisées au moment de l'élaboration de la politique À part entière, il a été relevé que les personnes handicapées faisaient face à plusieurs obstacles quant à l'accessibilité des bâtiments nouvellement construits ou rénovés. La réglementation applicable en matière d'accessibilité pour les nouveaux bâtiments et ceux qui connaissent une transformation majeure se trouve principalement dans les normes de conception sans obstacles du CCQ. Il s'agit d'exigences minimales pour assurer un parcours sans obstacles permettant aux personnes handicapées d'accéder aux bâtiments et aux services qui y sont offerts. Cependant, les petits bâtiments sont exemptés de l'application du CCQ et il revient plutôt aux municipalités de prévoir des normes d'accessibilité pour ceux-ci. Les obstacles liés à l'accessibilité des petits bâtiments sont donc traités dans la troisième section.

En ce qui concerne les bâtiments assujettis au CCQ, il en ressortait comme obstacles que les exigences provinciales en matière d'accessibilité en vigueur étaient insuffisantes ou encore trop imprécises. Même si ces exigences, lorsque bien appliquées, permettaient d'éliminer les principaux obstacles rencontrés par les personnes en fauteuil roulant manuel, très peu de celles-ci visaient à favoriser l'autonomie et à assurer la sécurité des personnes ayant d'autres types d'incapacité que celles ayant une incapacité liée à la mobilité, par exemple, les personnes

.....
40. Coefficient de variation entre 16,6 % et 33,3 %; interpréter avec prudence.

ayant une incapacité visuelle, une incapacité auditive, une déficience intellectuelle ou encore les personnes handicapées qui utilisent une AMM. Afin de réduire ces obstacles, des actions devaient être réalisées durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière pour favoriser la conception de bâtiments universellement accessibles.

Ensuite, il a été relevé dans les consultations à la base de l'élaboration de la politique À part entière qu'il y avait des lacunes dans l'application des exigences provinciales en matière d'accessibilité. D'abord, celles-ci n'étaient pas toujours bien comprises ou appliquées et elles étaient parfois même oubliées par certains concepteurs et entrepreneurs lors de la conception d'un bâtiment. De plus, depuis 2000, la RBQ et les municipalités ne sont plus tenues de valider les plans de construction. Donc, certaines constructions peuvent être commencées malgré le fait qu'elles ne respectent pas les critères d'accessibilité prévus dans le CCQ. Faute de ressources pouvant se rendre sur le terrain, ce n'est qu'à la suite de la construction, lors de l'inspection de certains chantiers par des inspecteurs municipaux, qu'il est possible de remarquer que les exigences n'ont pas été respectées. Afin de réduire ces obstacles, des actions visant l'application uniforme des exigences provinciales en matière d'accessibilité dans les nouvelles constructions devaient être réalisées. Il était entre autres prévu que des actions soient faites pour intégrer les connaissances en matière d'accessibilité dans l'ensemble des formations, académiques ou professionnelles, destinées aux concepteurs de bâtiments durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique.

Actions réalisées pour favoriser la conception de bâtiments universellement accessibles

Comme il avait été relevé lors des consultations à l'origine de la politique À part entière, les exigences provinciales existantes en matière d'accessibilité étaient insuffisantes. Trois engagements au PGMQ visaient à favoriser la conception de bâtiments universellement accessibles. Le premier devait être réalisé par la Société québécoise des infrastructures (SQI)⁴¹. Afin de faciliter l'accès et l'occupation des immeubles gouvernementaux pour les personnes handicapées qui travaillent dans ces immeubles ou qui les fréquentent pour obtenir des services, un engagement de la SQI visait à intégrer l'approche d'accessibilité universelle dans les nouvelles constructions (M-180). Cet engagement a été réalisé en 2009-2010. En effet, la SQI a intégré dans son programme fonctionnel et technique des mesures spécifiques qui, à son avis, vont au-delà des exigences prescrites pour les nouvelles constructions dans le CCQ. Ces exigences ont été appliquées pour de nouvelles constructions, mais surtout pour les bâtiments existants qui exigeaient des travaux de rénovation majeurs. Les exigences retenues sont décrites dans le *Guide d'application des mesures d'accessibilité dans les bâtiments existants* qui est disponible pour le personnel de la SQI (SQI 2015).

Pour le deuxième engagement, l'Office et la RBQ étaient responsables d'animer un comité directeur ayant comme mandat d'améliorer les normes de conception sans obstacles des bâtiments et des lieux publics (M-172). Comme il n'existe aucune exigence d'accessibilité pour l'intérieur des logements dans la réglementation provinciale, les travaux du Comité directeur OPHQ-RBQ ont principalement porté sur l'ajout au CCQ de dispositions pour rendre les nouveaux logements

41. Au moment du PGMQ, l'organisme se nommait la Société immobilière du Québec.

adaptables⁴². Pour ce faire, des consultations ont été menées entre 2009 et 2012 auprès des intervenants des milieux gouvernementaux, municipaux, de la construction résidentielle, de l'architecture ainsi que du MACAPH en vue d'élaborer un projet de règlement sur l'adaptabilité des logements. En 2014, la RBQ a proposé l'ajout de certaines dispositions sur les logements adaptables à la nouvelle édition du CCQ. Ces propositions ont finalement été exclues du projet de règlement, notamment en raison des impacts monétaires estimés de ces dispositions. Donc, le Gouvernement du Québec n'a pas modifié le CCQ en tenant compte des dispositions sur les logements adaptables.

Pour le troisième engagement visant à favoriser la conception de bâtiments universellement accessibles, la SHQ était responsable, au PGMQ, de poursuivre l'intégration d'exigences d'accessibilité et d'adaptabilité dans les projets d'habitation subventionnés par l'entremise des programmes gouvernementaux, notamment dans le cadre du programme AccèsLogis Québec et du Programme habitation à loyer modique (M-176). En 2009, des modifications ont été apportées au programme AccèsLogis Québec. Les paramètres de ces deux subventions ont été définis, entre autres, les montants accordés et les conditions d'octroi des subventions. La SHQ a procédé à de nombreuses mises à jour du *Guide de construction* du programme AccèsLogis Québec entre 2009 et 2014 pour y ajouter des exigences en lien avec le concept d'accessibilité et des exigences sur les logements adaptables. Il est par exemple indiqué dans le *Guide de construction* de la SHQ les dimensions que doivent avoir certaines pièces du logement adaptable, le type d'armoires, de comptoirs et de fenêtres qui doivent être privilégiées, le nombre minimal requis de logements adaptables par bâtiment, etc. (SHQ 2012 : 85-86). Dans l'édition du *Guide de construction* de 2014, la proportion des logements adaptables exigée par bâtiment construit dans le cadre du programme AccèsLogis Québec est de 100 %, ce qui constitue une avancée considérable, puisqu'en 2012, une proportion de 10 % de logements adaptables était exigée (SHQ 2012, 2014). En ce qui concerne le Programme habitation à loyer modique, la SHQ a approuvé en 2012 des principes directeurs sur l'accessibilité, l'adaptation et l'adaptabilité des logements. L'utilisation et l'entreposage des AMM dans les logements sociaux subventionnés sont définis dans ces principes directeurs. La SHQ a donc intégré des exigences d'accessibilité et d'adaptabilité dans les projets d'habitation subventionnés par l'entremise des programmes gouvernementaux.

Par ailleurs, dans le cadre de la collecte de données menée par l'Office en 2014-2015, un tiers des municipalités (33 %) a affirmé avoir adopté une nouvelle réglementation ou avoir modifié la réglementation relative à la construction ou à la rénovation de bâtiments en vue d'y insérer des exigences relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées depuis 2009. Plusieurs de ces règlements qui ont été adoptés ou modifiés visaient à réduire des obstacles précis rencontrés par les personnes handicapées sur le plan municipal. Par exemple, la Ville de Sainte-Catherine a assoupli le règlement de transformation des maisons en maisons bigénérationnelles afin de répondre à la demande et de faciliter le maintien des personnes handicapées et des personnes âgées avec leur famille. La Ville de Magog a quant à elle modifié sa réglementation pour y inclure des exigences plus sévères que le CCQ en ce qui concerne le nombre minimal d'espaces

.....

42. On entend par logement adaptable, un logement qui peut être habité par toute personne, dont une personne handicapée, et qui offre un aménagement intérieur sans obstacles. Un logement adaptable est conçu pour pouvoir être adapté si une personne handicapée souhaite un jour l'habiter, et cela, sans que d'importants et coûteux travaux soient réalisés. Un logement adaptable permet également de suivre l'évolution des besoins de l'occupant et d'ainsi être adapté en conséquence. Par exemple, lors de la conception d'un logement adaptable, il est prévu que les murs soient renforcés à certains endroits afin de permettre éventuellement l'ajout d'une barre d'appui (*Express-O* 2014).

de stationnement réservés aux personnes handicapées. Les nouvelles constructions doivent répondre à cette réglementation. Aussi, une proportion de 61 % des municipalités stipulent que la notion d'accessibilité universelle est insérée dans leur réglementation relative à la construction ou à la rénovation de bâtiments. Toutefois, l'analyse des plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités montre que la réglementation liée à la construction ou à la rénovation de bâtiments en vue d'en favoriser l'accessibilité pour les personnes handicapées n'est pas un sujet très présent dans leurs plans d'action. Elles ont réalisé ou partiellement réalisé seize mesures concernant spécifiquement les nouvelles constructions d'immeubles municipaux et 21 mesures sur les normes de construction ou de rénovation entre 2009 et 2013.

Actions réalisées afin d'appliquer uniformément les exigences provinciales en matière d'accessibilité

Il avait été relevé lors des consultations à l'origine de la politique À part entière que les exigences provinciales existantes en matière d'accessibilité n'étaient pas appliquées uniformément sur l'ensemble du territoire québécois. En ce sens, des actions étaient prévues pour favoriser l'application uniforme des exigences provinciales en matière d'accessibilité et pour intégrer des connaissances relatives à celles-ci dans l'ensemble des formations destinées aux concepteurs de bâtiments.

Il faut tout d'abord préciser que pour s'assurer de l'application uniforme des exigences provinciales en matière d'accessibilité, le CCQ fait appel à la qualification des entrepreneurs de construction et à la responsabilisation des concepteurs (architectes, ingénieurs). En effet, la qualification des entrepreneurs est un préalable à l'obtention de la licence requise pour effectuer des travaux de construction au Québec. Puis, la délivrance des licences pour les entrepreneurs en vertu de la Loi sur le bâtiment (Québec 1985) est le moyen privilégié pour s'assurer de la qualité des travaux de construction et de la sécurité du public. Pour les concepteurs, la responsabilisation découle d'abord et avant tout de leurs obligations en tant que membres de leur ordre professionnel respectif, auxquelles s'ajoute l'article 18 de la Loi sur le bâtiment, qui précise qu'ils doivent préparer des plans et devis conformes au CCQ.

La RBQ était responsable d'un engagement au PGMQ visant à sensibiliser les différents intervenants aux besoins des personnes handicapées en matière d'accessibilité (M-173). En 2009, plusieurs groupes ont été rencontrés par la RBQ afin de les sensibiliser sur les normes de conception sans obstacles. En 2010, le guide s'intitulant *Normes de conception sans obstacles* a été mis à jour (RBQ 2010). Ce guide vient outiller les concepteurs de bâtiments sur l'importance de concevoir les projets de construction de façon à ce qu'ils soient accessibles. De plus, en 2011, la RBQ a publié sur son site Web un *Info-RBQ* pour rappeler l'obligation aux propriétaires de condos-hôtels⁴³ de se conformer aux exigences légales, soit de rendre accessibles aux personnes handicapées 10 % des suites lors de la construction ou lors des travaux de rénovation majeurs. Cet engagement est réalisé en continu par la RBQ. Une reddition de comptes concernant les actions de sensibilisation effectuées par la RBQ est également faite annuellement dans son plan d'action à l'égard des personnes handicapées. Par ailleurs, pour s'assurer de l'application du CCQ, notamment des exigences en matière d'accessibilité lors de la construction de bâtiments, la RBQ procède à l'inspection de certains chantiers de construction. Entre 2009 et 2014, 81 avis de non-conformité

43. Un condo-hôtel est un « immeuble en copropriété qui offre des services hôteliers et dont les suites ou les chambres peuvent être louées, pour le compte du propriétaire, par la société de gestion immobilière » (RBQ 2015a).

en lien avec l'accessibilité et la sécurité des bâtiments ont été émis par les inspecteurs de la RBQ. En réaction aux avis de non-conformité, 66 bâtiments ont été modifiés pour se conformer aux exigences du CCQ. Aucune sanction n'a été émise auprès des professionnels de la construction pour ne pas avoir apporté les modifications demandées en lien avec l'accessibilité.

Le ministère de la Culture et des Communications (MCC)⁴⁴ avait pris un engagement au PGMO afin d'appliquer uniformément les exigences provinciales en matière d'accessibilité dans les constructions d'immeubles à vocation culturelle. Il s'agissait d'ajouter un chapitre dans chacun des guides pour la construction d'un immeuble culturel (institutions muséales, bibliothèques, salles de spectacles et écoles de formation) concernant les exigences de conception sans obstacles du CCQ ainsi qu'en matière d'aménagement intérieur ou d'équipements spécialisés (M-154). À l'échéance du PGMO en 2013, cet engagement était toujours en cours de réalisation, les travaux avaient tout de même été commencés. En effet, deux guides ont été réalisés, soit celui pour les institutions muséales et celui pour les bibliothèques. La rédaction du guide pour les salles de spectacles a été reportée à 2014-2015 et la réalisation du guide pour les écoles de formation a été abandonnée.

Afin d'améliorer la formation des intervenants sur les questions liées à l'accessibilité universelle des bâtiments et des lieux publics, l'Office était responsable, au PGMO, de promouvoir auprès des établissements d'enseignement et des organismes responsables de la formation professionnelle le développement d'activités de formation sur les questions liées à l'accessibilité universelle des bâtiments et des lieux publics (M-171). Durant la période à l'étude dans le présent rapport, l'Office a réalisé des rencontres auprès des quatre ordres professionnels pouvant avoir un impact sur le développement d'activités de formation sur les questions liées à l'accessibilité des bâtiments et lieux publics. Il s'agit de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ), l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ), l'Ordre des technologues professionnels du Québec (OTQP) et l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ). À la suite de ces rencontres, l'OAQ et l'OUQ se sont engagés dans des actions de sensibilisation des professionnels. Des documents de sensibilisation ont aussi été distribués lors d'événements offerts à leurs membres. L'Office et l'OUQ ont collaboré à la production d'un dossier thématique sur les milieux accessibles qui a été publié dans la revue *Urbanité* (2012). De plus, l'OAQ a mis en place un comité de travail ayant comme mandat de faire des recommandations pour une meilleure prise en compte de l'accessibilité universelle par ses membres. L'OTQP et l'OIQ se sont, pour leur part, engagés à réfléchir à des actions de sensibilisation de leurs professionnels sur ce sujet. À l'échéance du PGMO en 2013, cet engagement était toujours en cours de réalisation.

Enfin, dans leurs plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, les municipalités ont réalisé ou partiellement réalisé 30 mesures visant à sensibiliser les professionnels de la construction ou les promoteurs immobiliers à l'importance d'appliquer les normes provinciales d'accessibilité lors de la conception et la construction de nouveaux bâtiments et lors de rénovations majeures.

.....
44. Au moment du PGMO, le ministère se nommait le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles en matière d'accessibilité des nouveaux bâtiments

Rappelons que lors de l'élaboration de la politique À part entière, un obstacle lié à l'insuffisance et à l'imprécision des exigences provinciales d'accessibilité en matière de construction, soit dans le CCQ, a été identifié. Afin de réduire ces obstacles, des travaux ont été amorcés par l'Office et la RBQ pour favoriser la conception de bâtiments universellement accessibles. Plus particulièrement, ceux-ci visaient à ajouter des exigences à la réglementation provinciale concernant la construction de logements adaptables, compte tenu de l'absence d'exigences à cet égard. Malgré l'élaboration par le Comité directeur OPHQ-RBQ de dispositions sur les logements adaptables, celles-ci n'ont pas été adoptées par le Gouvernement du Québec et n'ont donc pas été ajoutées au CCQ durant la période à l'étude dans le rapport.

Cependant, des exigences d'accessibilité plus sévères ont été mises en place par la SQI en ce qui concerne les immeubles gouvernementaux. La SHQ a aussi favorisé la conception d'immeubles de logements sociaux et communautaires universellement accessibles en intégrant les exigences d'accessibilité et d'adaptabilité dans les projets d'habitation subventionnés par l'entremise du programme AccèsLogis Québec et du Programme habitation à loyer modique. En plus, sur le plan municipal, un tiers des municipalités (33 %) a affirmé, dans le questionnaire de l'Office qui s'est tenu en 2014-2015, avoir adopté une nouvelle réglementation ou avoir modifié la réglementation relative à la construction ou à la rénovation de bâtiments en vue d'y insérer des exigences relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées. Plus de la moitié des municipalités (61 %) ont également affirmé tenir compte de l'accessibilité universelle lors de la conception de nouveaux bâtiments. Malgré les actions réalisées par les municipalités, celles menées par la SQI pour les immeubles gouvernementaux et par la SHQ pour les logements communautaires et sociaux, l'absence de résultats relatifs à l'amélioration des dispositions du CCQ pour accroître l'accessibilité fait en sorte que l'obstacle demeure après les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière. Compte tenu du fait que les dispositions sur les logements adaptables n'ont pas été adoptées dans la révision du CCQ en 2015, l'Office et la RBQ, en collaboration avec le MSSS et la SHQ, se sont toutefois engagés dans le cadre de l'engagement 62 du PEG à proposer, pour 2016, de nouvelles modifications au CCQ pour y ajouter des exigences sur l'adaptabilité des logements.

Toujours en lien avec l'obstacle portant sur l'insuffisance des exigences du CCQ pour les personnes ayant d'autres types d'incapacité que celles se déplaçant en fauteuil roulant manuel, Ex aequo, dans le cadre du questionnaire de l'Office lui étant adressé, considère qu'il n'y a pas eu d'actions posées depuis 2009 pour que le CCQ réponde davantage à leurs besoins. À cet effet, il suggère que le CCQ soit révisé pour intégrer le concept d'accessibilité universelle. Par ailleurs, l'engagement 13 inscrit au PEG sous la responsabilité de l'Office et de la RBQ consiste à examiner d'ici 2019 des solutions visant à favoriser l'accès en toute sécurité des personnes handicapées utilisant des AMM dans les établissements fréquentés par le public et les immeubles d'habitation.

Puis, lors de l'élaboration de la politique À part entière, des lacunes dans l'application des exigences provinciales en matière d'accessibilité par les concepteurs et les entrepreneurs ont été relevées. Celles-ci n'étaient pas toujours bien comprises ou appliquées et elles étaient parfois même

oubliées par certains concepteurs et entrepreneurs lors de la conception d'un bâtiment. De plus, les mécanismes d'inspection et de surveillance en place pour les chantiers de construction ne permettaient pas de s'assurer de la conformité des travaux. Il ressort de l'analyse que certaines actions visant à réduire ces obstacles ont été menées par la RBQ, notamment par la mise à jour du guide sur les *Normes de conception sans obstacles* (RBQ 2010), par le MCC pour les immeubles à vocation culturelle, par l'Office auprès des ordres professionnels et par les municipalités d'au moins 15 000 habitants pour sensibiliser les professionnels de la construction et les promoteurs immobiliers à l'importance d'appliquer les exigences provinciales d'accessibilité lors de la conception et la construction de nouveaux bâtiments. L'effet des actions de l'Office et des municipalités pour améliorer les pratiques des intervenants en matière d'application de la réglementation d'accessibilité est cependant difficile à mesurer. Par ailleurs, Société Logique estime qu'il reste encore beaucoup à faire pour réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées dans les nouveaux bâtiments. Selon cet organisme, le concept d'accessibilité universelle est encore trop peu connu et aucun suivi n'est fait relativement à l'application des exigences de conception sans obstacles dans le CCQ. À cet effet, Société Logique suggère de sanctionner par le biais d'amendes les professionnels de la construction qui ne respectent pas les exigences d'accessibilité du CCQ. En ce qui concerne la surveillance, à notre connaissance, aucune action n'a été réalisée pour améliorer la vérification du respect des exigences d'accessibilité lors de la construction.

Il semble donc que malgré les actions menées, des difficultés importantes persistent pour l'application des exigences d'accessibilité pour les bâtiments au Québec. Cet obstacle n'a donc peu ou pas été réduit durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière. Ce constat fait écho aux limites identifiées par la RBQ en 2015 quant à la Loi sur le bâtiment, soit que le parc de bâtiments se trouve toujours morcelé entre diverses autorités réglementaires, que les contenus de la réglementation appliquée par ces autorités demeurent disparates, voire incohérents, tant en matière de construction que de sécurité, que les modalités et les outils de surveillance ne couvrent pas l'ensemble du parc immobilier et que les intervenants responsables assument peu ou mal certaines de leurs responsabilités. D'ailleurs, à la suite de l'identification de ces limites, la RBQ a débuté la révision de la Loi sur le bâtiment en vue d'améliorer la qualité de la construction et la sécurité du public dans les bâtiments en novembre 2015 (RBQ 2015b). Cette révision propose de nouveaux mécanismes de surveillance, notamment d'exiger une double attestation de conformité des travaux. Cet ajout à la Loi sur le bâtiment implique que la surveillance des travaux en cours de réalisation serait effectuée par un architecte ou un ingénieur ou serait effectuée sous sa supervision directe, et ce, jusqu'à la fin du chantier, ce qui pourrait réduire substantiellement les difficultés liées à l'incompréhension des exigences d'accessibilité, mais aussi l'obstacle lié à l'application des exigences. Par ailleurs, toujours dans le but que les exigences provinciales d'accessibilité soient appliquées lors de la construction de nouveaux bâtiments, le MEES, le MFamille et le MTMDDET sont responsables de l'engagement 17 au PEG, soit d'intégrer ou de maintenir des critères d'accessibilité aux personnes handicapées dans tous les programmes pertinents d'aide financière subventionnant des projets d'immobilisation des infrastructures, des installations et des établissements fréquentés par le public.

Accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

L'application des exigences provinciales d'accessibilité varie selon le type de bâtiments, leur taille, leur usage et leur date de construction. Comme ces exigences ont évolué au fil des ans et s'appliquent seulement lors de la construction et lors de transformations majeures depuis novembre 2000, il est ressorti des consultations pour l'élaboration de la politique À part entière que l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public est variable.

Parmi les bâtiments ouverts au public, peu sont complètement accessibles puisqu'ils ont été construits à une époque où la réglementation en matière d'accessibilité était inexistante, soit avant 1976. Ces bâtiments ne sont donc pas assujettis aux normes actuelles sur l'accessibilité, à l'exception de ceux qui depuis 2000 ont connu des rénovations majeures. Afin de réduire ces obstacles, des actions étaient prévues pour favoriser l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public. Des actions étaient également prévues afin de mettre en place une réglementation sur l'accessibilité des bâtiments construits avant 1976 ouverts au public.

Des obstacles particuliers aux bâtiments qui ont une fonction historique ou patrimoniale ont également été relevés lors des consultations à l'origine de la politique À part entière. Les propriétaires de ce type de bâtiments peuvent invoquer le caractère historique ou patrimonial pour éviter de procéder à des adaptations des lieux. Parfois, ils offrent une mesure d'accommodement. Ainsi, durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière, l'objectif était de mener des actions visant à concilier les considérations historiques ou patrimoniales associées à certains bâtiments à un usage fonctionnel des lieux par toute la population, incluant les personnes handicapées.

Afin d'être en mesure d'évaluer si la politique a permis de réduire ces obstacles, les prochaines sections présentent les actions menées depuis 2009 pour favoriser l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public.

Actions réalisées pour favoriser l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Plusieurs engagements ont été pris au PGMO dans divers secteurs d'activité et par différents MO afin de favoriser l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public. La SQI était responsable d'un engagement qui a trait à tous les immeubles gouvernementaux. Dans le but de faciliter l'accès et l'occupation des immeubles gouvernementaux pour les personnes handicapées qui travaillent dans ces immeubles ou qui les fréquentent pour obtenir des services, la SQI prévoyait éliminer ou réduire les obstacles aux déplacements des personnes handicapées répertoriés dans ses bâtiments en réalisant des travaux conformes aux exigences d'accessibilité prévues dans le CCQ (M-179). Plusieurs investissements ont été faits par la SQI durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière. De 2010-2011 à 2012-2013, des investissements de 10 523 600 \$ ont été faits pour les bâtiments dont la SQI est propriétaire et un montant de 1 934 600 \$ a été investi dans les bâtiments en location. Ces investissements et les travaux réalisés ont permis de réduire plusieurs obstacles à l'accessibilité des lieux. Cet engagement est réalisé en continu. En effet, même au-delà de son engagement au PGMO, la SQI poursuit les travaux d'adaptation de ses immeubles. Comme inscrit dans son plan d'action 2015-2016 à l'égard des personnes handicapées, il reste 32 bâtiments en propriété construits avant 1976 qui devront

faire l'objet de rénovations majeures pour être conformes aux exigences d'accessibilité du CCQ. Le budget de ces travaux est estimé entre 2 et 5 millions. En ce qui concerne les bâtiments loués par la SQL, la situation devra être analysée au cas par cas pour une vingtaine de bâtiments (SQL 2015).

Afin d'améliorer l'accessibilité des bâtiments des commissions scolaires construits avant l'entrée en vigueur du CCQ, le MEES a pris comme engagement au PGMO d'accorder une allocation par le biais d'une mesure pluriannuelle destinée aux commissions scolaires (M-161). Cette aide financière peut être accordée à une école secondaire, un centre de formation professionnelle, un centre d'éducation pour les adultes ou encore à un centre administratif. Pour les écoles offrant des services d'éducation préscolaire et d'enseignement primaire, les commissions scolaires doivent s'assurer que chaque école, située à plus de dix kilomètres de la prochaine école accessible, soit adaptée pour accueillir des personnes handicapées. Pour être admissibles à cette allocation, les commissions scolaires doivent élaborer un plan d'action visant à améliorer l'accessibilité des bâtiments sur un horizon de dix ans et le transmettre au MEES. En 2012, 63 commissions scolaires sur 69 avaient déposé au MEES un plan d'action à cet effet. Une somme totale de 10 millions est versée annuellement pour l'application de cette mesure depuis 2010 (MELS 2012 : 9). Cette mesure est toujours en cours de réalisation à l'échéance du PGMO. Selon le plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées du MEES, cette mesure s'est poursuivie pour la période de 2012 à 2015 (MELS et MESRST 2013 : 24).

Trois engagements ont été pris par le MSSS dans le cadre du PGMO pour favoriser l'accessibilité des bâtiments ouverts au public du RSSS tels que les centres d'hébergement et de soins de longue durée, les centres locaux de services communautaires (CLSC), les centres hospitaliers, les centres de réadaptation et les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse (CPEJ). Le premier engagement visait à ce que les ASSS et les établissements du RSSS effectuent une planification décennale incluant des éléments d'accessibilité retenus pour chacun des usages des bâtiments existants ouverts au public (M-165). Cet engagement a été réalisé en 2010-2011. Toutes les ASSS ont transmis leur planification décennale au MSSS qui les a fait parvenir au MTESS en avril 2011. Le deuxième engagement visait à intégrer, dans les plans de conservation et de fonctionnalité immobiliers 2008-2010, la planification des travaux pour l'amélioration de l'accessibilité des lieux (M-166). Cela a été réalisé en 2010-2011. Nous ne détenons toutefois pas d'information sur le nombre et le type de mesures inscrites dans les planifications décennales des ASSS et dans les plans de fonctionnalité immobiliers 2008-2010, ni sur l'état de réalisation de ces mesures. Enfin, le troisième engagement du MSSS avait pour objectif de prévoir les travaux d'amélioration de l'accessibilité selon le rythme des projets de réaménagement majeurs dans les CPEJ (M-167). Cet engagement est réalisé en continu selon le rythme des projets.

Le ministère du Tourisme (MTO), qui détient aussi des bâtiments ouverts au public, avait pris deux engagements au PGMO afin de rendre accessibles ses bureaux d'accueil et d'information touristique (M-158), ainsi que d'assurer une vigie sur les problématiques ponctuelles que peuvent vivre les personnes handicapées lorsqu'elles se rendent dans ces bâtiments (M-159). Le premier engagement a été complété en 2009-2010. Des travaux ont été effectués pour rendre accessibles les bureaux d'accueil et de renseignement du MTO. Le deuxième engagement est réalisé en continu et s'effectue par la participation du MTO au sein du Comité provincial des lieux d'accueil et de renseignements touristiques.

Des mesures visant à favoriser l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public ont été prises par les MO dans leurs plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées. Rappelons que selon la politique gouvernementale L'accès aux documents et aux services offerts au public pour les personnes handicapées (Québec 2007), les MO qui offrent des services à la population doivent s'assurer que leurs bâtiments soient accessibles aux personnes handicapées. Environ une mesure sur cinq qui est prévue annuellement dans les plans d'action des MO vise à améliorer l'accessibilité des bâtiments. Il s'agit d'un des types de mesures les plus présents dans les plans d'action des MO, et ce, année après année (Office 2014a, 2015a). Entre 2009-2010 et 2013-2014, 442 mesures réalisées ou partiellement réalisées ont été répertoriées concernant l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public. Notons que 84 mesures portaient sur l'accessibilité des locaux, des bureaux et des salles de réunion des MO et que 58 mesures visaient à faire l'évaluation ou l'inventaire des travaux ou des modifications qui doivent être apportées aux bâtiments afin de les rendre accessibles (tableau 22).

Tableau 22

Nombre et types de mesures¹ réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des MO sur l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public, 2009-2010 à 2013-2014

	n
Mesures générales portant sur l'accessibilité des bâtiments des MO	200
Locaux, bureaux, salles de réunion	84
Évaluation ou inventaire des travaux ou des modifications à apporter	58
Portes (largeur réglementaire, ouverture automatique, etc.)	48
Salles de bain	34
Signalisation	25
Rampes d'accès	11
Ascenseurs (ajout ou adaptation)	11

1. Une mesure peut être reliée à plus d'un terme.

Source : Données provenant de la base de données sur les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, Office des personnes handicapées du Québec, 2015.

Sur le plan municipal, environ le quart de toutes les mesures prévues chaque année dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées vise à améliorer l'accessibilité des bâtiments municipaux pour les personnes handicapées (Office 2014a, 2015a). Ces mesures concernent notamment l'hôtel de ville, la bibliothèque, les centres de loisirs ou encore les arénas (tableau 23). Des adaptations sont réalisées aux salles de bain (122 mesures), aux portes (91 mesures), aux rampes d'accès (48 mesures), à la signalisation (26 mesures) et à l'ajout ou l'adaptation d'ascenseurs (10 mesures). La réalisation complète ou partielle de ces mesures prévues aux plans d'action annuels contribue concrètement à réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées lors de leurs déplacements dans les bâtiments municipaux.

Tableau 23

**Nombre et types de mesures¹ réalisées ou partiellement réalisées
dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées
des municipalités d'au moins 15 000 habitants sur l'accessibilité
des bâtiments existants ouverts au public, 2009 à 2013**

	n
Mesures générales d'accessibilité des immeubles municipaux	161
Salles de bain	122
Évaluation ou inventaire des travaux ou des modifications à apporter	100
Portes (largeur réglementaire, ouverture automatique, etc.)	91
Rampes d'accès	48
Hôtel de ville	35
Signalisation	26
Fauteuil roulant	23
Bâtisses services courants (cliniques, commerces, hôtels)	20
Application et respect du Code national du bâtiment	18
Ascenseurs (ajout ou adaptation)	10
Locaux, bureaux, salles de réunion	8
Éclairage	7
Équipements intérieurs (mobiliier adapté)	6

1. Une mesure peut être reliée à plus d'un terme.

Source : Données provenant de la base de données sur les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, Office des personnes handicapées du Québec, 2015.

Enfin, au Québec, il existe une mesure fiscale destinée aux sociétés (entreprises, propriétaires de bâtiments ou contribuables) pour la rénovation ou la transformation d'un bâtiment utilisé pour gagner un revenu d'entreprise ou de biens. Revenu Québec est responsable de cette mesure. Les rénovations ou les transformations admissibles à un remboursement des dépenses doivent avoir été réalisées conformément aux normes de conception sans obstacles du CCQ et doivent avoir été attestées conformes par un architecte, un ingénieur ou un technologue professionnel. Selon les données présentées dans le rapport final de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise présidée par monsieur Luc Godbout, moins de dix sociétés ont bénéficié, en 2011, de cette déduction fiscale et moins de deux millions ont été alloués aux bénéficiaires dans le cadre de cette mesure. Cette déduction fiscale est méconnue des propriétaires de bâtiments et très peu utilisée par les Québécoises et les Québécois (Commission d'examen sur la fiscalité québécoise 2015 : 113). Enfin, notons qu'il existe également au Québec une mesure fiscale pour les propriétaires de bâtiments locatifs, que le bâtiment soit loué à des fins résidentielles ou commerciales, qui permet de déduire de leurs revenus les dépenses en capital visant à adapter leurs bâtiments aux besoins des personnes handicapées. Une mesure fiscale équivalente existe au niveau du Gouvernement du Canada.

Actions réalisées pour l'adoption d'une réglementation provinciale pour l'accessibilité aux personnes handicapées des immeubles publics construits avant 1976

En vertu de l'article 69 de la Loi, le ministre du Travail devait, au plus tard le 17 décembre 2006, faire un rapport au gouvernement sur les bâtiments exemptés d'exigences provinciales en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées puisque construits avant l'entrée en vigueur du Code du bâtiment. Ce rapport devait porter, entre autres, sur le manque d'accessibilité de ces bâtiments, sur les catégories de bâtiments qui pourraient être visées par des normes ou en être exemptées ainsi que sur les coûts d'application de ces normes. En juin 2007, un rapport sur l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public a été produit par le ministre du Travail et déposé à l'Assemblée nationale, conformément à l'article 69 de la Loi (RBQ 2007). Un an à la suite du dépôt du rapport à l'Assemblée nationale, le ministre du Travail devait déterminer, par règlement, les catégories d'immeubles qui doivent être rendues accessibles aux personnes handicapées et les normes d'accessibilité à respecter. Cependant, lors de l'élaboration de la politique À part entière, il est ressorti des consultations qu'à la suite du dépôt du rapport à l'Assemblée nationale, le ministre n'avait toujours pas élaboré de règlement en vue de rendre accessibles les bâtiments existants ouverts au public. Rappelons que l'un des obstacles identifiés lors de l'élaboration de la politique concernait l'absence de réglementation sur l'accessibilité des bâtiments construits avant 1976 ouverts au public.

En vue de réduire cet obstacle, le ministère du Travail était responsable au PGMO de mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport déposé à l'Assemblée nationale en juin 2007 (M-170). Pour ce faire, quatre étapes ont été identifiées. En premier lieu, une planification était demandée à cinq MO, soit au MAMOT, au MEES, au MSSS, à la SHQ et à la SQI. Ces planifications devaient permettre à la RBQ et au MTESS de s'orienter dans l'élaboration du projet de règlement visant l'amélioration de l'accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments existants ouverts au public. En deuxième lieu, il était prévu, en 2009, d'adopter le règlement. En troisième lieu, un suivi des activités réalisées par les MO visés par l'application du règlement devait être effectué de trois à cinq ans suivant l'adoption du règlement. En quatrième lieu, dix ans à la suite de l'adoption du règlement, un bilan des réalisations et un portrait de la situation concernant l'accessibilité des bâtiments visés par le règlement devaient se faire. Seule la première étape a été réalisée durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière. En 2011, les cinq MO visés ont envoyé leur planification sur l'accessibilité de leurs bâtiments existants ouverts au public au MTESS. L'engagement était toujours en cours de réalisation à l'échéance du PGMO en 2013 et le règlement n'avait pas été adopté.

D'autres MO, soit la RBQ, la SHQ et le MAMOT, s'étaient engagés au PGMO à poursuivre les travaux amorcés par le MTESS en juin 2007 en vue d'élaborer et d'adopter un projet de règlement sur l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public. La RBQ devait collaborer avec le MTESS pour mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport déposé à l'Assemblée nationale en 2007 (M-174). La RBQ a analysé les planifications des cinq MO reçues en avril 2011. La SHQ était aussi responsable de mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport du ministre du Travail en vue d'en arriver à un règlement sur cette question, notamment

à l'égard des immeubles d'habitation sociaux et communautaires (M-177). À cet effet, la SHQ a produit et envoyé sa planification sur l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public au ministre du Travail, soit sur les habitations à loyer modique, les coopératives d'habitation et les organismes à but non lucratif à déficit d'exploitation. Le MAMOT, pour sa part, devait contribuer à l'élaboration du projet de règlement avec le MTESS (M-152). Une proposition de règlement pour assurer l'accessibilité des bâtiments municipaux a été rédigée par le MAMOT en 2010. Une consultation sur ce projet a été menée auprès de la Ville de Montréal, de la FQM ainsi qu'auprès de l'Union des municipalités du Québec. Le projet de règlement a été transmis au MTESS en 2011. Ces trois engagements étaient toujours en cours de réalisation à l'échéance du PGMO en 2013.

Actions réalisées pour favoriser l'accessibilité des bâtiments historiques ou patrimoniaux

Rappelons que l'obstacle identifié stipulait que le caractère historique ou patrimonial d'un bâtiment est souvent une limite invoquée par les propriétaires pour ne pas le rendre accessible. L'objectif identifié pour réduire cet obstacle visait à concilier les considérations historiques et patrimoniales de certains bâtiments avec les normes en matière d'accessibilité.

Un engagement pris par le Conseil du patrimoine culturel du Québec (CPCQ)⁴⁵ au PGMO visait à inclure dans les avis et les recommandations destinés au ministre de la Culture et des Communications, lorsque cela est applicable, une clause indiquant qu'il faut porter une attention particulière pour que le bien patrimonial, s'il est accessible au public, le soit à toute personne handicapée (M-149). Cet engagement est indiqué comme étant réalisé en continu par le CPCQ. En effet, depuis 2009 et jusqu'à ce jour, une clause à cet effet est systématiquement inscrite dans tous les avis formulés par le CPCQ à l'intention du ministre de la Culture et des Communications. Le CPCQ rédige environ 600 avis destinés au ministre annuellement. Bien que cette préoccupation ait été incluse dans tous les avis transmis au ministre, nous ne détenons pas de données sur le nombre de projets pour lesquels des travaux de rénovation ou d'adaptation pour rendre les bâtiments historiques ou patrimoniaux accessibles ont été réalisés.

Ensuite, selon les réponses de la RBQ au questionnaire de l'Office, l'élément majeur de la période à l'étude est le fait qu'elle a créé un comité conjoint avec le MCC. Une première rencontre du comité a eu lieu en septembre 2014. Ce comité a comme objectif la recherche de solutions permettant la conservation et la mise en valeur patrimoniale des immeubles à caractère patrimonial, tout en assurant la sécurité des occupants. Le comité tentera d'innover et de dégager de nouvelles pistes de solution afin de permettre la valorisation de ces édifices, tout en respectant les exigences de sécurité du CCQ.

Le questionnaire visait également à connaître les défis auxquels la RBQ a fait face depuis 2009 en vue de favoriser l'accessibilité et la sécurité des bâtiments historiques et patrimoniaux aux personnes handicapées au Québec. La RBQ a répondu qu'étant donné que les exigences de sécurité en lien avec le CCQ entrent parfois en opposition avec certaines formes de préservation du patrimoine bâti, la régie doit développer de nouvelles façons de faire, tout en assurant la même qualité et sécurité. Cela demande plus de temps d'analyse et d'étude du dossier qu'un projet d'architecture standard, ce qui prolonge parfois les échéanciers.

.....
45. Au moment du PGMO, l'organisme se nommait le Conseil des biens culturels du Québec.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles relatifs à l'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Lors de l'élaboration de la politique À part entière, le manque d'accessibilité pour les personnes handicapées dans les bâtiments existants ouverts au public a été soulevé. Afin de réduire cet obstacle, des mesures ont été prises par les MO et par les municipalités pour améliorer l'accessibilité de ces bâtiments. La SQI a réalisé des investissements de plus de 12 millions pour améliorer l'accessibilité des bâtiments gouvernementaux entre 2010-2011 et 2012-2013. Le réseau de l'éducation, le RSSS et le MTO ont également réalisé des travaux de rénovation ou ont accordé des subventions dans le but d'améliorer l'accessibilité des bâtiments gouvernementaux. Ensuite, l'analyse des plans d'action nous a permis de constater que 442 mesures ont été réalisées ou partiellement réalisées par les MO pour rendre davantage accessibles leurs bâtiments existants ouverts au public et que 591 mesures l'ont été par les municipalités d'au moins 15 000 habitants. Il s'agit d'ailleurs du type de mesures le plus fréquent dans les plans d'action. L'analyse permet donc de constater que les MO et les municipalités réalisent année après année une quantité importante d'actions pour améliorer l'accessibilité de leurs bâtiments. Cependant, cette quantité d'actions témoigne également des nombreux obstacles présents dans les bâtiments. Dans le même sens, la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ) a produit un rapport en 2013 qui identifiait divers obstacles potentiellement discriminatoires à l'égard des personnes en situation de handicap présents dans des établissements commerciaux offrant des services courants aux personnes handicapées tels que les pharmacies et les établissements d'alimentation (CDPDJ 2013). Elle estime que les normes et les lois ayant trait à l'accessibilité au Québec ne sont pas suffisantes pour assurer le respect des droits des personnes handicapées. D'ailleurs, aucun engagement n'a été pris dans le cadre de la politique À part entière pour favoriser l'accessibilité des bâtiments du secteur privé offrant des services courants aux personnes handicapées, ne permettant donc pas de réduire les obstacles quant à l'accessibilité dans ce type de bâtiments. Il est clair que malgré les efforts pour réduire les obstacles présents dans les bâtiments existants ouverts au public, certains persistent. Il demeure donc important de continuer de les réduire afin d'assurer que les personnes handicapées aient accès à l'ensemble des bâtiments ouverts au public, d'autant plus qu'un des leviers de la politique À part entière vise l'amélioration de l'accès et de l'adaptation des services courants pour les personnes handicapées.

L'absence d'un règlement provincial identifiant des exigences d'accessibilité à respecter dans les bâtiments ouverts au public construits avant 1976 était identifiée comme obstacle lors de l'élaboration de la politique À part entière. Des travaux dirigés par le MTESS, en collaboration avec d'autres MO tels que la RBQ, la SHQ et le MAMOT, ont été commencés pour élaborer un projet de règlement afin de favoriser l'accessibilité des personnes handicapées à ces bâtiments. Le milieu municipal a aussi participé en approuvant la proposition de règlement émise par le MAMOT à l'intention du MTESS. À ce jour, le projet de règlement n'a toujours pas été adopté, et cela, malgré l'obligation légale (article 69 de la Loi) et malgré le fait qu'un engagement au PGMO s'échelonnant sur cinq ans avait été prévu à cet effet. Ex aequo, qui a répondu au questionnaire de l'Office, ne croit pas que les actions posées au Québec depuis 2009 en vue d'accroître l'accessibilité des lieux ont permis de réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées puisqu'il n'y a toujours pas de réglementation ni de plan d'action à l'échelle provinciale permettant de rendre accessibles les bâtiments ouverts au public construits avant 1976. L'accessibilité

des bâtiments existants ouverts au public, pour Société Logique, pourrait également se concrétiser par la mise en place d'exigences réglementaires plus sévères qui incluent la notion d'accessibilité universelle. Cet obstacle n'a donc pas été réduit durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière. Par ailleurs, les travaux vont se poursuivre dans le cadre de l'engagement 45 du PEG, puisque le MTESS a été mandaté pour élaborer, d'ici 2016, un règlement sur l'accessibilité des immeubles publics construits avant 1976 qui permettrait d'atteindre de manière optimale les objectifs de l'article 69 de la Loi en tenant compte des travaux qui ont déjà été effectués depuis 2007. De plus, le MTESS s'est engagé au PEG à évaluer d'ici 2018 la pertinence d'élaborer un second rapport sur l'accessibilité des immeubles publics construits avant 1976 (engagement 46).

Enfin, en ce qui a trait au manque d'accessibilité pour les personnes handicapées dans les bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial, il semble qu'il reste encore beaucoup à faire pour concilier les considérations historiques et patrimoniales et l'accessibilité. Très peu d'actions ont été réalisées en ce sens durant la période à l'étude. Notons toutefois l'inclusion d'une clause d'impact pour l'accessibilité des bâtiments historiques ou patrimoniaux pour les personnes handicapées dans les avis et les recommandations du CPCQ au MCC. Puis, les travaux du comité conjoint entre la RBQ et le MCC ont débuté en 2014. Cependant, l'objectif de ce comité est de valoriser les immeubles en tenant compte de la sécurité et non pas de l'accessibilité. Société Logique et Ex aequo sont d'avis qu'il n'y a eu aucune amélioration depuis 2009 pour accroître l'accessibilité des bâtiments historiques et patrimoniaux et donc que l'obstacle demeure. Pour Société Logique, il semble que les difficultés résident dans les coûts des travaux à réaliser pour arriver à concilier les considérations d'accessibilité tout en conservant l'esthétisme des bâtiments historiques ou patrimoniaux. Selon elle, il serait intéressant de documenter les réalisations en matière d'accessibilité qui ont été menées avec succès sur les bâtiments historiques du Québec. Selon Ex aequo, le problème réside dans le fait que la préservation du cachet patrimonial des bâtiments est considérée comme étant plus importante que l'accessibilité de ces bâtiments. On peut donc dire que l'obstacle n'a pas été réduit durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière.

Accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Les petits bâtiments, soit les bâtiments d'habitation d'au plus deux étages et d'au plus huit logements, les bâtiments commerciaux qui ont une superficie totale inférieure à 300 m² ainsi que les bureaux d'au plus deux étages sont exemptés des normes de conception sans obstacles inscrites dans le CCQ. La réglementation pour les petits bâtiments est donc de responsabilité municipale. Deux obstacles ont été identifiés en lien avec l'accessibilité des petits bâtiments lors des consultations à la base de l'élaboration de la politique À part entière. Tout d'abord, l'accessibilité des petits bâtiments est très variable selon la réglementation en vigueur dans la municipalité où ils sont situés. Le deuxième obstacle concerne le fait que très peu de municipalités au Québec se sont dotées d'une réglementation pour la construction qui contienne des exigences d'accessibilité pour les petits bâtiments, et cela, même si la majorité de ces bâtiments offre des biens et des services essentiels à la population comme les commerces, les restaurants et les bureaux de professionnels (médecins, dentistes, avocats, etc.).

Les aménagements extérieurs, pour leur part, sont des places publiques et des parcs, mais également des infrastructures urbaines telles que des trottoirs, des stationnements et autres équipements urbains présents sur les rues commerciales. Il n'y a pas de réglementation provinciale en matière d'aménagements extérieurs puisqu'ils sont sous juridiction municipale. Un obstacle identifié lors des consultations à la base de l'élaboration de la politique À part entière met en lumière le fait qu'il y a une absence de réglementation dans la plupart des municipalités du Québec en ce qui a trait à l'accessibilité des aménagements extérieurs. Le manque d'accessibilité dans ces aménagements cause souvent une rupture dans la chaîne de déplacement des personnes handicapées. Deux objectifs de réduction d'obstacles étaient associés à cette problématique. Le premier visait à favoriser la conception d'aménagements extérieurs universellement accessibles et le deuxième à assurer la continuité dans la chaîne de déplacements des personnes handicapées par la standardisation des pratiques en matière d'accessibilité pour les aménagements extérieurs. Ces deux objectifs de réduction d'obstacles seront traités ensemble puisqu'ils visent à réduire le même obstacle.

Enfin, la politique À part entière avait également pour objectif de réduction d'obstacles d'intégrer les connaissances en accessibilité architecturale dans l'ensemble des formations destinées aux acteurs municipaux concernés, ce qui permettrait de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées en matière d'accessibilité.

Afin d'être en mesure d'évaluer si la politique a permis de réduire ces obstacles, les prochaines sections présentent les actions menées depuis 2009 pour favoriser l'accessibilité des petits bâtiments exemptés d'exigences provinciales et des aménagements extérieurs.

Actions réalisées pour favoriser l'accessibilité des petits bâtiments exemptés d'exigences provinciales d'accessibilité

Comme mentionné précédemment, il est de la responsabilité des municipalités du Québec de se doter d'une réglementation pour les bâtiments qui sont exemptés du CCQ à cause de leur taille et de leur usage. Il ne s'agit toutefois pas d'une obligation, cela est laissé à la discrétion de chacune des municipalités. Il ressort de la collecte menée par l'Office en 2014-2015 auprès des municipalités assujetties à la production d'un plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées qu'une proportion de 12 % des municipalités, soit 7 municipalités sur 60, ont affirmé avoir une réglementation dont une section porte sur l'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs. Il s'agit des villes de Blainville, de Boucherville, de Brossard, de Montréal, de Pointe-Claire, de Rivière-du-Loup et de Sainte-Catherine.

Toujours dans le but de favoriser l'accessibilité des petits bâtiments exemptés de la réglementation provinciale de construction en matière d'accessibilité, la RBQ était responsable au PGMO de poursuivre les travaux afin d'implanter une norme unique en matière de construction au Québec pour tous les bâtiments (M-175). Cet engagement a débuté en 2009. Des rencontres avec le milieu municipal ont eu lieu. Cependant, en 2011, les travaux ont été arrêtés et l'engagement a été abandonné. Il semble que le projet d'ajouter des éléments touchant l'accessibilité des petits bâtiments dans le CCQ et d'ainsi assujettir l'ensemble des municipalités du Québec au respect de

ces dispositions a dû être revu. En effet, à la suite des consultations auprès du milieu municipal, il est ressorti de cela que des démarches et consultations complémentaires étaient nécessaires avant de poursuivre ces travaux. Donc, aucun ajout sur les exigences d'accessibilité pour les personnes handicapées pour ce type de bâtiments n'a été apporté au CCQ à la suite de ces travaux.

Afin d'améliorer l'accessibilité des petits bâtiments actuellement exemptés de la réglementation provinciale de construction en matière d'accessibilité, le MAMOT avait pris comme engagement de participer aux travaux du comité directeur tenu par l'Office et par la RBQ (M-150). Comme vu dans la section sur la conception de bâtiments universellement accessibles, l'Office et la RBQ étaient responsables d'animer un comité ayant pour mandat d'améliorer les normes de conception sans obstacles des bâtiments et des lieux publics. Ce comité a principalement travaillé sur la question des logements adaptables et n'a donc pas effectué de travaux spécifiques sur les petits bâtiments. Le MAMOT devait participer aux travaux dans ce comité, ce qu'il a fait à l'occasion de la seule réunion du comité à laquelle il a été convié en novembre 2009. Les résultats de l'implication du MAMOT au sein de ce comité ne sont pas connus. Cet engagement est réalisé en continu.

Actions réalisées pour favoriser la conception d'aménagements extérieurs universellement accessibles et pour assurer la continuité dans la chaîne de déplacements

L'absence de réglementation dans les municipalités ainsi que l'absence de standards dans les pratiques peuvent occasionner la conception d'aménagements extérieurs qui ne sont pas accessibles et peuvent avoir pour effet de briser la chaîne de déplacements des personnes handicapées.

Sur le plan municipal, les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées permettent d'identifier les actions menées pour favoriser l'accessibilité des aménagements extérieurs. Durant la période 2009 à 2013, de nombreuses mesures ont été réalisées ou partiellement réalisées par les municipalités d'au moins 15 000 habitants pour améliorer l'accès à leurs parcs (tableau 24). Ces mesures concernent les parcs dans leur ensemble (259 mesures) ou, plus spécifiquement, les jeux, les tables de pique-nique, les chalets ou encore les abreuvoirs. D'autres aménagements extérieurs ont fait l'objet de mesures de la part des municipalités, dont les espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées (262), les trottoirs (178), les passages piétonniers (53) et les feux de circulation (60).

Tableau 24

Nombre et types de mesures¹ réalisées ou partiellement réalisées dans les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées des municipalités d'au moins 15 000 habitants sur l'accessibilité des aménagements extérieurs, 2009 à 2013

	n
Espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées	262
Parcs et espaces verts	259
Trottoirs	178
Feux de circulation, installation ou adaptation	60
Passages piétonniers	53
Intersections et signalisations aux intersections	41
Panneaux de signalisation	21
Pistes cyclables	16

1. Une mesure peut être reliée à plus d'un terme.

Source : Données provenant de la base de données sur les plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, Office des personnes handicapées du Québec, 2015.

Puis, comme mentionné dans la section portant sur les piétons et les utilisateurs d'AMM, dans le but d'outiller les municipalités sur l'aménagement d'un parcours sans obstacles, l'Office et le MAMOT se sont engagés dans le cadre du PGMO à élaborer un guide ayant trait à la notion de parcours sans obstacles (M-151). Les travaux pour rédiger le *Guide pour l'aménagement d'un parcours sans obstacles des espaces publics extérieurs* ont été commencés par l'Office et le MAMOT, mais le Guide n'a pas été complété lors de la période à l'étude. Cet engagement était donc toujours en cours de réalisation à l'échéance du PGMO en 2013.

Actions réalisées pour intégrer des connaissances en matière d'accessibilité architecturale dans l'ensemble des formations destinées aux acteurs municipaux

Rappelons que le quatrième objectif de réduction d'obstacles identifié en lien avec les petits bâtiments et les aménagements extérieurs dans le cadre des consultations à la base de l'élaboration de la politique À part entière visait à intégrer des connaissances en matière d'accessibilité architecturale dans l'ensemble des formations destinées aux acteurs municipaux.

La seule source de données permettant d'obtenir des informations sur la formation auprès des employés municipaux spécifiquement sur l'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs pour les personnes handicapées est le questionnaire de l'Office adressé aux municipalités d'au moins 15 000 habitants assujetties à la production d'un plan d'action annuel. Les résultats démontrent que 14 municipalités sur 60, c'est-à-dire 23 %, ont offert des formations à leurs employés ou ont développé des outils de formation sur la réglementation relative aux petits bâtiments et aux aménagements extérieurs depuis 2009.

Contribution de la politique À part entière à la réduction des obstacles à l'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Rappelons que le premier objectif de réduction d'obstacles était de favoriser l'accessibilité des petits bâtiments exemptés d'exigences provinciales d'accessibilité. Du côté des municipalités d'au moins 15 000 habitants, très peu ont adopté une réglementation sur l'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs. À la suite des consultations auprès du milieu municipal, il en est ressorti que des démarches et consultations complémentaires étaient nécessaires avant de poursuivre ces travaux. En ce sens, la RBQ a mené d'autres travaux et en décembre 2010, l'Assemblée nationale a adopté une modification à la Loi sur le bâtiment donnant aux municipalités la capacité d'adopter une réglementation équivalente ou supérieure à la réglementation adoptée par le gouvernement pour l'ensemble du territoire québécois. Les travaux complémentaires de la RBQ ont également permis d'adopter, en mars 2013, le Règlement visant à améliorer la sécurité dans le bâtiment. Ce règlement introduit le chapitre Bâtiment du Code de sécurité (CBCS). Le CBCS est devenu la norme de référence pour l'ensemble du territoire québécois.

Puis, il n'y a pas eu de résultats qui sont ressortis de la participation du MAMOT aux travaux du Comité directeur OPHQ-RBQ pour favoriser l'accessibilité des petits bâtiments. Ainsi, l'accessibilité des petits bâtiments reste très variable sur le territoire québécois puisqu'il n'y a toujours pas de réglementation provinciale à cet effet et que les exigences d'accessibilité sont différentes d'une municipalité à l'autre. Par ailleurs, Société Logique croit qu'il y a eu peu d'amélioration quant à l'évolution des obstacles auxquels font face les personnes handicapées depuis 2009 lorsqu'elles veulent accéder à des petits bâtiments exemptés d'exigences provinciales d'accessibilité. Elle croit que la réduction de cet obstacle passe par la mise en place de nouvelles normes, qu'il s'agisse d'une réglementation provinciale uniforme ou de réglementations municipales plus exigeantes en ce qui concerne l'accessibilité. Ex aequo considère qu'une modification au CCQ permettrait d'améliorer la situation. Les obstacles identifiés en ce sens sont toujours actuels et n'ont pas été réduits.

Enfin, comme mentionné dans la section sur les nouveaux bâtiments, rappelons que des limites avaient été identifiées en 2015 par la RBQ quant à la Loi sur le bâtiment, soit que le parc de bâtiments se trouve toujours morcelé entre diverses autorités réglementaires, que les contenus de la réglementation appliquée par ces autorités demeurent disparates, voire incohérents, tant en matière de construction que de sécurité, que les modalités et les outils de surveillance ne couvrent pas l'ensemble du parc immobilier et que les intervenants responsables assument peu ou mal certaines de leurs responsabilités. À la suite de l'identification de ces limites, la RBQ a commencé la révision de la Loi sur le bâtiment en vue d'améliorer la qualité de la construction et la sécurité du public dans les bâtiments en novembre 2015 (RBQ 2015b). Cette révision de la réglementation, en plus de proposer de nouveaux mécanismes de surveillance, propose l'adoption d'une norme unique pour la construction au Québec. Si cette démarche se concrétisait, tous les petits bâtiments seraient dorénavant assujettis au CCQ, ce qui réduirait considérablement les obstacles quant à leur accessibilité. Toutefois, si l'adoption de la norme unique était effective, certains petits bâtiments d'habitation (duplex, triplex, etc.) seraient toujours exclus de l'application des exigences de la conception sans obstacles en considérant les exceptions qui sont applicables actuellement dans le CCQ.

Dans le but de favoriser la conception d'aménagements extérieurs accessibles et d'assurer la continuité dans la chaîne de déplacements des personnes handicapées, peu d'actions étaient prévues. Les municipalités assujetties à la production d'un plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées ont réalisé ou partiellement réalisé de nombreuses mesures visant à améliorer l'accessibilité des aménagements extérieurs, qu'il s'agisse des parcs, des stationnements réservés aux personnes handicapées ou des trottoirs. Ces actions ont conduit à certaines retombées concrètes sur le territoire québécois, mais de nombreux aménagements extérieurs dans différentes municipalités ne sont toujours pas accessibles aux personnes handicapées. Ainsi l'obstacle demeure. Sur le plan national, l'Office et le MAMOT étaient responsables de rédiger un guide pour outiller les municipalités sur l'aménagement d'un parcours sans obstacles, cependant les travaux n'ont pas été exécutés lors de la période à l'étude. Aucune autre action sur le plan national n'était prévue. En ce sens, les travaux pour la rédaction du guide débutés dans le cadre du PGMO vont se poursuivre dans le cadre du PEG puisque l'engagement 18 a été pris par le MTMDET, en collaboration avec le MAMOT, le MEES⁴⁶, le MSSS, la SAAQ et l'Office, afin de réaliser, en cohérence avec les initiatives de sécurité routière et de mobilité durable, une étude sur la faisabilité de la mise en place d'une législation ou d'une réglementation relative à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs. Cette étude devra comprendre la définition du champ d'application, des objectifs et des normes visées ainsi que des mécanismes d'application et de surveillance. Puis, l'engagement 13 au PEG, dont le MTMDET est responsable en collaboration avec le MEES⁴⁷, le MSSS, la RAMQ, la SAAQ et l'Office, vise à collaborer à l'identification, à la mise en œuvre et à la promotion de solutions concertées afin de favoriser les déplacements sécuritaires des personnes qui utilisent une AMM et, plus précisément, de collaborer à l'identification et à la mise en œuvre de normes, de réglementations et de dispositions concernant la circulation des AMM dans les aménagements extérieurs, les infrastructures et les moyens de transport d'ici 2019.

Pour ce qui est du quatrième objectif de réduction d'obstacles qui visait à intégrer des connaissances en matière d'accessibilité architecturale dans l'ensemble des formations destinées aux acteurs municipaux, très peu d'actions ont été menées afin de réduire l'obstacle. Par conséquent, il n'y a pas eu d'amélioration en ce sens durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique.

46. Au moment du PEG, le ministère se nommait le MEESR.

47. Au moment du PEG, le ministère se nommait le MEESR.

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

Les recommandations de ce rapport, à moins d'une mention spécifique, s'adressent à l'ensemble des personnes handicapées, peu importe leur âge, leur type d'incapacité ou leur lieu de résidence. Les recommandations concernent donc toutes les régions du Québec.

Par ailleurs, le suivi et l'évaluation de la politique À part entière nécessitent un accès à de l'information complète sur les programmes et les mesures destinés aux personnes handicapées et à leur famille. En conséquence, dans le cadre des travaux d'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière, l'élaboration de constats valides et de recommandations pertinentes dépend grandement de la disponibilité de données administratives et d'enquêtes exhaustives. Puisque l'accès à ces données représente un enjeu important pour la suite des travaux d'évaluation et le suivi des recommandations, une recommandation est formulée à cet effet :

Recommandation 1

Il est recommandé que les MO rendent disponibles et développent, au besoin, les données administratives liées à leurs programmes et mesures gouvernementaux afin de permettre à l'Office de poursuivre les travaux d'évaluation de la politique À part entière et d'assurer le suivi des recommandations de la première phase d'évaluation de l'efficacité de la politique.

Transport collectif régulier

Étant donné que :

- Au Québec, en 2010, une proportion de 18 % des personnes avec incapacité utilisent régulièrement le transport collectif régulier, soit tous les jours ou quelques fois par semaine. Il s'agit d'une proportion similaire à celle observée chez les personnes sans incapacité (18 %). Les jeunes avec incapacité de 15 à 34 ans (42 %) sont de grands utilisateurs du transport en commun, ils l'utilisent plus que les jeunes du même âge sans incapacité (26 %);
- L'achat de nombreux véhicules et infrastructures de transport collectif régulier par les neuf STC et l'AMT a été rendu possible grâce aux subventions accordées par le MTMDET. Selon le MTMDET, la presque totalité des autobus que détiennent les STC sont maintenant accessibles. Malgré ces améliorations, il reste encore plusieurs types de véhicules (autres que les autobus) et d'infrastructures de transport collectif régulier détenus par les STC et l'AMT qui ne sont pas complètement accessibles au Québec tels que les stations de métro et les voitures et gares de train de banlieue;

- Les autres AOT, soit les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, contrairement aux STC, ne peuvent exploiter elles-mêmes un service de transport et doivent fonctionner, par contrat, avec un transporteur privé pour l'exploitation d'un tel service. Elles ne sont donc admissibles qu'à la subvention à l'exploitation du PAGTCP et à certaines immobilisations de ce programme. Aucune donnée quant à l'accessibilité des véhicules de transport collectif qui circulent sur leur territoire et qui appartiennent à une entreprise privée n'est toutefois disponible. Il est donc possible que ces véhicules ne soient pas tous accessibles.

Recommandation 2

Il est recommandé que le MTMDET, en collaboration avec la STM et l'AMT, détermine les cibles, qu'il les rende publiques et qu'il prévoit les investissements nécessaires par le biais des programmes d'aide financière en transport collectif, soit par le PAGTCP et par le PAITC de la SOFIL, pour augmenter la proportion de stations de métro et de voitures ainsi que de gares de train de banlieue accessibles à la STM et à l'AMT d'ici 2019.

Recommandation 3

Il est recommandé aux AOT, autres que les neuf STC du Québec et l'AMT, d'inclure des clauses d'accessibilité lors du renouvellement de leurs contrats d'opération afin d'augmenter la proportion de véhicules et d'infrastructures de transport collectif régulier accessibles d'ici 2019.

Étant donné que :

- Une proportion de 75 % des municipalités d'au moins 15 000 habitants ont amélioré l'accessibilité de leurs infrastructures de transport collectif régulier et que 45 % ont procédé à l'achat de véhicules adaptés ou à l'adaptation de véhicules de transport collectif régulier entre 2009 et 2013 ;
- Les municipalités ont réalisé ou partiellement réalisé 61 mesures visant les autobus (achat d'autobus ou augmentation de la plage horaire de service), les trains de banlieue, le métro, les abribus et les bancs aux arrêts ;
- Tous les membres de l'ATUQ ont acheté des véhicules accessibles ou ont adapté leurs véhicules de transport collectif régulier et que la plupart des membres de l'ATUQ, puis quelques-uns des membres de l'AQTIM et de l'UTACQ, ont amélioré l'accessibilité de leurs infrastructures de transport collectif régulier.

Recommandation 4

Il est recommandé aux municipalités d'au moins 15 000 habitants de poursuivre la planification et la mise en œuvre dans leur plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées de mesures permettant d'accroître l'accès à toute forme de véhicules et l'accessibilité des infrastructures de transport collectif régulier.

Étant donné que :

- À notre connaissance, il n'y a pas eu d'activités de sensibilisation menées par l'Office ni par le MTMDET auprès des MRC ayant déclaré compétence en transport en commun pour les informer de leur obligation légale de produire un plan de développement et donc qu'aucune MRC n'a produit de plan de développement pour la période couverte par le rapport.

Recommandation 5

Il est recommandé que le MTMDET, en collaboration avec la FQM, sensibilise et soutienne les MRC qui ont déclaré compétence en transport en commun dans la production d'un premier plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'elles desservent.

Étant donné que :

- Au 31 décembre 2015, 27 AOT sur les 37 assujetties avaient un plan de développement approuvé par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et cela, malgré le fait qu'il s'agit d'une obligation légale ;
- Le rapport portant sur les dispositions à portée inclusive de la Loi pour la période de septembre 2010 à mars 2013 démontre que des correspondances ont été échangées entre l'Office et le MTMDET concernant la production, l'approbation, la mise en œuvre et le suivi des plans de développement ;
- Une recommandation du deuxième rapport sur les dispositions à portée inclusive de la Loi a été formulée au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour qu'il s'assure du respect et de l'exécution de tous les plans de développement approuvés et qu'à cette fin, un mécanisme de suivi officiel et une reddition de comptes annuelle soit mise en œuvre ;
- L'article 67 de la Loi n'oblige pas les AOT à rendre publics leurs plans de développement en transport en commun ;
- L'article 67 de la Loi n'assujettit pas les AOT à la production d'un bilan annuel des mesures prévues dans leur plan de développement en transport, mais que certaines en produisent un et le transmettent au ministre. Ces bilans fournissent de l'information sur l'état de réalisation des mesures prévues, mais qu'ils ne doivent pas obligatoirement être rendus publics ;
- Près de 1 125 mesures pour rendre le transport en commun plus accessible aux personnes handicapées ont été prévues par les AOT dans les plans de développement en transport approuvés par le ministre entre 2009 et 2015, mais que nous ne connaissons pas l'état de réalisation de ces mesures ;
- À notre connaissance, il n'y a toujours pas de mécanisme de suivi des plans de développement en transport et des bilans annuels qui a été mis en œuvre par le MTMDET et que nous ne connaissons donc pas les impacts des plans de développement sur l'accessibilité du transport en commun ;
- Depuis 2014, afin d'inciter les AOT à déposer leur plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées, le MTMDET a décidé de lier les versements des aides financières de certains programmes au dépôt et à l'approbation d'un tel plan.

Recommandation 6

Il est recommandé que le MTMDET maintienne l'octroi des aides financières gouvernementales à l'exploitation des services en transport en commun aux AOT conditionnel à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées qui inclut des cibles.

Recommandation 7

Il est recommandé que le MTMDET se dote d'un mécanisme de suivi des plans de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées et des bilans annuels de ces plans et qu'il partage l'information avec l'Office.

Il est recommandé aux AOT de rendre publics leurs plans de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées et les bilans annuels de ces plans.

Étant donné que :

- Peu d'actions étaient prévues durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique afin d'assurer le déplacement sécuritaire des personnes handicapées dans les services de transport collectif régulier;
- Peu d'actions étaient prévues pour assurer la formation des employés responsables du transport dans le but de répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées.

Recommandation 8

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 dans les critères d'approbation des plans de développement visant l'accessibilité en transport et de faire connaître cette obligation aux AOT.

Transport adapté

Étant donné que :

- Au Québec, en 2012, 8 % des personnes avec incapacité de 15 ans et plus utilisent régulièrement un service de transport adapté, ce qui représente environ 50 430 personnes. Les femmes avec incapacité (9 %), les jeunes de 15 à 34 ans (12 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (10 %) sont celles qui utilisent le plus régulièrement le transport adapté. Enfin, les personnes ayant une incapacité grave (15 %) et celles ayant une incapacité liée au développement (42 %) utilisent davantage ces services de transport;
- Le financement du PAGTAPH (nouvellement appelé le PSTA) a augmenté de 13 % entre 2009 et 2014;
- Le nombre moyen de déplacements en transport adapté pour les personnes utilisatrices a diminué de 2,2 %, passant de 125 déplacements par personne à 122 durant la même période. En outre, on constate une hausse de 7 % du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de transport adapté durant cette période;
- Le MTMDET, en collaboration avec l'Office, a pris l'engagement 47 au PEG d'identifier des pistes d'harmonisation et d'optimisation des services de transport adapté et collectif au Québec afin de favoriser les déplacements sans obstacles des personnes handicapées.

Recommandation 9

Il est recommandé au MTMDET d'améliorer et d'optimiser la gestion du PSTA et d'accroître son financement dans le but de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées.

Il est recommandé aux municipalités de collaborer avec les acteurs concernés ainsi que les personnes handicapées ou leurs représentants afin d'améliorer l'offre de services en transport adapté.

Étant donné que :

- En 2005, 271 municipalités québécoises sur 1 135 n'étaient desservies par aucun service de transport adapté;
- En 2014, seulement 87 municipalités sur 1 111 n'ont pas de services de transport adapté, mais que parmi celles-ci, 5 sont en processus d'offrir ces services et que 38 ont déclaré s'engager à répondre aux demandes s'il y a lieu ou ont déclaré ne pas avoir de personnes handicapées ayant ce type de besoins sur leur territoire;
- Le MTMDET, par le biais du volet Souple du PSTA, peut appuyer financièrement les municipalités de moins de 10 000 habitants qui ne sont pas desservies par un organisme de transport adapté pour qu'elles offrent des services de transport adapté aux personnes handicapées qui en font la demande.

Recommandation 10

Il est recommandé au MTMDET de poursuivre son soutien auprès des municipalités non desservies par des services de transport adapté afin que celles-ci puissent offrir ce type de services sur leur territoire.

Étant donné que :

- Le MTMDET a proposé l'ajout de nouvelles dispositions au Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées visant à ce que les autobus et les minibus répondent mieux aux besoins des personnes handicapées, notamment sur le plan des systèmes d'attaches, le type d'aides à la mobilité accepté dans le cadre du transport terrestre, la largeur de la plateforme hydraulique et la charge maximale que celle-ci peut supporter. Cependant, ce projet de règlement n'a pas été adopté avant l'échéance du PGMO.

Recommandation 11

Il est recommandé au MTMDET d'adopter le projet de règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées pour rendre les déplacements des personnes handicapées en autobus et en minibus sécuritaires et accessibles.

Étant donné que :

- Les travaux pour élaborer un programme de formation visant à assurer les déplacements sécuritaires des personnes handicapées pour les chauffeurs de minibus de transport adapté et de taxis accessibles ont été complétés en 2014 par le MTMDET, mais qu'il reste au MTMDET à s'arrimer avec les centres de formation et à mettre en place les modalités d'octroi de la formation pour être en mesure de l'offrir;

- Les organismes de transport adapté ont la responsabilité d'offrir la formation visant à assurer les déplacements sécuritaires des personnes handicapées à leurs chauffeurs de minibus de transport adapté et de taxis.

Recommandation 12

Il est 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.

Il est recommandé aux organismes de transport adapté du Québec de donner la formation en transport adapté rendue disponible par le MTMDET à leurs chauffeurs de minibus et de taxi afin d'assurer les déplacements sécuritaires des personnes handicapées.

Piétons handicapés et usagers d'une AMM

Étant donné que :

- Le MTMDET n'a pas intégré de mesures liées à la sécurité des piétons handicapés dans le Plan d'action ministériel sur la sécurité routière 2009-2012.

Recommandation 13

Il est recommandé au MTMDET d'adopter et de mettre en œuvre de nouvelles mesures annuellement 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.

Étant donné que :

- Au Québec, en 2012, on estime que 6 940 personnes ayant une incapacité liée à la motricité utilisent un fauteuil roulant électrique pour faciliter leurs déplacements et qu'environ 14 300 personnes utilisent un scooter de mobilité ou un triporteur ;
- Près du tiers des municipalités qui comptent au moins 15 000 habitants disent avoir pris des mesures, développé un code volontaire ou mis en place des règles de sécurité pour les personnes qui utilisent une AMM ;
- L'INSPQ a produit un avis de santé publique, publié en 2011, dressant l'état de situation des AMM au Québec. À la suite de la publication de cet avis, le MTMDET, en collaboration avec la SAAQ, l'INSPQ et d'autres partenaires, a commencé l'élaboration d'un projet pilote visant à mieux encadrer les déplacements sécuritaires en AMM sur la voie publique ;
- Ce projet pilote est entré en vigueur au 1^{er} juin 2015 pour une période de trois ans. Il définit des règles relatives à l'utilisation des AMM sur les trottoirs, les voies cyclables et la chaussée, à leur équipement obligatoire ainsi qu'aux obligations des autres usagers de la route et des commerçants d'AMM, et ce, pour l'ensemble du territoire québécois ;
- Le MTMDET, la SAAQ et le MSSS financent une étude de terrain dans les villes de Magog, de Montréal, de Sherbrooke et de Victoriaville, afin d'évaluer l'efficacité et l'acceptabilité des règles du projet pilote.

Recommandation 14

Il est recommandé au MTMDET, à la suite des résultats du projet pilote, d'adopter un règlement concernant la circulation des AMM et de faire connaître ces nouvelles dispositions aux municipalités, aux corps policiers ainsi qu'à l'ensemble des usagers du réseau routier, en collaboration avec le MACAPH et tout autre partenaire concerné.

Étant donné que :

- Très peu d'actions étaient prévues et ont été menées durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière pour appliquer les normes de sécurité pour les transports motorisés lors de la conception et la fabrication des AMM utilisées par les personnes handicapées;
- L'INSPQ a produit un rapport dressant l'état de situation des AMM au Québec qui proposait la création par Transports Canada d'une classe de véhicule AMM, permettant ainsi de définir légalement des normes de sécurité lors de la conception et de la fabrication de ces appareils, et qui proposait également de développer un système d'homologation canadien des AMM.

Recommandation 15

Il est recommandé à la RAMQ, à la SAAQ et au MSSS, en fonction des résultats du projet pilote, d'évaluer la pertinence de donner suite aux propositions inscrites dans le rapport de l'INSPQ.

Automobile

Étant donné que :

- Les dépenses relatives au Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées du MTMDET ont diminué de 15 % durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière;
- Le nombre de demandes traitées dans le cadre du Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées du MTMDET a diminué de 8 % entre 2009 et 2013;
- La SAAQ a réduit les délais d'analyse des demandes d'aide financière à trois mois pour le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées.

Recommandation 16

Il est recommandé au MTMDET d'optimiser la gestion du Programme d'adaptation de véhicule et d'accroître son financement dans le but de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées.

Étant donné que :

- Le *Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités* de l'Office a été rédigé afin de les aider dans l'application des normes pour les stationnements;
- La signalisation des stationnements réservés aux personnes handicapées a été précisée, mais que l'obstacle concernant la promotion des normes et des règles en matière de stationnement persiste.

Recommandation 17

Il est recommandé à la SAAQ de réaliser une campagne de sensibilisation pour promouvoir le respect des normes en matière de stationnement réservé aux personnes handicapées et ainsi assurer les déplacements sécuritaires des personnes handicapées d'ici 2019.

Transport scolaire régulier et adapté

Étant donné que :

- Les services de transport scolaire régulier sont peu adaptés pour les élèves handicapés et qu'ils ne leur permettent pas d'utiliser ces services au même titre que les autres élèves ;
- Des allocations supplémentaires ont été accordées aux commissions scolaires pour adapter les services de transport scolaire régulier ;
- Les services de transport scolaire adapté ne permettent pas toujours de couvrir l'ensemble des besoins en déplacement des élèves (ex. : lors des activités parascolaires, de sorties éducatives ou lorsque l'élève est inscrit à un service de surveillance et d'accompagnement au niveau secondaire) ;
- La durée des déplacements en transport scolaire adapté est souvent beaucoup plus longue que les normes fixées pour les déplacements en transport scolaire régulier, ce qui ne répond pas aux besoins en déplacement des élèves ;
- Le financement accordé pour le transport scolaire adapté a été croissant pour la période couverte par le rapport ;
- L'engagement prévu au PGMQ de mettre sur pied un groupe de travail pour réaliser des travaux sur l'amélioration de l'offre de services en transport public adapté, scolaire et spécialisé au Québec n'a pas été réalisé ;
- À notre connaissance, il n'y a pas eu d'autres travaux menés durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière pour réduire les obstacles identifiés en lien avec les services de transport scolaire régulier et adapté.

Recommandation 18

Il est recommandé que les commissions scolaires identifient les obstacles, proposent et mettent en place des solutions sécuritaires pour adapter les services de transport scolaire régulier pour en faciliter l'utilisation par les élèves handicapés et pour améliorer l'offre de services en transport scolaire adapté pour couvrir l'ensemble des besoins de déplacement des élèves handicapés (ex. : lors des stages, des activités parascolaires, de sorties éducatives ou lorsque l'élève est inscrit à un service de surveillance et d'accompagnement au niveau secondaire ou encore pour réduire la durée des déplacements en transport adapté).

Aides techniques aux déplacements

Étant donné que :

- Des améliorations ont été apportées sur le plan de l'accès à l'information sur les programmes d'aides techniques aux déplacements ;
- Le Programme de remboursement des frais relatifs à l'utilisation d'un chien d'assistance à la motricité a été ajouté à l'offre de programmes en septembre 2010 et que la RAMQ a révisé le Programme d'aide pour les appareils suppléant à une déficience physique en 2012, mais que les cinq autres programmes d'aides techniques aux déplacements n'ont pas fait l'objet d'une révision depuis 2009 ;
- Les représentants des usagers sont rarement mis à contribution lors des processus d'évaluation et de mise à jour des programmes en lien avec les aides techniques aux déplacements.

Recommandation 19

Il est recommandé au MSSS et à la CNESST de procéder à une évaluation des programmes, en cohérence avec la Directive concernant l'évaluation de programme dans les ministères et les organismes (Gazette officielle du Québec 2014), qui n'ont pas fait l'objet d'une révision depuis 2009, de consulter et d'inviter des représentants du MACAPH à se prononcer sur les améliorations qui pourraient être proposées aux programmes.

Conception de bâtiments universellement accessibles

Étant donné que :

- L'insuffisance et l'imprécision des exigences provinciales d'accessibilité en matière de construction dans le CCQ font obstacle à la conception de bâtiments universellement accessibles ;
- Malgré l'élaboration par le Comité directeur OPHQ-RBQ de dispositions sur les logements adaptables entre 2007 et 2014, celles-ci n'ont pas été adoptées par le Gouvernement du Québec ;
- L'engagement 62 inscrit au PEG sous la responsabilité de la RBQ et de l'Office, en collaboration avec le MSSS et la SHQ, vise à proposer des modifications au CCQ pour y ajouter des exigences sur l'adaptabilité des logements d'ici 2016 ;
- Malgré les actions réalisées par la SQI pour les immeubles gouvernementaux et par la SHQ pour les logements communautaires et sociaux, aucune amélioration n'a été apportée au CCQ ;
- L'engagement 13 inscrit au PEG sous la responsabilité de l'Office et de la RBQ consiste à examiner d'ici 2019 des solutions visant à favoriser l'accès en toute sécurité des personnes handicapées utilisant des AMM dans les établissements fréquentés par le public et les immeubles d'habitation.

Recommandation 20

Il est recommandé à la RBQ de bonifier d'ici 2019 les normes de conception sans obstacles du CCQ afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des bâtiments aux personnes handicapées ayant différents types d'incapacité (motrice, visuelle, auditive ou intellectuelle, etc.) ou utilisant des AMM, notamment en s'inspirant des bonnes pratiques existantes.

L'Office s'engage à collaborer à ces travaux.

Étant donné que :

- Entre 2009 et 2013, un tiers des municipalités (33 %) ont affirmé avoir adopté une nouvelle réglementation ou avoir modifié la réglementation concernant la construction ou la rénovation de bâtiments en vue d'y insérer des exigences relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées;
- Plus de la moitié des municipalités (61 %) ont affirmé tenir compte de l'accessibilité universelle lors de la conception de nouveaux bâtiments entre 2009 et 2013.

Recommandation 21

Il est recommandé aux municipalités d'utiliser leur pouvoir réglementaire afin d'améliorer sur leur territoire l'accessibilité et la sécurité des bâtiments aux personnes handicapées ayant différents types d'incapacité.

Étant donné que :

- Lors de l'élaboration de la politique À part entière, des lacunes dans l'application des exigences provinciales en matière d'accessibilité par les concepteurs et les entrepreneurs ont été relevées;
- Ces exigences n'étaient pas toujours bien comprises ou appliquées et que les mécanismes d'inspection et de surveillance en place pour les chantiers de construction ne permettaient pas de s'assurer de la conformité des travaux;
- La RBQ a procédé à la mise à jour du guide sur les normes de conception sans obstacles (RBQ 2010) pour informer et sensibiliser les professionnels de la construction et les promoteurs immobiliers afin de réduire l'obstacle lié à l'application des exigences provinciales d'accessibilité lors de la conception et la construction de nouveaux bâtiments;
- Des actions pour informer et sensibiliser les professionnels de la construction et les promoteurs immobiliers à l'importance d'appliquer les exigences provinciales d'accessibilité lors de la conception et la construction de nouveaux bâtiments ont été menées par l'Office et par les municipalités;
- Malgré ces efforts, l'obstacle sur la compréhension et l'application des exigences provinciales en matière d'accessibilité persiste;
- Aucune action n'a été réalisée pour améliorer la vérification du respect des exigences d'accessibilité lors de la construction;
- En novembre 2015, la RBQ a amorcé la révision de la Loi sur le bâtiment en vue d'améliorer la qualité de la construction et la sécurité du public dans les bâtiments (RBQ 2015b) et que cette révision propose de nouveaux mécanismes de surveillance, notamment d'exiger une double attestation de conformité des travaux.

Recommandation 22

Afin de mieux informer et outiller les intervenants à l'égard des exigences d'accessibilité prévues au CCQ et des bonnes pratiques relatives à leur application, il est recommandé à la RBQ :

- de mettre à jour d'ici 2019 le guide d'utilisation Normes de conception sans obstacles en fonction des améliorations apportées au CCQ;
- d'inclure les normes de conception sans obstacles mises à jour dans les processus de validation et de maintien de la capacité professionnelle des entrepreneurs.

Recommandation 23

Il est recommandé à la RBQ de mettre en place des mécanismes de surveillance permettant de vérifier systématiquement la conformité des travaux de construction aux normes de conception sans obstacles, et ce, pour l'ensemble des bâtiments assujettis.

Accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Étant donné que :

- Lors de l'élaboration de la politique À part entière, le manque d'accessibilité dans les bâtiments existants ouverts au public a été soulevé;
- La CDPDJ a constaté dans son rapport divers obstacles potentiellement discriminatoires à l'égard des personnes en situation de handicap présents dans des établissements commerciaux offrant des services courants aux personnes handicapées tels que les pharmacies et les établissements d'alimentation (CDPDJ 2013). Elle estime que les normes et les lois ayant trait à l'accessibilité au Québec ne sont pas suffisantes pour assurer le respect des droits des personnes handicapées;
- Un des leviers de la politique À part entière vise l'amélioration de l'accès et de l'adaptation des services courants pour les personnes handicapées;
- Malgré les mesures et les sommes investies pour améliorer l'accessibilité des bâtiments existants dans les réseaux publics, aucun engagement n'a été pris dans le cadre de la politique concernant l'accessibilité des bâtiments du secteur privé offrant des services courants aux personnes handicapées;
- Peu d'actions étaient prévues et ont été réalisées durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière pour concilier les considérations historiques ou patrimoniales des bâtiments à celles sur l'accessibilité;
- Le MCC et la RBQ, dans le cadre d'un comité conjoint, ont amorcé des travaux afin de concilier les considérations historiques ou patrimoniales des bâtiments à celles sur la sécurité;
- La mission du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MESI) vise à soutenir la croissance des entreprises et de l'entrepreneuriat ainsi que conseiller le gouvernement en vue de favoriser le développement économique dans toutes les régions du Québec;

- Deux nouveaux programmes d'aide financière visant à améliorer l'accessibilité de certains bâtiments existants du secteur privé où sont offerts des services à la population ont été annoncés dans le cadre du budget 2017-2018 du Gouvernement du Québec, sous la responsabilité respective du MTO et de la SHQ.

Recommandation 24

Il est recommandé au MTESS, à la RBQ, au MCC, au MESI, à la CDPDJ, au MTO et à la SHQ, en collaboration avec le MACAPH et des partenaires du secteur privé, de s'associer à l'Office afin de produire, d'ici 2019, une étude visant à documenter les obstacles relatifs à l'accessibilité des bâtiments existants du secteur privé où sont offerts des services courants aux personnes handicapées, dont les bâtiments historiques et patrimoniaux, et à identifier des pistes de solution pour les réduire.

Étant donné que :

- Moins de dix sociétés (entreprises, propriétaires de bâtiments, contribuables, etc.) ont bénéficié, en 2011, de la mesure fiscale pour la rénovation ou la transformation d'un bâtiment permettant d'en améliorer l'accessibilité.

Recommandation 25

Il est recommandé à Revenu Québec de collaborer avec l'Office afin de promouvoir la déduction fiscale pour des rénovations ou des transformations favorisant l'accessibilité à un édifice.

Étant donné que :

- On constate que les MO et les municipalités réalisent année après année une quantité importante d'actions pour améliorer l'accessibilité de leurs bâtiments, mais que cette quantité d'actions témoigne également des nombreux obstacles présents dans les bâtiments.

Recommandation 26

Il est recommandé à tous les MO d'au moins 50 employés et aux municipalités d'au moins 15 000 habitants de prévoir chaque année dans leur plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées des mesures pour rendre accessibles leurs bâtiments existants ouverts au public.

Étant donné que :

- L'absence d'un règlement provincial identifiant des exigences d'accessibilité à respecter dans les bâtiments ouverts au public construits avant 1976 était identifiée comme obstacle lors de l'élaboration de la politique ;
- La rédaction d'un projet de règlement sur les bâtiments déjà existants ouverts au public a été amorcée, mais qu'il n'a pas été adopté durant les cinq premières années de mise en œuvre de la politique À part entière ;

- Le MTESS a été mandaté dans le cadre de l'engagement 45 du PEG pour élaborer d'ici 2016 un règlement sur l'accessibilité des bâtiments publics construits avant 1976 permettant d'atteindre de manière optimale les objectifs de l'article 69 de la Loi et tenant compte des travaux qui ont déjà été effectués par les MO depuis 2007 ;
- Le MTESS a pris l'engagement 46 au PEG d'évaluer d'ici 2018 la pertinence d'élaborer un second rapport sur l'accessibilité des immeubles publics construits avant 1976.

Recommandation 27

Il est recommandé au ministre du Travail, à la suite de l'élaboration en 2016 par le MTESS d'un règlement sur l'accessibilité des immeubles publics construits avant 1976, de l'adopter d'ici 2017 et de prévoir un suivi de son application.

Accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Étant donné que :

- Dans le cadre de l'engagement au PGMO de la RBQ en vue de poursuivre les travaux afin d'implanter une norme unique en matière de construction au Québec pour tous les bâtiments, il est ressorti des consultations auprès du milieu municipal que des démarches complémentaires étaient nécessaires avant de poursuivre ces travaux. L'implantation d'une norme unique en matière de construction au Québec pour tous les bâtiments n'a pas eu lieu dans la période couverte par le rapport ;
- La RBQ a mené des travaux complémentaires à son engagement au PGMO qui ont permis de modifier la Loi sur le bâtiment en 2010 et d'adopter en mars 2013 le Règlement sur la sécurité dans le bâtiment qui introduit le CBCS en tant que norme de référence pour l'ensemble du territoire québécois ;
- L'accessibilité des petits bâtiments reste très variable sur le territoire québécois puisqu'il n'y a toujours pas de réglementation provinciale à cet effet et que les exigences d'accessibilité sont différentes d'une municipalité à l'autre ;
- Peu de municipalités ont adopté des normes ou des règlements qui incluaient des éléments relatifs à l'accessibilité des petits bâtiments ;
- En 2015, la RBQ a amorcé la révision de la Loi sur le bâtiment qui inclut notamment une proposition d'appliquer, à l'échelle du Québec, une norme unique pour la construction qui assujettirait tous les nouveaux bâtiments au CCQ, incluant les petits bâtiments.

Recommandation 28

Il est recommandé à la RBQ d'appliquer à tous les bâtiments au Québec une norme unique de construction incluant les normes de conception sans obstacles et d'en assurer l'application par des mécanismes permettant de vérifier systématiquement la conformité des travaux à ces exigences pour tous les types de bâtiments, même les petits bâtiments.

Étant donné que :

- De nombreuses mesures visant à améliorer l'accessibilité des aménagements extérieurs, qu'il s'agisse de parcs, de stationnements réservés aux personnes handicapées ou de trottoirs, ont été réalisées par plusieurs municipalités, mais qu'il reste de nombreux aménagements extérieurs qui ne sont toujours pas accessibles ;
- Les travaux pour rédiger le *Guide pour l'aménagement d'un parcours sans obstacles des espaces publics extérieurs* ont été débutés par l'Office et le MAMOT, mais que le Guide n'a pas été complété lors de la période à l'étude ;
- Le MTMDET, en collaboration avec le MAMOT, le MEES, le MSSS, la SAAQ et l'Office, a pris l'engagement 18 au PEG de réaliser, en cohérence avec les initiatives de sécurité routière et de mobilité durable, une étude sur la faisabilité de la mise en place d'une législation ou d'une réglementation relative à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs ;
- Le MTMDET, en collaboration avec le MEES, le MSSS, l'Office, la RAMQ et la SAAQ, a pris l'engagement 13 au PEG d'identifier, de mettre en œuvre et de promouvoir des solutions concertées afin de favoriser les déplacements sécuritaires des personnes qui utilisent des AMM et, plus précisément, de collaborer à l'identification et à la mise en œuvre de normes, de réglementations et de dispositions concernant la circulation des AMM dans les aménagements extérieurs, les infrastructures et les moyens de transport d'ici 2019.

Recommandation 29

Il est recommandé au MAMOT et au MTMDET de faire la promotion de la notion de parcours sans obstacles auprès de toutes les municipalités de manière à ce qu'elles en tiennent compte lors de la conception ou l'entretien des aménagements extérieurs et des infrastructures de transport.

Étant donné que :

- Peu de municipalités ont adopté des normes ou des règlements qui incluaient des éléments relatifs à l'accessibilité des aménagements extérieurs.

Recommandation 30

Il est recommandé aux municipalités d'au moins 15 000 habitants de prévoir, dans leurs plans d'action annuels à l'égard des personnes handicapées, des mesures pour rendre accessibles les aménagements extérieurs.

JUGEMENT SUR L'EFFICACITÉ DE LA POLITIQUE À PART ENTIÈRE

Cette partie du rapport présente les résultats de la rencontre du Comité de suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique À part entière visant à poser un jugement sur l'efficacité de la politique. La rencontre s'est déroulée sous la forme d'une discussion portant sur deux grandes questions entre les différents membres du Comité, soit des représentants du MACAPH, des MO et un expert international. La rencontre visait à connaître le jugement porté par les différents membres du Comité en fonction de leur analyse et de leur perception des constats présentés dans les sections précédentes de ce rapport. Avant de présenter les principaux éléments de réponses des membres du Comité, rappelons les deux grandes questions :

- **Question 1 :** En vous basant sur les données, les analyses et les constats des rapports, considérez-vous qu'il y a eu, dans les premières années de mise en œuvre de la politique À part entière, des avancées significatives en lien avec les déplacements ?
- **Question 2 :** Est-ce que les recommandations proposées permettront d'obtenir des avancées significatives en lien avec les déplacements ?
 - Sous-question : Y a-t-il des propositions de recommandations qui vous apparaissent prioritaires ?

L'ACCÈS AUX TRANSPORTS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Pour ce qui est de la première question, le Comité affirme que des avancées importantes sont observables depuis l'adoption de la politique À part entière, bien qu'il reste du chemin à parcourir. Le Comité souligne également que les progrès sont très variables d'une région à l'autre. Plusieurs éléments positifs sont néanmoins mentionnés par les représentants des MO : l'amélioration de l'accessibilité du réseau de transport en commun régulier, alors que la presque totalité des autobus que détiennent les neuf STC et l'AMT sont maintenant accessibles ; le nombre décroissant de municipalités non desservies par un service de transport adapté, qui est passé de 271 en 2005 à 87 en 2014 ; l'augmentation de l'offre de services en transport interurbain, grâce entre autres à un programme d'adaptation de terminus ; l'existence d'un projet pilote concernant les AMM en 2015 ; le nombre croissant de plans de développement en transport qui sont produits par les AOT ainsi que le plan de travail visant à rendre plus de stations de métro accessibles. De leur côté, les représentants du MACAPH évoquent plutôt les problèmes d'interconnexion et d'organisation des services de transport

ainsi que l'enjeu du financement du transport adapté. Globalement, le Comité reconnaît que la politique a permis de grandes avancées du côté du transport collectif régulier tandis que le transport adapté n'a pas bénéficié des mêmes développements.

En réponse à la seconde question, trois sujets prédominants ressortent des discussions du Comité : le rôle central du transport collectif régulier, la nécessaire bonification de la formation des chauffeurs et le développement du transport adapté. Le Comité s'accorde pour dire que, dans le contexte des progrès importants des dernières années, le transport collectif régulier doit être priorisé avant le transport adapté. L'expert international est cependant intervenu pour rappeler que cette priorisation se doit de respecter les réalités individuelles des personnes handicapées, ce avec quoi les représentants du MACAPH et des MO sont en accord. Les représentants du MACAPH affirment que la priorisation du transport collectif régulier doit notamment se manifester par une meilleure initiation des usagers quant à son utilisation ; l'exemple d'un service d'accompagnement en situation réelle plutôt que des démonstrations d'accès en milieu contrôlé a été évoqué. La question de la responsabilité de ces programmes de formation a également été abordée par le Comité. Par ailleurs, l'idée d'incitatifs financiers temporaires permettant aux personnes handicapées d'expérimenter le transport collectif régulier en situation réelle est suggérée par les représentants du MACAPH. Somme toute, les discussions relatives au transport collectif régulier sont en lien avec les recommandations 2, 3 et 4 de ce rapport et ces dernières constituent une priorité pour la suite de la mise en œuvre de la politique.

La bonification de la formation des chauffeurs de taxi et de minibus utilisés pour le transport adapté, particulièrement en ce qui a trait au savoir-être avec les personnes handicapées, est identifiée comme une priorité par les représentants du MACAPH et endossée par les représentants des MO, ce qui rejoint la recommandation 12 du présent rapport. Soulignons qu'il y a consensus entre les membres du Comité de suivi sur le fait d'inclure les personnes handicapées dans un tel processus de bonification de la formation.

Finalement, la question du transport adapté a permis de traiter de l'aspect intersectoriel des avancées qui doivent être faites. Ainsi, les représentants du MACAPH estiment que le transport n'évolue pas en vase clos et que le développement de services d'habitation, par exemple, influe sur la qualité de celui-ci. Conséquemment, la nécessité d'un arrimage optimal entre les différents acteurs institutionnels et les services qu'ils déploient est reconnue par les représentants des MO. L'expert international a toutefois souligné que cet arrimage ne doit pas imposer des contraintes aux personnes handicapées que les autres n'ont pas. Par ailleurs, la question de l'interconnexion entre les services de transport collectif régulier et de transport adapté a permis d'aborder l'enjeu du modèle de services mis de l'avant qui se doit de répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées. Il est ainsi rappelé que le financement du transport adapté relève également des municipalités et non seulement du MTMDET. Par ailleurs, il est mentionné que l'organisation des services ne relève pas uniquement du MTMDET, mais aussi des autres acteurs impliqués, dont les AOT. En ce sens, la collaboration intersectorielle est une clé permettant d'assurer une réponse complète aux besoins des personnes handicapées.

En tant qu'outil permettant de planifier l'ensemble des services de transport, les plans de développement en transport, produits par l'ensemble des AOT et approuvés par le ministre des Transports en vertu de l'article 67 de la Loi, sont considérés comme un levier pouvant permettre d'identifier l'organisme le plus à même de déployer le leadership nécessaire à la mise en œuvre des améliorations souhaitées, que ce soit les mesures d'initiation aux services réguliers ou l'interconnexion entre les services de transport collectif régulier et de transport adapté. Les représentants des MO soulignent l'importance d'un suivi de ces plans de développement et de l'application de conséquences négatives si les engagements pris par les AOT ne sont pas tenus. En ce sens, l'application des recommandations 5, 6, 7 et 8 est une priorité pour la suite de la mise en œuvre de la politique.

L'ACCESSIBILITÉ DES BÂTIMENTS ET DES LIEUX PUBLICS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Dans ses discussions sur la première question, le Comité relève que, depuis l'élaboration de la politique À part entière, des avancées ont été faites en ce qui a trait à l'accessibilité des nouvelles constructions. Les représentants du MACAPH affirment que ces avancées sont particulièrement perceptibles pour les personnes ayant une incapacité physique, mais moins pour les personnes ayant une incapacité visuelle, auditive ou liée à une déficience intellectuelle. Les représentants des MO mentionnent que les avancées sont restreintes par certaines contraintes, dont l'absence d'une norme unique pour la construction qui assujettirait tous les nouveaux bâtiments, incluant les petits bâtiments au CCQ avec des standards suffisamment élevés. Par ailleurs, une absence d'avancée significative est déplorée par les représentants du MACAPH en ce qui concerne les bâtiments construits avant 1976, dont les bâtiments patrimoniaux. Les représentants des MO soulignent, quant à eux, la volonté persistante des autorités dans ce dossier, malgré les différents obstacles soulevés.

En réponse à la deuxième question, la crainte que la recommandation 21, qui encourage les municipalités à adopter des exigences de construction allant au-delà du CCQ, ne mène à des disparités d'une municipalité à l'autre est évoquée par les représentants du MACAPH tandis que les initiatives intéressantes qui peuvent naître de l'adoption de règles plus élevées sont évoquées par les représentants des MO. De manière plus large, les éléments prioritaires identifiés par le Comité sont la bonification des normes de conception sans obstacles du CCQ et l'application d'une norme unique de construction incluant les normes de conception sans obstacles à tous les bâtiments au Québec, ce qui rejoint les recommandations 20 et 28 de ce rapport.

En ce qui concerne les bâtiments construits avant 1976, les représentants du MACAPH affirment que le projet de règlement lié à l'article 69 de la Loi doit être une priorité, ce qui est en accord avec la recommandation 27 du présent rapport.



CONCLUSION

Ce rapport a présenté les résultats de l'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière à atteindre le résultat attendu visant à *Offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés*. Il permet notamment d'émettre des constats et des recommandations pour la suite de la mise en œuvre de la politique. Il présente aussi les résultats d'une démarche impliquant le Comité de suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique À part entière qui vise à poser un jugement sur l'efficacité de la politique à atteindre ce résultat attendu. Cette démarche a permis d'identifier quelles recommandations pourraient être priorisées pour les prochaines années. Ces recommandations offrent une opportunité de s'ajuster durant la mise en œuvre de la politique afin de s'assurer que ses résultats attendus sur la participation sociale des personnes handicapées sont atteints.

Notons que ce rapport d'évaluation est le résultat de plusieurs années de travaux qui ont impliqué de nombreuses collectes de données et analyses. Il a aussi fait l'objet de consultations auprès de représentants du MACAPH et des principaux MO concernés par ce résultat attendu de la politique. Tout comme la formulation de recommandations pertinentes pour la suite de la mise en œuvre de la politique a exigé la collaboration de plusieurs partenaires, la mise en œuvre de ces mêmes recommandations au cours des prochaines années demandera la collaboration et l'arrimage des différents acteurs concernés par la politique.

D'ailleurs, la démarche choisie visant à demander au Comité de suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique À part entière de porter un jugement sur l'efficacité de la politique peut certainement être considérée comme novatrice dans l'évaluation de politiques publiques. Bien que cette étape des travaux puisse apparaître plus subjective que les autres analyses et résultats présentés dans ce rapport, il faut rappeler que le but d'une évaluation n'est pas simplement de produire des données scientifiques, mais de réduire l'incertitude et d'aider à la prise de décisions cohérentes (Perret 2009). En ce sens, cette démarche a été choisie afin de s'assurer d'émettre les recommandations les plus pertinentes et ayant un potentiel d'impact élevé pour la suite de la mise en œuvre de la politique.

Finalement, il faut aussi mentionner que, pour les travaux d'évaluation d'une politique publique transversale comme À part entière, la qualité des analyses dépend grandement de la disponibilité des données administratives. Cependant, compte tenu de la complexité de l'organisation des programmes, mesures et services destinés aux personnes handicapées, obtenir toutes les données nécessaires et détaillées pour ces analyses représente souvent un défi. D'ailleurs, la disponibilité de telles données sera encore essentielle pour suivre la mise en œuvre des recommandations de ce rapport, mais aussi pour la réalisation des prochains travaux d'évaluation de la politique prévus d'ici 2019. Il est donc important de rappeler l'importance que toutes les données administratives soient compilées par les MO et rendues accessibles afin de réaliser des analyses rigoureuses sur les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées.





ANNEXE I

QUESTIONNAIRES

MOUVEMENT D'ACTION COMMUNAUTAIRE AUTONOME DES PERSONNES HANDICAPÉES

Nous vous invitons à participer à une démarche de collecte de données par questionnaire au sujet de plusieurs résultats attendus de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Ce questionnaire a pour objectifs de recueillir de l'information et de connaître la perception de votre organisation quant aux actions réalisées pour réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées dans le cadre des résultats attendus de la politique visant une réponse complète aux besoins essentiels des personnes handicapées. Les sujets abordés sont : les activités de la vie quotidienne et domestique, l'habitation, les communications et les déplacements.

L'information recueillie permettra à l'Office des personnes handicapées du Québec de réaliser son mandat de suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation de l'efficacité de la politique gouvernementale À part entière qui a pour but d'accroître la participation sociale des personnes handicapées. Ce mandat nous a été confié par le Conseil des ministres lors de l'adoption de la politique en 2009.

Ce questionnaire s'adresse à une personne de votre organisation qui a une excellente connaissance de ces sujets. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne. Veuillez noter que vous avez jusqu'au 7 novembre 2014 pour y répondre.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Monsieur Daniel Lavigne
Conseiller à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18643
Télécopieur : 1 800-567-1477
Courriel : daniel.lavigne@ophq.gouv.qc.ca

QUESTIONNAIRE

Partie A – Identification

1. Quel est le nom de votre organisation?

Cliquez ici pour taper du texte.

2. Quel poste occupez-vous au sein de votre organisation?

Cliquez ici pour taper du texte.

Partie B – Habitation

Cette partie du questionnaire concerne les services d'hébergement pour personnes handicapées. La première question porte sur l'évaluation de la qualité des services d'hébergement. Un des obstacles identifiés en 2009, au moment de l'élaboration de la politique, indique que les usagers, leur famille, leurs représentants ainsi que les organismes de défense des droits ne participent pas suffisamment aux mécanismes de contrôle de la qualité des services d'hébergement. Ces mécanismes font référence aux visites d'évaluation de la qualité du milieu de vie réalisées par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) dans les ressources intermédiaires et de type familial (RI-RTF) et les centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD).

Ensuite, une question porte sur la sécurité en milieu résidentiel. Le principal obstacle identifié en 2009 est que les personnes handicapées ne bénéficient pas d'un niveau de sécurité en milieu résidentiel équivalant à celui du reste de la population. La politique vise également à réduire cet obstacle.

3. Selon vous, est-ce que la participation des organismes de défense des droits des personnes handicapées aux visites d'évaluation de la qualité du milieu de vie réalisées par le MSSS est suffisante, notamment depuis la reprise des visites des RI-RTF en 2013?
- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 4)
4. Selon vous, est-ce que des mesures de sécurité appropriées à la situation des personnes handicapées ont été mises en place depuis 2009 dans l'ensemble de leurs milieux résidentiels (ex. : plan d'évacuation des édifices, matériel de protection incendie, création de registres des résidents handicapés des municipalités, certification des résidences privées, etc.)?
- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas (passez à la partie C)

Partie C – Services de soutien et d'aide à domicile

Cette partie concerne les services de soutien et d'aide à domicile. Dans un premier temps, les questions qui suivent portent sur la prestation de services par le biais du Programme d'allocation directe, aussi appelé le chèque emploi-service.

Dans un deuxième temps, des questions sur la mise en place de mécanismes de contrôle de la qualité des services de soutien et d'aide à domicile vous seront posées.

5. Selon vous, est-ce que les problématiques suivantes du Programme d'allocation directe ont été améliorées depuis 2009?

La variabilité du taux horaire selon les régions

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas

La difficulté de recrutement et de rétention du personnel

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas

Le manque de formation du personnel

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas

Le manque de soutien lors de conflits avec le personnel

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas

La mise en place d'un service de dépannage 24/7

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas

Autres problématiques

Veuillez préciser, s'il y a lieu :
Cliquez ici pour taper du texte.

6. En 2009, la politique À part entière a relevé qu'il y avait peu ou pas de mécanismes de contrôle de la qualité des services de soutien et d'aide à domicile. Selon vous, est-ce que les mécanismes mis en place depuis 2009 sont adéquats?

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas (passez à la partie D)

Partie D – Communications et déplacements

Cette section porte sur la révision des programmes d'aides techniques à la communication et aux déplacements des personnes handicapées. Ces programmes sont offerts par plusieurs ministères et organismes publics, dont la RAMQ, le MSSS, la CSST et la SAAQ. En 2009, la politique À part entière établit qu'un processus d'évaluation et de mise à jour périodique des programmes d'aides techniques, mettant à contribution les représentants des usagers, permettrait de les simplifier pour en faciliter l'accès et la compréhension, d'en mesurer les performances et de répondre plus adéquatement aux besoins actuels et à venir dans un contexte de vieillissement de la population. En ce sens, un des objectifs de réduction d'obstacle identifié au moment de l'élaboration de la politique À part entière est d'assurer la participation des représentants des usagers lors du processus d'évaluation et de mise à jour périodique de ces programmes.

7. Est-ce que votre organisation a participé aux processus d'évaluation et de mise à jour d'un ou de plusieurs programmes d'aides techniques depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 7.1)
- ☐ Non (passez à la question 8)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 8)

7.1 Veuillez préciser de quels programmes il s'agit :

Cliquez ici pour taper du texte.

7.2 Êtes-vous satisfaits de votre degré de participation aux processus d'évaluation ou de mise à jour?

- ☐ Oui, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Non, veuillez préciser
Cliquez ici pour taper du texte.
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 8)

8. Selon vous, est-ce que des améliorations ont été apportées depuis 2009 aux programmes d'aides techniques à la communication et aux déplacements afin qu'ils répondent mieux aux besoins des personnes handicapées?

☐ Oui, veuillez préciser

Cliquez ici pour taper du texte.

☐ Non, veuillez préciser

Cliquez ici pour taper du texte.

☐ Je ne sais pas

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Votre participation est essentielle aux travaux d'évaluation de la politique À part entière.

EX AEQUO

L'Office des personnes handicapées du Québec mène actuellement une collecte de données par questionnaire auprès de quelques ministères, organismes publics, municipalités et associations dans le but de produire un premier rapport d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Cette politique gouvernementale vise à accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Globalement, ce questionnaire porte sur l'accessibilité des lieux. Il s'adresse à une personne de votre organisation qui a une excellente connaissance de ce sujet. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne. Il est très important de répondre à toutes les questions avec le plus de précision possible. Veuillez noter que vous avez jusqu'au 31 octobre 2014 pour répondre au questionnaire.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18556
Téléscripneur : 1 800 567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

DÉFINITIONS

Les petits bâtiments et les aménagements extérieurs sont généralement exemptés des exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec en raison de leur taille ou de leur usage.

Définition de petits bâtiments : Les petits bâtiments visés ici peuvent être de type commercial (superficie totale inférieure à 300 m² ou bureaux d'au plus deux étages) ou de type résidentiel (d'au plus deux étages et d'au plus huit logements). La majorité de ces bâtiments offre des biens et services essentiels à la population, comme les commerces, les restaurants, les bureaux de professionnels (médecins, dentistes, avocats), etc.

Définition d'aménagements extérieurs : Les aménagements extérieurs visés ici peuvent être des parcs, des places publiques, des trottoirs, des équipements urbains d'une rue commerciale, des stationnements, etc.

Pour les nouveaux bâtiments, les bâtiments existants ouverts au public et les bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial dont il sera question dans le présent questionnaire, il s'agit de ceux assujettis aux exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec.

QUESTIONNAIRE

1. Quelles ont été les principales actions posées par votre organisation depuis 2009 en vue de favoriser l'accessibilité des lieux pour les personnes handicapées (ex. : formation et sensibilisation des professionnels de la construction, promotion du concept d'accessibilité universelle, offre de soutien-conseil auprès d'organismes, production de documents, d'avis ou de recommandations, etc.)?

Répondez selon les aspects suivants :

- La conception de nouveaux bâtiments accessibles

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Cliquez ici pour taper du texte.

2. De manière générale, croyez-vous que les actions posées au Québec depuis 2009 en vue d'accroître l'accessibilité des lieux ont permis de réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées?

Si oui, veuillez décrire les principales améliorations apportées à l'accessibilité des lieux depuis 2009.

Si non, veuillez décrire les principales lacunes en matière d'accessibilité des lieux depuis 2009.

Répondez selon les aspects suivants :

- La conception de nouveaux bâtiments accessibles

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Cliquez ici pour taper du texte.

3. De manière générale, que reste-t-il à faire, selon vous, afin d'accroître l'accessibilité des lieux pour les personnes handicapées au Québec? Quels défis reste-t-il à relever en matière d'accessibilité des lieux?

Répondez selon les aspects suivants :

- La conception de nouveaux bâtiments accessibles

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Cliquez ici pour taper du texte.

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Votre participation est essentielle aux travaux d'évaluation de la politique À part entière.

RÉGIE DU BÂTIMENT DU QUÉBEC

L'Office des personnes handicapées du Québec mène actuellement une collecte de données par questionnaire auprès de certains ministères et organismes publics dans le but de produire un premier rapport d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Cette politique gouvernementale vise à accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Globalement, ce questionnaire porte sur l'accessibilité des lieux. Il se divise en deux sections : la première vise à obtenir des données administratives et la deuxième, à décrire les actions menées par la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) en lien avec l'accessibilité des lieux. Bien que votre organisation soit tenue de produire annuellement un plan d'action à l'égard des personnes handicapées, il s'agit ici de dresser un bilan des cinq dernières années, soit de 2009 à 2014, et de statuer sur les **principales** actions mises en œuvre par votre organisation qui ont permis d'améliorer l'accessibilité des lieux aux personnes handicapées au cours de cette période. Vous pouvez donc profiter de cette occasion pour mettre en valeur les principales actions réalisées par votre organisation, qu'elles aient été inscrites ou non dans vos plans d'action annuels. Cette démarche permettra de bonifier et de compléter l'information contenue dans vos plans d'action annuels. Notez que l'Office effectuera, en parallèle des résultats obtenus dans cette démarche, l'analyse de l'ensemble des mesures inscrites aux plans d'action annuels produits par votre organisation.

Ce questionnaire s'adresse à une personne de votre organisation qui a une excellente connaissance de ces sujets. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne. Veuillez noter que vous avez jusqu'au 31 octobre 2014 pour y répondre.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866-680-1930, poste 18556
Télécopieur : 1 800-567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

Partie 1 – Demande de données administratives

1. Pouvez-vous indiquer le nombre de plaintes reçues en lien avec l'accessibilité et la sécurité des bâtiments aux personnes handicapées pour chacune des années depuis 2009 (si possible, par domaine : accessibilité des bâtiments, accessibilité des ascenseurs et des autres appareils élévateurs)?

Cliquez ici pour taper du texte.

2. Pouvez-vous indiquer le nombre de bâtiments qui ont fait l'objet d'une inspection en lien avec l'accessibilité et la sécurité des personnes handicapées pour chacune des années depuis 2009 (si possible, par domaine : accessibilité des bâtiments, accessibilité des ascenseurs et des autres appareils élévateurs)?

Cliquez ici pour taper du texte.

3. Pouvez-vous indiquer le nombre d'avis de non-conformité émis par les inspecteurs de la RBQ en lien avec l'accessibilité et la sécurité des bâtiments aux personnes handicapées pour chacune des années depuis 2009?

Cliquez ici pour taper du texte.

4. Pouvez-vous indiquer le nombre de bâtiments pour lesquels des modifications ont été apportées à la suite d'avis de non-conformité émis par les inspecteurs de la RBQ pour chacune des années depuis 2009?

Cliquez ici pour taper du texte.

5. Pouvez-vous indiquer le nombre de sanctions émises (ex. : amendes, etc.) pour ne pas avoir apporté les modifications demandées en termes d'accessibilité ou de sécurité pour les personnes handicapées pour chacune des années depuis 2009?

Cliquez ici pour taper du texte.

6. Pouvez-vous indiquer quelles sont les modifications les plus fréquemment demandées par la RBQ en vue de rendre conforme un bâtiment, sur le plan de l'accessibilité et de la sécurité, aux personnes handicapées pour chacune des années depuis 2009?

Cliquez ici pour taper du texte.

Partie 2 – Description des actions réalisées

7. Quelles ont été les principales actions posées par la RBQ depuis 2009 pour favoriser la conception de nouveaux bâtiments accessibles et sécuritaires aux personnes handicapées (ex. : bonifications réglementaires, matériels de promotion et de sensibilisation, guide d'utilisation, formations et qualifications des professionnels de la construction, production de rapports, etc.)?

Cliquez ici pour taper du texte.

8. Quelles ont été les principales actions posées par la RBQ depuis 2009 pour favoriser l'accessibilité et la sécurité des bâtiments existants ouverts au public aux personnes handicapées (ex. : modifications réglementaires, inspections, avertissements et sanctions auprès des propriétaires, surveillance des rénovations effectuées pour s'assurer de l'accessibilité, matériels de sensibilisation, etc.)?

Cliquez ici pour taper du texte.

9. Quelles ont été les principales actions posées par la RBQ depuis 2009 pour favoriser l'accessibilité et la sécurité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial aux personnes handicapées (ex. : concertation avec les groupes concernés par le patrimoine bâti, sensibilisation des inspecteurs et des professionnels de la RBQ à ces aspects particuliers du bâtiment, modifications réglementaires, etc.)?

Cliquez ici pour taper du texte.

10. Quelles ont été les principales actions posées par la RBQ depuis 2009 pour favoriser l'accessibilité et la sécurité des petits bâtiments exemptés des exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec aux personnes handicapées (ex. : modification réglementaire, sensibilisation auprès des municipalités et des propriétaires de ces bâtiments, production de documents explicatifs, organisation de conférences ou de colloques, etc.)?

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

11. Quels ont été les principaux défis auxquels votre organisation a fait face en vue de favoriser l'accessibilité et la sécurité des bâtiments aux personnes handicapées au Québec depuis 2009, qu'il s'agisse de la conception de nouveaux bâtiments, d'adaptation de bâtiments existants, de bâtiments ayant un caractère historique ou des petits bâtiments exemptés d'exigences de conception sans obstacles?

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Votre participation est essentielle aux travaux d'évaluation de la politique À part entière.

SOCIÉTÉ LOGIQUE

L'Office des personnes handicapées du Québec mène actuellement une collecte de données par questionnaire auprès de quelques ministères, organismes publics, municipalités et associations dans le but de produire un premier rapport d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Cette politique gouvernementale vise à accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Globalement, ce questionnaire porte sur l'accessibilité des lieux. Il s'adresse à une personne de votre organisation qui a une excellente connaissance de ce sujet. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne. Il est très important de répondre à toutes les questions avec le plus de précision possible. Veuillez noter que vous avez jusqu'au 31 octobre 2014 pour répondre au questionnaire.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18556
Téléscripneur : 1 800 567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

DÉFINITIONS

Les petits bâtiments et les aménagements extérieurs sont généralement exemptés des exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec en raison de leur taille ou de leur usage.

Définition de petits bâtiments : Les petits bâtiments visés ici peuvent être de type commercial (superficie totale inférieure à 300 m² ou bureaux d'au plus deux étages) ou de type résidentiel (d'au plus deux étages et d'au plus huit logements). La majorité de ces bâtiments offre des biens et services essentiels à la population, comme les commerces, les restaurants, les bureaux de professionnels (médecins, dentistes, avocats), etc.

Définition d'aménagements extérieurs : Les aménagements extérieurs visés ici peuvent être des parcs, des places publiques, des trottoirs, des équipements urbains d'une rue commerciale, des stationnements, etc.

Pour les nouveaux bâtiments, les bâtiments existants ouverts au public et les bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial dont il sera question dans le présent questionnaire, il s'agit de ceux assujettis aux exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec.

QUESTIONNAIRE

1. Quelles ont été les principales actions posées par votre organisation depuis 2009 en vue de favoriser l'accessibilité des lieux pour les personnes handicapées (ex. : formation et sensibilisation des professionnels de la construction, promotion du concept d'accessibilité universelle, offre de soutien-conseil auprès d'organismes, production de documents, d'avis ou de recommandations, etc.)?

Répondez selon les aspects suivants :

- La conception de nouveaux bâtiments accessibles

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Cliquez ici pour taper du texte.

2. De manière générale, croyez-vous que les actions posées au Québec depuis 2009 en vue d'accroître l'accessibilité des lieux ont permis de réduire les obstacles rencontrés par les personnes handicapées?

Si oui, veuillez décrire les principales améliorations apportées à l'accessibilité des lieux depuis 2009.

Si non, veuillez décrire les principales lacunes en matière d'accessibilité des lieux depuis 2009.

Répondez selon les aspects suivants :

- La conception de nouveaux bâtiments accessibles

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Cliquez ici pour taper du texte.

3. De manière générale, que reste-t-il à faire, selon vous, afin d'accroître l'accessibilité des lieux pour les personnes handicapées au Québec? Quels défis reste-t-il à relever en matière d'accessibilité des lieux?

Répondez selon les aspects suivants :

- La conception de nouveaux bâtiments accessibles

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments existants ouverts au public

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des bâtiments ayant un caractère historique ou patrimonial

Cliquez ici pour taper du texte.

- L'accessibilité des petits bâtiments et des aménagements extérieurs

Cliquez ici pour taper du texte.

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Votre participation est essentielle aux travaux d'évaluation de la politique À part entière.

Questionnaire sur l'évaluation de l'efficacité de la politique À part entière à l'intention des regroupements en transport

L'Office des personnes handicapées du Québec mène actuellement une collecte de données par questionnaire auprès des regroupements en transport dans le but de produire un premier rapport d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Cette politique gouvernementale vise à accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Globalement, ce questionnaire porte sur l'accès aux transports pour les personnes handicapées. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne de votre organisation. Veuillez noter que vous avez jusqu'au **14 novembre 2014** pour y répondre.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18556
Téléscripneur : 1 800 567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

Consignes

1. Il est très important de répondre à toutes les questions avec le plus de précision possible.
2. **Un seul lien Web est fourni pour votre organisation.** Ainsi, si plus d'une personne doit répondre au questionnaire, il vous suffit de transférer le courriel contenant l'adresse Web du questionnaire. Cette façon de procéder permettra à la personne suivante de poursuivre le questionnaire à l'endroit où vous avez cessé de répondre. Notez que le questionnaire nous sera transmis uniquement lorsque vous appuierez sur le bouton « Terminé ».

Partie A – Identification

1. Quel est le nom du regroupement ou de l'association pour lequel vous travaillez?

Partie B – Transport

Cette section du questionnaire concerne l'accès au transport adapté et au transport collectif régulier pour les personnes handicapées.

Transport adapté

2. Est-ce que des membres de votre organisation offrent un service de transport adapté?
☐ Oui
☐ Non (passez à la section *Transport collectif régulier*)
3. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont augmenté la plage horaire des services du transport adapté?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns

- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

4. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont procédé à une extension du territoire de desserte du service de transport adapté?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

5. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont adapté les communications en lien avec le service de transport adapté (ex. : signalisation en braille ou en gros caractères, documents et dépliants accessibles, etc.)?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

6. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont développé ou ont amélioré le programme d'accompagnement en transport pour accroître l'accès au service de transport adapté pour les personnes handicapées?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

7. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont procédé à l'achat de véhicules adaptés ou à l'adaptation des véhicules utilisés dans le transport adapté?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

8. Veuillez décrire brièvement les principales actions réalisées par les membres de votre organisation depuis 2009 afin d'accroître l'accès du service de transport adapté (plage horaire, territoire de desserte, accessibilité des communications, ou des infrastructures, développement ou amélioration du programme d'accompagnement en transport ou autres améliorations à l'offre de service).

9. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont développé des ententes de réciprocité avec d'autres services de transport adapté afin d'améliorer le service aux usagers?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun (passez à la section *Transport collectif régulier*)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la section *Transport collectif régulier*)

10. Veuillez indiquer le nombre d'ententes de réciprocité établies avec d'autres services de transport adapté afin d'améliorer le service aux usagers depuis 2009.

11. Veuillez décrire brièvement les dispositions relatives aux personnes handicapées dans les ententes de réciprocité en vue d'améliorer l'accès au service de transport adapté.

Transport collectif régulier

La partie qui suit concerne le transport collectif régulier offert par les membres de votre organisation. Nous souhaitons connaître les améliorations apportées à l'offre de service en transport collectif régulier par les membres de votre organisation depuis 2009 afin d'en accroître l'accès aux personnes handicapées.

Dans le cadre de ce questionnaire, l'expression « transport collectif régulier » englobe le transport en commun régulier et le transport collectif en milieu rural.

12. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont adapté les communications en lien avec le service de transport collectif régulier (ex. : signalisation en braille ou en gros caractères, documents et dépliants accessibles, etc.)?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

13. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont développé ou ont amélioré le programme d'accompagnement en transport pour accroître l'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

14. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont amélioré l'accessibilité des infrastructures (ex. : rampes d'accès, terminus, abribus, bancs aux arrêts, etc.) du transport collectif régulier?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

15. Depuis 2009, combien de membres de votre organisation ont procédé à l'achat ou à l'adaptation de véhicules de transport pour accroître l'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées?

Répondez au meilleur de votre connaissance.

- ☐ Tous
- ☐ La plupart
- ☐ Environ la moitié
- ☐ Quelques-uns
- ☐ Aucun
- ☐ Je ne sais pas

16. Veuillez décrire brièvement les principales actions réalisées par les membres de votre organisation depuis 2009 en lien avec ces aspects de l'offre de service en transport collectif régulier (plage horaire, territoire de desserte, accessibilité des communications, accessibilité des infrastructures, développement ou amélioration du programme d'accompagnement en transport ou autres améliorations à l'offre de service).

17. Depuis 2009, est-ce que les membres de votre organisation ont développé des ententes d'interconnexion en transport avec d'autres organisations de transport collectif adapté ou régulier?

- ☐ Oui
- ☐ Non (passez à la section *Sensibilisation et promotion*)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la section *Sensibilisation et promotion*)

18. Est-ce que des mesures spécifiques ont été prises pour favoriser l'accès au transport pour les personnes handicapées dans le cadre de ces ententes?

- ☐ Oui
☐ Non (passez à la section *Sensibilisation et promotion*)
☐ Je ne sais pas (passez à la section *Sensibilisation et promotion*)

19. Veuillez décrire brièvement les mesures prises pour favoriser l'accès au transport pour les personnes handicapées dans le cadre des ententes d'interconnexion en transport développées par votre organisation

Sensibilisation et promotion

20. Depuis 2009, est-ce que des actions de sensibilisation ou de promotion ont été menées par les membres de votre organisation pour faire connaître les sujets suivants :

	Oui	Non	Je ne sais pas
L'offre de service en transport adapté pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Formation

21. Depuis 2009, est-ce que des formations ont été offertes par les membres de votre organisation aux chauffeurs ou à tout autre employé responsable du transport sur les sujets suivants :

	Oui	Non	Je ne sais pas
L'offre de service en transport adapté pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Remerciements

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire.
Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications

Office des personnes handicapées du Québec
309, rue Brock
Drummondville (Québec) J2B 1C5
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18556
Téléscripneur : 1 800 567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

N.B. Si vous accédez à cette page de remerciements sans avoir répondu au sondage, c'est que ce dernier a probablement été complété par une autre personne de votre organisation. Un seul questionnaire est autorisé par organisation.

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

L'Office des personnes handicapées du Québec mène actuellement une collecte de données par questionnaire auprès de quelques ministères, organismes publics, municipalités et associations dans le but de produire un premier rapport d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Cette politique gouvernementale vise à accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Globalement, ce questionnaire porte sur l'accès aux transports collectifs pour les personnes handicapées. Il s'adresse à une personne de votre organisation qui a une excellente connaissance de ce sujet. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne. Il est très important de répondre à toutes les questions avec le plus de précision possible. Veuillez noter que vous avez jusqu'au 31 octobre 2014 pour répondre au questionnaire.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18556
Téléscripneur : 1 800 567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

QUESTIONNAIRE

1. Combien de cartes ont été émises par votre organisation en ce qui concerne l'accompagnement en transport pour les personnes handicapées pour chacune des années depuis 2009?

2009 : Cliquez ici pour taper du texte.

2010 : Cliquez ici pour taper du texte.

2011 : Cliquez ici pour taper du texte.

2012 : Cliquez ici pour taper du texte.

2013 : Cliquez ici pour taper du texte.

2014 : Cliquez ici pour taper du texte.

2. Combien y a-t-il de circuits de transports interurbains au Québec?

Cliquez ici pour taper du texte.

- 2.1. Parmi ceux-ci, combien sont accessibles?

Cliquez ici pour taper du texte.

3. Est-ce que les membres de votre organisation ont développé des ententes d'interconnexion en transport interurbain depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 3.1.)
- ☐ Non (passez à la question 4)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 4)

- 3.1 Combien d'ententes ont été développées?

Cliquez ici pour taper du texte.

- 3.1.1. Est-ce que des mesures spécifiques ont été prises pour favoriser l'accessibilité des personnes handicapées dans le cadre de ces ententes?

- ☐ Oui (passez à la question 3.1.1.1)
- ☐ Non (passez à la question 4)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 4)

- 3.1.1.1. Pouvez-vous décrire brièvement ces mesures?

Cliquez ici pour taper du texte.

4. Est-ce que les membres de votre organisation ont augmenté la plage horaire des services pour rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 4.1.)
- ☐ Non (passez à la question 5)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 5)

4.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

5. Est-ce que les membres de votre organisation ont procédé à une extension du territoire de desserte pour rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 5.1.)
- ☐ Non (passez à la question 6)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 6)

5.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

6. Est-ce que les membres de votre organisation ont amélioré l'accessibilité des communications (signalisation en braille ou en gros caractères, documents et dépliants accessibles, etc.) afin de rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 6.1.)
- ☐ Non (passez à la question 7)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 7)

6.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

7. Est-ce que les membres de votre organisation ont développé ou ont amélioré un programme d'accompagnement en transport afin de rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 7.1.)
- ☐ Non (passez à la question 8)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 8)

7.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

8. Est-ce que les membres de votre organisation ont amélioré l'accessibilité des infrastructures (rampes d'accès, terminus, etc.) afin de rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 8.1.)
- ☐ Non (passez à la question 9)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 9)

8.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

9. Est-ce que les membres de votre organisation ont procédé à l'achat de véhicules de transport accessibles ou à l'adaptation de véhicules afin de rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 9.1.)
- ☐ Non (passez à la question 10)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 10)

9.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

10. Est-ce que des actions de diffusion, de sensibilisation ou encore de promotion ont été menées par les membres de votre organisation pour faire connaître l'offre de service en transport interurbain pour les personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 10.1.)
- ☐ Non (passez à la question 11)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 11)

- 10.1 Veuillez décrire brièvement les principales actions mises en œuvre par les membres de votre organisation en vue de faire connaître cet aspect (clientèle visée [population générale, personnes handicapées], média utilisé pour diffuser l'information, etc.).

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

11. Est-ce que des formations ont été offertes par les membres de votre organisation aux chauffeurs ou à tout autre employé afin de rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 11.1.)
- ☐ Non (passez à la question 12)
- ☐ Je ne sais pas (passez à la question 12)

11.1 Veuillez décrire brièvement les principales formations menées par votre organisation à ce sujet (contenu de la formation, clientèle visée, média utilisé pour diffuser l'information, etc.).

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

12. Est-ce que d'autres améliorations ont été apportées à l'offre de service par les membres de votre organisation afin de rendre le transport interurbain davantage accessible aux personnes handicapées depuis 2009?

- ☐ Oui (passez à la question 12.1.)
- ☐ Non (Fin du questionnaire)
- ☐ Je ne sais pas (Fin du questionnaire)

12.1 Veuillez préciser.

[Cliquez ici pour taper du texte.](#)

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire. Votre participation est essentielle aux travaux d'évaluation de la politique À part entière.

Questionnaire portant sur l'évaluation de la politique À part entière à l'intention des municipalités

L'Office des personnes handicapées du Québec mène actuellement une collecte de données par questionnaire auprès des municipalités d'au moins 15 000 habitants dans le but de produire un premier rapport d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Cette politique gouvernementale vise à accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Globalement, ce questionnaire porte sur l'accès aux transports et sur l'accessibilité des lieux dans votre municipalité. Bien que votre municipalité soit tenue de produire annuellement un plan d'action à l'égard des personnes handicapées, il s'agit ici de dresser un bilan des cinq dernières années, soit de 2009 à 2014, et de statuer sur les **principales** actions mises en œuvre par votre municipalité qui ont permis d'améliorer l'accès aux transports et l'accessibilité des lieux aux personnes handicapées au cours de cette période. Vous pouvez donc profiter de cette occasion pour mettre en valeur les principales actions réalisées par votre municipalité, qu'elles aient été inscrites ou non dans vos plans d'action. Cette démarche permettra de bonifier et de compléter l'information contenue dans vos plans d'action annuels. Notez que l'Office effectue, en parallèle des résultats obtenus dans cette démarche, l'analyse de l'ensemble des mesures inscrites aux plans d'action annuels des municipalités.

Ce questionnaire s'adresse à une personne de votre organisation qui a une excellente connaissance de ces sujets. Au besoin, il peut être rempli par plus d'une personne. Veuillez noter que vous avez jusqu'au **14 novembre 2014** pour y répondre.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce questionnaire et du temps que vous y consacrerez. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications
Office des personnes handicapées du Québec
Téléphone : 1 866-680-1930, poste 18556
Téléscripneur : 1 800-567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

Consignes

1. Il est très important de répondre à toutes les questions avec le plus de précision possible.
2. **Un seul lien Web est fourni pour votre municipalité.** Ainsi, si plus d'une personne doit répondre au questionnaire, il vous suffit de transférer le courriel contenant l'adresse Web du questionnaire. Cette façon de procéder permettra à la personne suivante de poursuivre le questionnaire à l'endroit où vous avez cessé de répondre. Notez que le questionnaire nous sera transmis uniquement lorsque vous appuierez sur le bouton « Terminé ».
3. Le questionnaire se divise en deux parties : la première porte sur l'accès aux transports pour les personnes handicapées et la deuxième, sur l'accessibilité des lieux aux personnes handicapées.

Partie A – Identification

1. Quel est le nom de la municipalité pour laquelle vous travaillez?

Partie B – Transport

Cette section du sondage concerne l'accès aux transports pour les personnes handicapées dans votre municipalité.

Déplacement des piétons handicapés

2. Depuis 2009, est-ce que votre municipalité a adopté des mesures ou des règles de sécurité en matière de déplacement piétonnier tenant compte des besoins des personnes handicapées?
 - ☐ Oui
 - ☐ Non (passez à la section *Aides à la mobilité motorisées*)

3. Est-ce que ces mesures ou ces règles de sécurité incluent des aspects spécifiques tenant compte des besoins des piétons handicapés lors des situations suivantes :

Vous pouvez cocher plus d'un choix.

- ☐ Événements spéciaux (ex. : festival)
- ☐ Travaux de la voirie
- ☐ Activités touristiques saisonnières
- ☐ Aucune de ces réponses (passez à la section *Aides à la mobilité motorisées*)

4. Veuillez décrire brièvement les mesures ou les règles de sécurité en matière de déplacement piétonnier tenant compte des besoins des personnes handicapées qui ont été adoptées par votre municipalité.

Aides à la mobilité motorisées

Définition des aides à la mobilité motorisées :

Il s'agit d'un appareil électrique, à trois ou quatre roues, destiné à permettre la mobilité personnelle, principalement celle des personnes ayant une incapacité liée à la mobilité ou une difficulté à marcher. Cette catégorie d'appareils comprend les fauteuils roulants motorisés, les triporteurs et les quadriporteurs. Ces appareils ne sont pas considérés comme étant des véhicules routiers au sens du Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2).

5. Depuis 2009, est-ce que votre municipalité a développé des mesures, un code volontaire ou des règles de sécurité pour les personnes handicapées qui utilisent une aide à la mobilité motorisée?

- ☐ Oui
- ☐ Non (passez à la section *Transport collectif régulier*)

6. De quelle manière votre municipalité s'assure-t-elle que ces mesures ou ces règles de sécurité pour les personnes handicapées qui utilisent une aide à la mobilité motorisée sont respectées (ex. : sensibilisation, constats de courtoisie, etc.)?

Transport collectif régulier

Cette section concerne le transport collectif régulier offert par votre municipalité en collaboration avec une autorité organisatrice de transport (AOT) ou avec la municipalité régionale de comté (MRC). Nous souhaitons connaître les améliorations apportées à l'offre de service en transport collectif régulier dans votre municipalité depuis 2009 afin d'en accroître l'accès pour les personnes handicapées.

Dans le cadre de ce questionnaire, l'expression « transport collectif régulier » englobe le transport en commun régulier et le transport collectif en milieu rural.

7. Est-ce que votre municipalité offre un service de transport collectif régulier (ex. : autobus, taxis-bus, minibus, métro, etc.) sur son territoire?
- ☐ Oui
- ☐ Non (passez à la section *Transport adapté*)
8. Depuis 2009, est-ce que les communications en lien avec le service de transport collectif régulier ont été adaptées dans votre municipalité (ex. : signalisation en braille ou en gros caractères, documents et dépliants accessibles, etc.)?
- ☐ Oui
- ☐ Non
9. Depuis 2009, est-ce que votre municipalité a amélioré l'accessibilité des infrastructures (ex. : rampes d'accès, terminus, abribus, banc aux arrêts, etc.) du transport collectif régulier?
- ☐ Oui
- ☐ Non
10. Depuis 2009, est-ce que votre municipalité a procédé à l'achat de véhicules de transport collectif régulier ayant été adaptés ou à l'adaptation de ses véhicules du transport collectif régulier?
- ☐ Oui
- ☐ Non
11. Veuillez décrire brièvement les principales actions réalisées par votre municipalité depuis 2009 afin d'accroître l'accès du transport collectif régulier aux personnes handicapées (accessibilité des communications, accessibilité des infrastructures ou autres améliorations à l'offre de service).

--

Transport adapté

La section qui suit concerne le transport adapté offert par votre municipalité en collaboration avec un service de transport adapté. Nous souhaitons connaître les améliorations apportées à l'offre de service en transport adapté dans votre municipalité depuis 2009 de manière à ce qu'il réponde mieux aux besoins des usagers.

12. Depuis 2009, dans votre municipalité, est-ce que la plage horaire des services du transport adapté a été élargie?
- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Je ne sais pas
13. Depuis 2009, dans votre municipalité, est-ce que le territoire de desserte du transport adapté a été étendu?
- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Je ne sais pas
14. Depuis 2009, dans votre municipalité, est-ce que les communications en lien avec le service de transport adapté ont été adaptées (ex. : signalisation en braille ou en gros caractères, documents et dépliants accessibles, etc.)?
- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Je ne sais pas
15. Depuis 2009, est-ce que votre municipalité a collaboré avec le réseau de la santé et des services sociaux ou avec des partenaires du mouvement d'action communautaire autonome des personnes handicapées (milieu associatif des personnes handicapées, associations ou groupes de personnes handicapées) pour améliorer l'offre de service en transport adapté?
- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Je ne sais pas

16. Depuis 2009, est-ce que votre municipalité a procédé à l'achat de véhicules adaptés ou à l'adaptation des véhicules utilisés dans le transport adapté (ex. : autobus, minibus, etc.)?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Je ne sais pas

17. Veuillez décrire brièvement les principales actions réalisées par votre municipalité depuis 2009 afin d'accroître l'accès du transport adapté (plage horaire de service, territoire de desserte, accessibilité des communications, collaborations avec le réseau de la santé et des services sociaux ou avec des partenaires du mouvement d'action communautaire autonome des personnes handicapées ou autres améliorations à l'offre de service)?

Sensibilisation et promotion

18. Depuis 2009, est-ce que des actions de sensibilisation ou de la promotion ont été réalisées par votre municipalité pour faire connaître les sujets suivants :

	Oui	Non
La sécurité lors des déplacements piétonniers pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La sécurité des personnes handicapées qui utilisent une aide à la mobilité motorisée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'offre de service en transport adapté pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Formation

19. Depuis 2009, est-ce que des formations ont été offertes par votre municipalité aux chauffeurs ou aux employés municipaux responsables du transport sur les sujets suivants :

	Oui	Non
La sécurité lors des déplacements piétonniers pour les personnes handicapées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La sécurité des personnes handicapées qui utilisent une aide à la mobilité motorisée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| L'accès au transport collectif régulier pour les personnes handicapées | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| L'offre de service en transport adapté pour les personnes handicapées | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Partie C – Lieux

Cette section du questionnaire porte sur l'accessibilité des lieux pour les personnes handicapées. Elle couvre notamment la construction et la rénovation des bâtiments. Elle porte également sur les petits bâtiments exemptés des exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec ainsi que sur la réglementation municipale concernant les aménagements extérieurs.

Construction et rénovation de bâtiments

20. Est-ce que votre municipalité a adopté une nouvelle réglementation ou a modifié la réglementation relative à la construction ou à la rénovation des bâtiments depuis 2009 en vue d'y insérer des exigences relatives à l'accessibilité?
- ☐ Oui
- ☐ Non (passez à la question 22)
21. Veuillez décrire brièvement les principales bonifications apportées à la réglementation ou les principales règles adoptées en lien avec l'accessibilité dans la nouvelle réglementation.
-
22. Est-ce que la réglementation actuelle contient une section sur l'accessibilité ou des exigences en cette matière lors de la construction ou la rénovation de bâtiments?
- ☐ Oui
- ☐ Non (passez à la section *Petits bâtiments et aménagements extérieurs*)
23. Est-ce que la notion d'accessibilité universelle est insérée dans cette réglementation relative à la construction ou à la rénovation de bâtiments?
- ☐ Oui
- ☐ Non

24. De quelle manière les exigences d'accessibilité pour la construction et la rénovation de bâtiments sont-elles appliquées dans votre municipalité (ex. : l'inventaire des bâtiments non accessibles, les inspections, les avis de non-conformité, les amendes, le suivi des modifications apportées aux bâtiments, etc.)?

Petits bâtiments et aménagements extérieurs

Définitions des petits bâtiments et des aménagements extérieurs :

Les petits bâtiments et les aménagements extérieurs sont généralement exemptés des exigences de conception sans obstacles prévues au Code de construction du Québec en raison de leur taille ou de leur usage.

Les petits bâtiments visés ici peuvent être de type commercial (superficie totale inférieure à 300 m² ou des bureaux d'au plus deux étages) ou de type résidentiel (d'au plus deux étages et d'au plus huit logements). La majorité de ces bâtiments offre des biens et services essentiels à la population, comme les commerces, les restaurants, les bureaux de professionnels (ex. : médecins, dentistes, comptables), etc.

Les aménagements extérieurs visés ici peuvent être des parcs, des places publiques, des trottoirs, des équipements urbains d'une rue commerciale, des stationnements, etc.

25. Est-ce que votre municipalité a adopté une nouvelle réglementation ou a modifié sa réglementation ou ses façons de faire relativement à la construction de petits bâtiments et d'aménagements extérieurs depuis 2009 en vue d'y insérer des exigences relatives à l'accessibilité?

- ☐ Oui
☐ Non (passer à la question 27)

26. Veuillez décrire brièvement les principales bonifications apportées à cette réglementation ou les principales règles adoptées dans la nouvelle réglementation en lien avec l'accessibilité.

27. Est-ce que la réglementation actuelle contient une section sur l'accessibilité des petits bâtiments ou des aménagements extérieurs?

- ☐ Oui
☐ Non (passez à la section *Sensibilisation et promotion*)

28. Est-ce que la notion d'accessibilité universelle est insérée dans cette réglementation?

- ☐ Oui
☐ Non

29. De quelle manière les exigences d'accessibilité pour les petits bâtiments et les aménagements extérieurs sont-elles appliquées dans votre municipalité (ex. : l'inventaire des petits bâtiments et des aménagements extérieurs non accessibles, les inspections, les amendes, le suivi des modifications apportées aux bâtiments et aux aménagements extérieurs, etc.)?

Sensibilisation et promotion

30. Depuis 2009, est-ce que des actions de sensibilisation ou de la promotion ont été réalisées par votre municipalité pour faire connaître les sujets suivants :

	Oui	Non
La réglementation relative à la construction ou la rénovation de bâtiments accessibles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La réglementation relative aux petits bâtiments et aux aménagements extérieurs accessibles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Formation

31. Depuis 2009, est-ce que des formations ont été offertes aux employés municipaux concernés par l'accessibilité des lieux ou aux inspecteurs municipaux, ou est-ce que des outils de formation ont été développés par votre municipalité sur les sujets suivants :

	Oui	Non
La réglementation relative à la construction ou la rénovation de bâtiments accessibles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La réglementation relative aux petits bâtiments et aux aménagements extérieurs accessibles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Remerciements

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire.
Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Madame Patricia Lamotte
Conseillère à l'évaluation et à la recherche
Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications

Office des personnes handicapées du Québec
309, rue Brock
Drummondville (Québec) J2B 1C5
Téléphone : 1 866 680-1930, poste 18556
Téléscripteur : 1 800 567-1477
Courriel : patricia.lamotte@ophq.gouv.qc.ca

N.B. Si vous accédez à cette page de remerciements sans avoir répondu au sondage, c'est que ce dernier a probablement été complété par une autre personne de votre municipalité. Un seul questionnaire est autorisé par municipalité.





ANNEXE II

Tableau 25

Principales difficultés à utiliser les services de transport en commun ou les services de transport adapté^{1,2}, population de 15 ans et plus avec incapacité éprouvant des difficultés à utiliser ces services en raison de leur incapacité qui utilise les transports en commun ou un service de transport adapté ou pour qui ces services sont disponibles dans leur ville ou leur communauté, Québec, ECI de 2012

	Québec	Ontario	Alberta
Monter à bord du véhicule ou à en descendre	47,9	47,9	43,9
Se rendre aux arrêts ou repérer les points d'arrêts d'autobus	37,9	26,5	28,6
Réseau de transport trop achalandé	24,9	33,4	38,7
Sortir aggrave l'état de santé de la personne	22,2	58,8	54,5
Correspondances difficiles à effectuer ou compliquées	17,7	25,3	26,8
Interpréter les horaires	15,5	19,6	16,9
Voir les affiches, les avis ou les arrêts ou à entendre les annonces	14,7	18,4	21,4
Demander les services	14,6	15,0	13,2
Service non disponible lorsque besoin	13,0	15,8	14,3
Modalités de réservation ne permettant pas les arrangements de dernière minute	10,8	7,4	12,6
Trop dispendieux	6,1	18,0	8,7
Autre raison	33,6	20,4	27,1

1. Un répondant peut avoir mentionné plus d'une difficulté.

2. Pour toutes les provinces, une part des répondants n'a pas répondu à cette question (non-réponse partielle entre 14,7 % et 38,9 %).

Source : Données provenant de l'ECI de 2012 de Statistique Canada, ISQ (2015a, 2015b, 2015c, 2015d, 2015e, 2015f, 2015g, 2015h, 2015i, 2015j).

Compilation : Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

Manitoba	Saskatchewan	Colombie-Britannique	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Écosse	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard
%						
54,1	53,7	44,8	64,7	51,8	53,8	48,2
36,3	37,2	24,0	44,3	31,4	42,3	28,4
32,4	20,1	23,0	16,8	22,5	16,9	18,7
46,8	41,8	45,2	41,1	47,3	38,8	52,3
21,6	23,4	18,8	26,4	17,5	28,8	22,8
21,0	16,6	11,8	15,8	14,1	8,8	17,8
20,8	20,0	15,0	20,2	10,1	13,9	15,4
11,9	14,7	9,7	10,1	6,1	5,3	9,4
11,7	21,1	13,6	19,6	10,9	18,2	17,2
10,8	22,1	8,2	13,2	5,3	4,6	7,9
14,7	15,2	5,7	12,0	14,0	12,6	10,5
16,6	16,2	29,4	19,9	22,8	10,4	18,4



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALLIANCE DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ DU QUÉBEC (2008). *Guide de référence des pratiques en transport adapté au Québec*, [En ligne]. [<http://transportautonomie.com/doc/Guidetrad.pdf>] (Consulté le 14 novembre 2015).
- CAMIRAND, Jocelyne, Lucie DUGAS, Jean-François CARDIN, Gaëtane DUBÉ, Valeriu DUMITRU et Claire FONTAINE (2010). *Vivre avec une incapacité au Québec : un portrait statistique à partir de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2001 et 2006*, Québec, Institut de la statistique du Québec, 351 p.
- COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (2015). *Manuel des politiques IVAC : politique 4.11*, Direction de l'indemnisation des victimes d'actes criminels, p. 76-79, [En ligne]. [www.ivac.qc.ca/PDF/politiques_.pdf] (Consulté le 8 mai 2015).
- COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (2010). *Politique 4.07 : l'adaptation du véhicule principal*, [En ligne]. [www.csst.qc.ca/lois_reglements_normes_politiques/recueil_politiques/Documents/Readaptation_travailleur/4_07_adapt_vehicule.pdf] (Consulté le 8 mai 2015).
- COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE (2013). *Projet de sensibilisation : vers un accès universel aux biens et aux services des pharmacies et des établissements d'alimentation*, [En ligne]. [www.cdpedj.qc.ca/Publications/rapport_acces_biens_services.pdf] (Consulté le 7 décembre 2015).
- COMMISSION D'EXAMEN SUR LA FISCALITÉ QUÉBÉCOISE (2015). *Se tourner vers l'avenir du Québec : volume 2 : une réforme touchant tous les modes d'imposition*, [En ligne]. [www.examenfiscalite.gouv.qc.ca/uploads/media/Volume2_RapportCEFQ.pdf] (Consulté le 9 novembre 2015).
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2014). *Transport adapté : projet pilote d'interconnexion des services de transport adapté*, [En ligne]. [www.cmquebec.qc.ca/transport-mobilite/transport-adapte] (Consulté le 22 mai 2015).
- CONFÉDÉRATION DES ORGANISMES DE PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2014). *Mémoire concernant le projet de règlement « Projet-pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées »*, [En ligne]. [http://cophan.org/wp-content/uploads/2014/01/2014-M%C3%A9moire_Arr%C3%AAt%C3%A9-minist%C3%A9riel-Projet-pilote-AMM.pdf] (Consulté le 22 mai 2015).

- DUBOIS, F., L. DUGAS et C. GUAY (2009). *Cadre d'évaluation de la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, Drummondville, Office des personnes handicapées du Québec, 60 p.
- DUGAS, Lucie (2015). *L'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement et l'Enquête canadienne sur l'incapacité : comment expliquer des taux d'incapacité aussi différents entre ces deux enquêtes ?*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications, Office des personnes handicapées du Québec, 25 p.
- DUGAS L., et D. LAVIGNE (2012). *Évaluation de l'efficacité de la politique À part entière : proposition de méthodologie*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications organisationnelles, Office des personnes handicapées du Québec, 30 p.
- DUNSTAN, T. (2003). *Lower Rates of Self Reported Disability in Quebec than the Rest of Canada : an Investigation Into Some of the Factors*, Statistique Canada, PALS Data Interpretation Workshop, 14 p.
- Express-O : cyberbulletin officiel de l'Office des personnes handicapées du Québec*, [Drummondville], Office des personnes handicapées du Québec, volume 8, n° 7, 19 novembre 2014, [En ligne]. [www.ophq.gouv.qc.ca/publications/cyberbulletins-de-loffice/express-o/volume-8-numero-7-19-novembre-2014/actualites/nouveau-code-de-construction.html] (Consulté le 15 novembre 2015).
- Express-O : cyberbulletin officiel de l'Office des personnes handicapées du Québec*, [Drummondville], Office des personnes handicapées du Québec, vol. 7, n° 8, 24 mai 2013, [En ligne]. [www.ophq.gouv.qc.ca/publications/cyberbulletins-de-loffice/express-o/volume-7-numero-8-24-mai-2013/actualites/transport-adapte-un-grand-pas-en-avant.html] (Consulté le 2 octobre 2015).
- FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS (2014). *La mission*, [En ligne]. [www.federationautobus.com/la-federation] (Consulté le 20 mai 2015).
- FOUGEYROLLAS, P., et autres (1998). *Classification québécoise : Processus de production du handicap*, Québec, Réseau international sur le Processus de production du handicap, 166 p.
- FOURNIER, C., G. DUBÉ, L. CAZALE, M. GODBOUT et M. MURPHY (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.
- GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC (2014). *Décret 125-2014, Directive concernant l'évaluation de programme dans les ministères et les organismes*, 12 mars 2014, 146^e année, n° 11, II, p. 1010
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015a). *Compendium de tableaux à partir des données du Québec (Partie 2) : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 533 p.

- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015b). *Compendium de tableaux à partir des données de l'Alberta : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 14 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015c). *Compendium de tableaux à partir des données de la Colombie-Britannique : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 15 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015d). *Compendium de tableaux à partir des données de l'Île-du-Prince-Édouard : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 15 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015e). *Compendium de tableaux à partir des données du Manitoba : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 16 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015f). *Compendium de tableaux à partir des données du Nouveau-Brunswick : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 15 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015g). *Compendium de tableaux à partir des données de la Nouvelle-Écosse : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 16 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015h). *Compendium de tableaux à partir des données de l'Ontario : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 15 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015i). *Compendium de tableaux à partir des données de la Saskatchewan : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 15 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015j). *Compendium de tableaux à partir des données de Terre-Neuve et Labrador : Enquête canadienne sur l'incapacité 2012 : population avec incapacité de 15 ans et plus*, commande spéciale adressée à l'Institut de la statistique du Québec, Montréal, Institut de la statistique du Québec, 15 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] (Consulté le 5 février 2015).

- MCLAUHLIN, Matt. *Foire aux questions*, [En ligne]. [www.metrodemontreal.com/faq/index-f.html] (Consulté le 30 novembre 2016).
- MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (2015). *Programme de remboursement de frais relatifs à l'utilisation d'un chien d'assistance à la motricité*, [En ligne]. [http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2015/15-824-01W.pdf] (Consulté le 21 janvier 2016).
- MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (2011). *Programme d'attribution des triporteurs et des quadriporteurs : guide de gestion*, [En ligne]. [http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/2011/11-824-09W.pdf] (Consulté le 20 octobre 2015).
- MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (2009). *Programme sur les aides à la mobilité : triporteur et quadriporteur : guide de gestion*, [En ligne]. [www.msss.gouv.qc.ca/sujets/groupes/personnes_handicapees/download.php?f=fe7badf9d08fe7fda7f3178baab94b2d&target=0] (Consulté le 20 octobre 2015).
- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DU LOISIR ET DU SPORT (2014). *Indicateur de gestion 2011-2012 : transport scolaire*, [En ligne]. [www.education.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/PSG/statistiques_info_decisionnelle/IND_TS_2011_2012.pdf] (Consulté le 16 septembre 2015).
- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DU LOISIR ET DU SPORT (2012). *Règles budgétaires pour les années scolaires 2012-2013 à 2014-2015 : commissions scolaires : investissements*, [En ligne]. [www.education.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/reseau/financement/ReglesBudg_ComScol_2012-2015_Investissement.pdf] (Consulté le 9 octobre 2015).
- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DU LOISIR ET DU SPORT et MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE LA RECHERCHE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE (2013). *Plan d'action 2012-2015 à l'égard des personnes handicapées*, [En ligne]. [www.mesrs.gouv.qc.ca/fileadmin/administration/librairies/documents/Ministere/Plan_action/PlanAction_PersonnesHandicapees_2012-2015.pdf] (Consulté le 26 janvier 2016).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2016). *Bilan des actions du ministère des Transports à l'égard des personnes handicapées : du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015*, [En ligne]. [www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/Documents/Bilan-2014-2015.pdf] (Consulté le 30 novembre 2016).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015a). *Transport collectif des personnes et de la SOFIL*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entreprisesservicestransporttroutier/programmes-aide/Pages/Transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx] (Consulté le 11 mai 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015b). *Aide au transport collectif*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entreprisesservicestransporttroutier/programmes-aide/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx] (Consulté le 15 avril 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015c). *Véhicules collectifs accessibles*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entreprisesservicestransporttroutier/programmes-aide/Pages/vehicules-collectifs-accessibles.aspx] (Consulté le 8 avril 2015).

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015d). *Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Partenaires-prives/services-transport-routier/Programme-subvention-vehicules-collectifs-accessibles.pdf] (Consultée le 7 décembre 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015e). *Village-relais*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/usagers/reseauroutier/Pages/Villages-relais.aspx] (Consulté le 2 avril 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015f). *Québec 511 : info Transports : villages-relais*, [En ligne]. [www.quebec511.info/fr/parcs/villages-relais.asp] (Consulté le 7 décembre 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2014a). *Étude sur les besoins et la satisfaction de la clientèle en transport adapté*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Usagers/Transport-adapte/Satisfaction_Transport%20adapte_accessible.pdf] (Consulté le 1^{er} février 2016).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2014b). *Décret concernant le Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Partenaires-prives/Services-ferroviaire-maritime-a%C3%A9rien/Transport-routier/Transport%20collectif/Adaptation%20des%20taxis%20et%20acquisition%20de%20taxis%20universellement%20accessibles/Dcret88-2014du2014.02.06.pdf] (Consulté le 8 avril 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013a). *Rapport annuel de gestion 2012-2013*, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Ministere/rapp-annuel/MTQ_RAG_2012-2013.pdf] (Consulté le 2 avril 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013b). *Table québécoise de la sécurité routière : troisième rapport de recommandations : pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Québec, Direction des communications, ministère des Transports du Québec, 56 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2010). *Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport : vers l'accessibilité universelle du transport collectif*, [En ligne]. [www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1067439/01_Guide.pdf] (Consulté le 18 août 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009). *Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière : volet environnement routier*, [En ligne]. [<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs2017262>] (Consulté le 27 mars 2015).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008a). *Programmes d'aide au transport collectif : Politique québécoise du transport collectif*, [En ligne]. [<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0981819.pdf>] (Consulté le 30 novembre 2016).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008b). *Plan stratégique 2008-2012*, [En ligne]. [<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs1927138>] (Consulté le 28 janvier 2016).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2006). *Étude sur les besoins et la satisfaction de la clientèle de transport adapté*, [En ligne]. [www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0934707.pdf] (Consulté le 1^{er} février 2016).

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1998). *Politique d'admissibilité au transport adapté*, [En ligne]. [www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Documents/pol_admissibilite_transport_adapte.pdf] (Consulté le 26 juillet 2016).
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2015a). *Mise en œuvre de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité afin d'accroître la participation sociale des personnes handicapées : bilan annuel 2013-2014*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications, L'Office, 53 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2015b). *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 (2014a). *Mise en œuvre de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité afin d'accroître la participation sociale des personnes handicapées : bilan annuel 2012-2013*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications, L'Office, 210 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2014b). *Mise en œuvre des dispositions à portée inclusive de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale : septembre 2010 à mars 2013*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications, L'Office, 79 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2013). *Mise en œuvre de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité afin d'accroître la participation sociale des personnes handicapées : bilan annuel 2011-2012*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications organisationnelles, L'Office, 208 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2012). *Mise en œuvre de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité afin d'accroître la participation sociale des personnes handicapées : bilan annuel 2010-2011*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de la recherche et des communications organisationnelles, L'Office, 227 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2011a). *Guide des programmes d'aide pour les personnes handicapées et leur famille*, [En ligne]. [www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Guides/Guide_des_Programmes_Acc.pdf] (Consulté le 22 janvier 2016).
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2011b). *Consultation publique sur les quartiers culturels : Montréal, métropole culturelle : mémoire déposé à la Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports*, [En ligne]. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_OPHQ_20111019.PDF] (Consulté le 12 novembre 2015).
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2011c). *Avis de l'Office des personnes handicapées du Québec au regard des recommandations de l'Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier*, [En ligne]. [www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Memoires_et_avis/1249_Avis_Office_Recommandations_INSPQ_AMM.pdf] (Consulté le 5 février 2015).

- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2010). *Mise en œuvre de la politique gouvernementale À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité afin d'accroître la participation sociale des personnes handicapées : bilan annuel 2009-2010*, Drummondville, Service de l'évaluation de l'intégration sociale et de la recherche, L'Office, 132 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2008). *Premier plan global de mise en œuvre : politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, Engagements des ministères et organismes, Déposé au ministre de la Santé et des Services sociaux le 30 juin 2008, Dernière mise à jour le 25 août 2009, Drummondville, L'Office, 117 p.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2007). *Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités*, [En ligne], mis à jour le 1^{er} mars 2010. [www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Guides/Guide_en_matiere_de_stationnement_pour_personnes_handicapees_a_l_intention_des_municipalites_20130913_Acc.pdf].
- PELLETIER, Laura (2015). « À la porte, des cartes postales pour dénoncer l'inaccessibilité », *Le Devoir*, 7 mars 2015, [En ligne]. [www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/433832/metro-de-montreal-a-la-porte-des-cartes-postales-pour-denoncer-l-inaccessibilite] (Consulté le 11 mai 2015).
- PERRET, B. (2009). *La construction d'un jugement*, dans RIDDE, V., et C. DAGENAIS, (dir). *Approches et pratiques en évaluation de programme*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 368 p.
- 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 (2007). *L'accès aux documents et aux services offerts au public pour les personnes handicapées : politique gouvernementale*, [En ligne]. [http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/document-001156/].
- 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^{er} mars 2015*, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 23 p.
- QUÉBEC (1992). *Loi sur l'enseignement privé : RLRQ, c. E-9.1, à jour au 1^{er} avril 2016*, [En ligne]. [www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/E_9_1/E9_1.html].
- QUÉBEC (1985). *Loi sur le bâtiment : RLRQ, c. B-1.1, à jour au 1^{er} avril 2016*, [En ligne]. [www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/B_1_1/B1_1.html].
- QUÉBEC (1972). *Loi sur les transports : RLRQ, c. T-12, à jour au 1^{er} avril 2016*, [En ligne]. [www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/T_12/T12.htm].
- RADIO-CANADA (2011). *Manifestation pour un métro accessible aux personnes handicapées*, 29 septembre, [En ligne]. [www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2011/09/29/004-metro-accessibilite-universelle.shtml] (Consulté le 22 mai 2015).

- RÉGIE DE L'ASSURANCE MALADIE DU QUÉBEC (2014). *Appareils suppléant à une déficience physique*, [En ligne]. [www.ramq.gouv.qc.ca/fr/citoyens/programmes-aide/appareils-suppleant-deficience-physique/Pages/appareils-suppleant-deficience-physique.aspx] (Consulté le 23 janvier 2015).
- RÉGIE DU BÂTIMENT DU QUÉBEC (2015a). *Condos-hôtels : conception sans obstacles*, [En ligne]. [www.rbq.gouv.qc.ca/batiment/les-renseignements-techniques/condos-hotels-conception-sans-obstacles.html] (Consulté le 25 mai 2015).
- RÉGIE DU BÂTIMENT DU QUÉBEC (2015b). *À la recherche de l'équilibre entre la responsabilisation des intervenants et l'allègement réglementaire : document de consultation en vue d'améliorer la qualité de la construction et la sécurité du public dans les bâtiments*, [En ligne]. [www.rbq.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/Publications/francais/document-consultation.pdf] (Consulté le 28 avril 2016).
- RÉGIE DU BÂTIMENT DU QUÉBEC (2010). *Normes de conception sans obstacles : guide d'utilisation*, [En ligne]. [www.rbq.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/Publications/francais/ConceptionSansObstacles.pdf] (Consulté le 22 janvier 2016).
- RÉGIE DU BÂTIMENT DU QUÉBEC (2007). *Pour une meilleure accessibilité : rapport du ministre du Travail sur l'accessibilité aux personnes handicapées de bâtiments à caractère public construits avant décembre 1976*, [En ligne]. [www.travail.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/Documents/rapports_ministre/RapportMinistreAccessibilite.pdf] (Consulté le 15 novembre 2015).
- RIETSCHLIN, J., et A. MACKENZIE (2004). *Variation in Disability Rates in Statistics Canada National Surveys : Building Policy on a Slippery Foundation*, Ottawa, Développement social Canada et Statistique Canada, Proceedings of Statistics Canada Symposium 2004, 9 p.
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2013). *Rapport annuel de gestion 2013*, [En ligne]. [<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2013.pdf>] (Consulté le 25 janvier 2016).
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2011). *Rapport annuel de gestion 2011*, [En ligne]. [<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2011.pdf>] (Consulté le 26 janvier 2016).
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2010). *Guide de rédaction du rapport d'accident de véhicules routiers*, C-4875, Société de l'assurance automobile du Québec, 85 p.
- SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC (2014). *Guide de construction : programme AccèsLogis Québec : annexe 5*, [En ligne]. [www.habitation.gouv.qc.ca/fileadmin/internet/documents/partenaires/acceslogis/guide_realisation_projets_annexe5_2014.pdf] (Consulté le 28 avril 2016).
- SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC (2012). *Guide de construction : programme AccèsLogis Québec, Annexe 5*, [En ligne]. [www.habitation.gouv.qc.ca/fileadmin/internet/documents/partenaires/acceslogis/guide_realisation_projets_annexe5_2012.pdf] (Consulté le 25 janvier 2016).
- SOCIÉTÉ LOGIQUE et INSTITUT NAZARETH ET LOUIS-BRAILLE (2014). *Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle : aménagements extérieurs*, [En ligne]. [www.societelogique.org/bulletin/fevrier2014/Criteres_AU_non_accessible.pdf] (Consulté le 26 novembre 2014).

- SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES INFRASTRUCTURES (2015). *Plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées 2015-2016*, [En ligne]. [www.sqi.gouv.qc.ca/vision/Documents/plan_handicape.pdf] (Consulté le 22 janvier 2016).
- STATISTIQUE CANADA (2015). *Indice des prix de consommation, par province (Québec)*, [En ligne], mis à jour le 23 janvier 2015. [www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/econ09f-fra.htm] (Consulté le 11 décembre 2015).
- 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, no 12M0024X au catalogue.
- STATISTIQUE CANADA (2008). *Document analytique : l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2006 : profil des appareils et des aides spécialisés pour les personnes ayant des incapacités*, no 89-628-X au catalogue – no 005.
- TREMBLAY, Lise (2009). « Le boulevard Saint-Joseph bientôt interdit aux triporteurs », *L'Express*, 24 septembre 2009, [En ligne]. [www.journalexpress.ca/Actualites/Economie/2009-09-24/article-1249069/Le-boulevard-Saint-Joseph-bientot-interdit-aux-triporteurs/1] (Consulté le 10 mai 2015).
- Urbanité : revue de l'Ordre des urbanistes du Québec : milieux accessibles*, Montréal, printemps 2012. Accessible en ligne : www.ouq.qc.ca/publications/urbanite/urbanite-2002-2014 (Consulté le 26 janvier 2016).

*Office des personnes
handicapées*

Québec

