RAPPORT DU COMITÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO DE MONTRÉAL

Présenté au ministre des Transports,

monsieur Serge Ménard

Le 28 juin 2002

TABLE DES MATIÈRES

1. Le mandat

2. Le contexte

   1.1 Aspects légaux

   1.2 Les revendications

   1.3 Une clientèle vieillissante et à mobilité réduite de plus en plus importante

   1.4 L'accessibilité du réseau régulier de la Société de transport de Montréal (STM)

   1.5 Les nouvelles normes d'accessibilité de la STM

   1.6 Une tendance mondiale vers l'accessibilité pour tous

3. Les travaux du comité

4. Les recommandations du comité

Annexe 1 Composition du comité sur l'accessibilité du métro

Annexe 2 Mise à jour des coûts d'implantation d'ascenseurs dans le réseau de métro de Montréal

Annexe 3 Accessibilité universelle

Annexe 4 Position de la Société de transport de Montréal concernant le financement du projet d'accessibilité du métro

Annexe 5 Analyse des orientations possibles en matière d'accessibilité du métro de Montréal

Annexe 6 Revue des expériences étrangères sur l'accessibilité du métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant (Première partie)

Dans le présent document, le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

1. LE MANDAT

Dans le cadre des travaux de prolongement du métro à Laval[1], le ministère des Transports du Québec (MTQ) a constitué au printemps 2001 un groupe de travail interne pour se pencher sur la question de l'accessibilité du métro de Montréal pour les personnes en fauteuil roulant, et plus précisément sur l'installation d'ascenseurs dans ce réseau. Celui-ci a produit en novembre 2001 un rapport intitulé *Analyse des orientations possibles en matière d'accessibilité du métro de Montréal*[2]. Il a aussi engagé une firme privée, la Société Logique, qui a produit un rapport, remis le 20 décembre 2001, intitulé *Revue des expériences étrangères sur l'accessibilité du métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant (Première partie)*[3].

À la suite de ces analyses et lors d'une conférence de presse portant sur le nouveau Programme d'aide au transport adapté, qui s'est tenue le 13 décembre 2001, le précédent ministre des Transports du Québec, monsieur Guy Chevrette, s'est dit favorable à ce qu'on s'interroge à nouveau sur la pertinence d'offrir un réseau de métro accessible à tous, y compris aux personnes en fauteuil roulant. Le ministre a donc demandé que l'on forme un comité externe au Ministère regroupant les principaux intéressés, afin de lui faire des recommandations sur l'accessibilité du métro. L'échéance pour la remise du rapport du comité a été fixée au début de l'été (fin juin 2002).

Le comité[4] a pour mandat de formuler des recommandations au ministre sur la question de l'accessibilité des nouvelles stations de métro et plus précisément sur la rétroinstallation ou non d'ascenseurs dans une partie ou l'ensemble du réseau[5].

2. LE CONTEXTE

2.1 Aspects légaux

En 1978, l'adoption de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées obligeait tout organisme public de transport (OPT) à faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer le

1. L'Agence métropolitaine de transport est le maître d'œuvre des travaux de prolongement du métro à Laval.
2. Voir document à l'annexe 5.
3. Voir document à l'annexe 6.
4. Voir annexe 1: Composition du comité sur l'accessibilité du métro.
5. Il importe de préciser que le comité sur l'accessibilité du métro mis sur pied par le ministre des Transports ne remplace d'aucune façon le comité sur l'accessibilité du réseau régulier pour les personnes ayant une déficience visuelle, où des représentants de celles-ci travaillent de concert avec la Société de transport de Montréal à mettre en place des mesures spécifiques pour accroître l'accessibilité du métro et des autobus pour cette clientèle. Le comité mis sur pied par le MTQ vise pour sa part essentiellement à se positionner sur la question des ascenseurs dans le réseau, et concerne toutes les clientèles susceptibles d'utiliser ces équipements.

transport en commun de personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert (article 67). Pour répondre à cette obligation, les organismes publics de transport ont mis sur pied sur leur territoire respectif, un service de transport en commun parallèle, adapté aux besoins spécifiques des personnes handicapées.

Le droit des personnes handicapées à une pleine intégration sociale est rappelé tant sur le plan national qu'international à travers plusieurs Déclarations et législations. Ainsi, notamment, la Charte mondiale des personnes handicapées (1981) reconnaît le droit de ces personnes à l'accessibilité du transport et à la liberté de mouvement, ainsi que le droit à un environnement sans obstacles. L'article 15 de la Charte canadienne des droits et libertés interdit toute discrimination fondée sur les déficiences mentales ou physiques, tandis que l'article 10 de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne stipule que l'on ne peut faire de discrimination en fonction d'un handicap ou d'un moyen pour palier ce handicap. L'article 15 de la Charte québécoise précise de plus qu'on ne peut, par discrimination, empêcher une personne d'avoir accès aux moyens de transport.

Deux avis émis par la Commission des droits de la personne du Québec (CDP), en décembre 1990 et en janvier 1991, s'appuient sur les articles 10 et 15 de la Charte québécoise pour souligner la nécessité d'adapter les services de transport en commun réguliers. Selon ces avis, même sans interdiction formelle, les structures mêmes des réseaux de transport en commun régulier ont pour effet, indirectement, d'empêcher certaines personnes d'avoir accès aux moyens de transport et donc de brimer leurs droits d'accès, et ce, même si en parallèle on a développé un réseau de transport adapté.

Par ailleurs, dans un avis juridique émis en 1992, l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) interprète l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées non pas comme une obligation faite aux organismes publics de transport de mettre sur pied des services de transport adapté mais bien comme l'obligation d'adapter leur réseau régulier. Enfin, plus récemment, l'OPHQ a fait connaître plusieurs modifications qu'il voudrait voir apporter à cette loi, dont celle d'abroger l'article 72 qui stipule que malgré le droit conféré à l'article 10 de la Charte des droits et libertés de la personne, une personne ne peut alléguer discrimination du seul fait que les services de transport lui sont inaccessibles, dans la mesure où l'organisme public de transport se conforme au plan de développement approuvé par le ministre des Transports.

2.2 Les revendications

Depuis la mise sur pied des services de transport adapté qui a suivi, en 1978, l'adoption de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, les représentants des personnes handicapées ont revendiqué à maintes reprises

d'avoir également accès aux services réguliers de transport en commun, au même titre que tout autre citoyen.

Ainsi, dans un de ses documents[6], l'OPHQ demande au MTQ de fixer des normes afin que tous les nouveaux moyens de transport en commun réguliers répondent aux besoins du plus grand nombre de personnes handicapées possible. L'OPHQ demande également que les équipements existants soient adaptés aux besoins de ces dernières :

> « Non seulement faut-il que les équipements existants soient adaptés à leurs besoins, mais il faut systématiquement songer à elles pour qu'elles puissent à l'avenir utiliser le plus possible les mêmes équipements que l'ensemble des citoyens. »[7]

Les associations représentant les personnes handicapées, à l'instar de l'OPHQ, revendiquent l'accessibilité des services réguliers de transport en commun au plus grand nombre possible de personnes handicapées, tout en spécifiant que le transport adapté doit être maintenu pour les personnes qui ne peuvent vraiment circuler que dans un véhicule ou un encadrement adapté. Pour les représentants des personnes handicapées, le transport est une condition essentielle à l'intégration sociale de celles-ci. L'équité exige qu'elles puissent se déplacer autant que leurs concitoyens et de façon aussi sécuritaire, en utilisant les moyens les plus normaux possible, notamment les services réguliers de transport en commun.

Dans ce contexte, les représentants des personnes handicapées ainsi que ceux des personnes âgées demandent, depuis près de 25 ans, au gouvernement ainsi qu'à la Société de transport de Montréal (STM) de rendre le métro de Montréal accessible à tous, y compris aux personnes en fauteuil roulant, et ce, sur la base de l'équité.

Plus récemment, dans le cadre des travaux de prolongement du métro à Laval, plusieurs associations représentant les personnes handicapées, notamment Kéroul, le Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal (RUTACUM), ainsi que l'OPHQ, ont réitéré leur demande, à l'effet que l'on rende, non seulement les trois stations à Laval accessibles aux personnes en fauteuil roulant, mais aussi l'ensemble du réseau de métro. Les représentants des personnes âgées, dont le Conseil des aînés et la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, ont aussi demandé, dans le cadre de la consultation sur la révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté, effectuée en février 2001, que soit rendu plus accessible l'ensemble du réseau régulier de transport en commun pour les personnes âgées. Les revendications de ce groupe de pression viennent s'ajouter aux revendications

6. OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. *À part…égale. L'intégration sociale des personnes handicapées : un défi pour tous*, 1984.
7. *Idem*., p. 235.

traditionnelles des personnes en fauteuil roulant, et ce, dans un contexte de vieillissement de la population.

2.3 Une clientèle vieillissante et à mobilité réduite de plus en plus importante

Le contexte actuel du vieillissement de la population vient accroître de façon significative le nombre de personnes ayant, à des degrés divers, des problèmes sur le plan de la mobilité réduite. Ainsi, en 2000, on estimait qu'il y avait sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) près de 150 000 personnes à mobilité réduite (15 000 sont admises au transport adapté), dont près du quart étaient des personnes âgées de 65 ans et plus. Ce nombre augmentera de façon significative au cours des prochaines décennies, au terme desquelles les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront près de 20 % de la population en 2021 pour atteindre 26 % en 2041[8]. Plusieurs d'entre elles connaissent des limitations lorsqu'elles se déplacent sans pour autant être nécessairement admissibles au transport adapté. Pour ces personnes, un réseau de transport en commun accessible pourra retarder le moment où elles devront envisager le recours au transport adapté.

Dans un tel contexte, il importe de voir la question de l'accessibilité du métro dans une perspective plus globale que celle des personnes handicapées. Il faut concevoir des aménagements qui permettent l'accès du métro au plus grand nombre possible de personnes ayant une déficience tout en rendant son utilisation plus facile et plus conviviale pour tous. De plus, il importe de préciser que la grande majorité des personnes qui ne sont pas handicapées se trouvent toutes, à un moment ou un autre, en situation de handicap lorsqu'elles se déplacent en transport en commun : maladie, membre fracturé, colis à transporter, enfant dans une poussette, etc.

2.4 L'accessibilité du réseau régulier de la Société de transport de Montréal (STM)

Le réseau de surface de la STM est de plus en plus accessible aux personnes handicapées, aux personnes âgées ainsi qu'aux autres personnes à mobilité réduite. En effet, près de soixante lignes d'autobus sont actuellement desservies par des autobus à plancher surbaissé, accessibles aux personnes en fauteuil roulant. La STM prévoit que l'ensemble de son réseau de base sera entièrement accessible vers la fin de 2002.

8. Normand THIBAULT, Hervé GAUTHIER et Esther LÉTOURNEAU, *Perspectives démographique du Québec et de ses régions 1991-2041 et MRC 1991-2016*, Institut de la statistique du Québec, Collection Statistiques démographiques, avril 1996.

Initialement le réseau de métro n'a pas été planifié et construit de façon à permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant. Même lors des travaux subséquents de prolongement du réseau, aucun aménagement n'avait été prévu en ce sens.

Même si elle n'a pas opté pour l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant, la STM a cependant apporté à son réseau de métro plusieurs modifications afin de le rendre plus accessible aux personnes à mobilité réduite, notamment en améliorant l'éclairage, en adaptant les escaliers fixes pour le bénéfice des personnes ayant des déficiences visuelles, en implantant des appuis ischiatiques dans les corridors et en remplaçant les portes conventionnelles par des portes-papillons dans les édicules de métro pour les personnes ayant des difficultés motrices.

Depuis plusieurs années, les personnes à mobilité réduite expriment à la STM, dans le cadre de divers comités, plusieurs améliorations qu'elles aimeraient voir apporter au réseau de métro afin de le rendre plus accessible aux personnes ayant des limitations, notamment les personnes aveugles et amblyopes (Comité sur l'adaptation du réseau régulier pour les personnes ayant une déficience visuelle), celles ayant une déficience intellectuelle ainsi que les personnes âgées. Plusieurs mesures ont ainsi été mises en place ou sont prévues par la STM afin de répondre à ces demandes et accroître l'accessibilité de son réseau souterrain.

2.5 Les nouvelles normes d'accessibilité de la STM

La STM est préoccupée par l'accessibilité de son réseau. Ainsi, dans le contexte du vieillissement de la population, elle veut y apporter des améliorations pour rendre celui-ci plus accessible aux personnes à mobilité réduite et notamment pour les personnes âgées. Elle a révisé, en 2000, les normes et critères de conception des nouvelles stations de métro. Ceux-ci prévoient une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, mais pas spécifiquement pour les personnes en fauteuil roulant. En effet, ces normes obligent, parallèlement aux escaliers fixes, l'installation d'escaliers mécaniques, du niveau de la rue au niveau du quai, de façon à ce que personne ne soit contraint à monter ou descendre une seule marche d'escalier. Ces normes prévoient aussi la construction de puits d'ascenseurs, du niveau rue au niveau de chacun des quais, sans toutefois y faire l'installation des ascenseurs proprement dits (qui pourraient être installés ultérieurement). Les trois stations à Laval étaient conçues tout dernièrement en fonction de ces normes et critères de conception. Toutefois, des éléments nouveaux nécessitent de réviser cette approche.

En effet, des analyses architecturales récentes, datant de 2002, pour les trois stations à Laval ont permis de constater qu'il serait plus économique d'y installer dès le départ des ascenseurs. Cette nouvelle option offre la possibilité, pour ceux et celles qui le désirent, de prendre un ascenseur vers le niveau guichet et par la

suite, un autre ascenseur vers le niveau quai (un ascenseur pour chaque quai). Selon cette option, les autres usagers auraient à descendre un escalier fixe et un escalier mobile pour se rendre au niveau du guichet, et ensuite, un escalier fixe pour arriver au quai. Les architectes estiment que cette dernière option permettrait de réaliser des économies estimées à environ 3,3 M$ pour les trois stations tout en permettant de rejoindre un plus large éventail des clients à mobilité réduite : les personnes âgées, les personnes en fauteuil roulant, les parents avec des poussettes, les personnes avec des paquets, etc.

Le fait que les nouvelles stations de métro à Laval seront équipées d'ascenseurs vient apporter un caractère urgent aux revendications exprimées depuis près de 25 ans par les représentants des personnes handicapées et des personnes âgées. En effet, si les trois stations à Laval sont accessibles par ascenseurs, il serait alors possible d'entrer dans le réseau, mais difficile voire impossible d'en sortir, notamment pour les personnes en fauteuil roulant, puisque les autres stations ne seraient pas accessibles. Enfin, si le projet d'implantation d'ascenseurs dans le réseau de Montréal se réalise, il faudra que soient pris en compte les aménagements nécessaires (autres que les ascenseurs) pour rendre ces stations accessibles et que le matériel roulant soit adapté en conséquence.

2.6 Une tendance mondiale vers l'accessibilité pour tous

Une récente revue des expériences étrangères[9] portant sur l'accessibilité du métro aux personnes en fauteuil roulant confirme la tendance actuelle des principaux réseaux de métro : toute nouvelle station est conçue dès le départ de façon à être accessible à tous, y compris aux personnes en fauteuil roulant, et on procède à la rétroinstallation d'ascenseurs dans une partie ou l'ensemble des stations existantes, et ce, même dans de vieux réseaux de métro. Ainsi, l'étude de la Société Logique, couvrant 30 réseaux de métro, conclut que 89 % de ces réseaux sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant soit 54 % qui ont toutes leurs stations accessibles et 35 % qui sont accessibles partiellement. Seulement quatre réseaux, dont celui de Montréal, seraient encore totalement inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant. Le réseau de Toronto compte treize stations souterraines accessibles, dont neuf ont été rendues accessibles grâce à des travaux de rétroinstallation d'ascenseurs.

Par ailleurs, l'étude constate que dans la plupart des réseaux de métro, les installations tels les ascenseurs sont accessibles à tous plutôt que réservées à des clientèles spécifiques, notamment aux personnes en fauteuil roulant.

9. Société Logique, Revue des expériences étrangères sur l'accessibilité du métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, Première partie, décembre 2001.

3. LES TRAVAUX DU COMITÉ

Le comité s'est réuni à trois reprises, soit le 27 février, le 13 mars et le 15 mai 2002. Il a pris connaissance des études récentes faites à ce sujet par la Société Logique et par le MTQ, ainsi que les autres documents pertinents reliés à ce sujet. Il a aussi pris en considération les préoccupations de tous ses membres.

Dès le départ, il a été convenu de ne pas entreprendre une démarche orientée exclusivement vers les personnes en fauteuil roulant. Les discussions ont porté sur l'installation d'ascenseurs accessibles à tous les usagers, facilitant ainsi les déplacements de toutes les clientèles à mobilité réduite.

À la suite de ces discussions, le comité a apporté à la Société Logique, dans le cadre de la réalisation de la deuxième partie du mandat qui lui avait été confié par le MTQ, des précisions quant aux données pertinentes à recueillir et des suggestions quant au choix de six réseaux de métro du monde (Toronto, Boston, Washington, Barcelone, Lille et Stockholm) jugés comparables à celui de Montréal. Le rapport intitulé *Revue des expériences étrangères sur l'accessibilité du métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant (Deuxième partie)*, a été présenté sommairement au comité le 15 mai 2002 et devrait être finalisé sous peu. Le comité a aussi demandé une réévaluation des coûts pour l'implantation d'ascenseurs. Cette révision des coûts vise à les indexer pour l'année 2002 et à envisager des ascenseurs vitrés plutôt que fermés[10]. Le comité a également demandé que l'on définisse plus précisément la notion d'accessibilité, afin qu'elle soit comprise par tous[11]. Enfin, à l'invitation de la STM, les membres du comité ont fait une visite de nuit du métro, afin de se sensibiliser à l'ampleur des modifications à apporter au réseau ainsi qu'aux difficultés que présenterait une évacuation en situation d'urgence

À la suite de ces éclaircissements complémentaires et compte tenu des informations et analyses présentées dans les études du MTQ et de la Société Logique, le comité a jugé qu'il disposait de suffisamment d'éléments pour faire les recommandations suivantes au ministre des Transports.

10. Voir annexe 2 : Mise à jour des coûts d'implantation d'ascenseurs dans le réseau de métro de Montréal.
11. L'accessibilité universelle est un concept d'aménagement qui prône la réalisation d'environnements sans obstacles, afin de répondre aux besoins de presque toute la population incluant les personnes avec incapacité. Voir annexe 3 : Accessibilité universelle.

4. LES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

IL EST ATTENDU

- QUE le comité endosse les grandes lignes des éléments de la problématique établie par le MTQ dans son rapport sur l'accessibilité du métro;

- QUE le comité a pris connaissance de la revue des expériences étrangères en matière d'accessibilité du métro de la Société Logique;

Du point de vue des droits des personnes handicapées

- QUE la Charte québécoise des droits et libertés de la personne interdit toute discrimination fondée sur un handicap (article 10) et précise qu'on ne peut empêcher, par discrimination, une personne d'avoir accès aux moyens de transport (article 15);

- QUE la Charte canadienne des droits et libertés interdit, à l'article 15, toute discrimination fondée sur les déficiences mentales et physiques;

- QUE la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (L.R.Q., c. E-20.1) fait état, à l'article 67, selon l'interprétation de l'OPHQ, de l'obligation faite aux organismes publics de transport en commun non pas de mettre sur pied des services de transport adapté, mais bien d'adapter leur réseau régulier;

- QUE la Charte mondiale des personnes handicapées reconnaît à ces personnes le droit à l'accessibilité du transport et à la liberté de mouvement, ainsi que le droit à un environnement sans obstacles;

- QUE depuis 1976, les codes de construction en vigueur au Québec exigent que les édifices assujettis soient accessibles aux personnes handicapées;

Du point de vue de l'équité

- QUE les moyens de transport public doivent être conçus de façon à être accessibles au plus grand nombre possible de personnes handicapées, afin que celles-ci puissent les utiliser comme leurs concitoyens;

- QUE l'accessibilité du métro de Montréal fait l'objet de revendications depuis près de 25 ans de la part des représentants des personnes âgées, des personnes en fauteuil roulant, ainsi que d'autres personnes à mobilité réduite;

- QUE le métro de Montréal est l'un des derniers dans le monde à n'offrir aucune station accessible aux personnes en fauteuil roulant alors que la majorité des métros du monde ont une partie ou l'ensemble de leurs stations accessibles;

- QUE pour les trois stations de Laval et pour toutes celles qui seront construites ultérieurement, il est plus équitable d'offrir une accessibilité à tous;

Du point de vue des services à la clientèle

- QUE le réseau de surface de base (autobus) de la STM sera presque entièrement accessible aux personnes en fauteuil roulant en 2003 et il convient d'assurer l'intermodalité entre les réseaux d'autobus et de métro;

- QUE l'implantation d'ascenseurs dans les stations existantes améliorera sensiblement les conditions de transport, non seulement des personnes en fauteuil roulant, mais aussi d'une large proportion de la clientèle de la STM (personnes âgées, femmes enceintes, usagers portant des paquets, parents avec poussettes, personnes avec une canne, etc.);

- QU'il convient de fournir des conditions de transport accessibles et sécuritaires susceptibles d'encourager l'usage du métro;

- QU'il est opportun d'offrir une alternative à une partie de la clientèle du transport adapté;

- QU'une plus large accessibilité du métro de Montréal viendrait compléter avantageusement le réseau souterrain du centre-ville qui offre aux personnes en fauteuil roulant la possibilité d'accéder aux commerces et aux services, et ce, à l'abri des intempéries, tout en constituant un attrait touristique important pour la ville et la région[12];

Du point de vue économique

- QUE compte tenu de la forte croissance du nombre des personnes âgées de 65 ans et plus (16 % de la population actuellement versus 26 % projeté en 2041) et des personnes ayant des incapacités (15 % de la population actuellement, en croissance avec le vieillissement de la population);

12. Kéroul a été mandaté par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole pour faire un état de situation ainsi que des recommandations sur le Montréal souterrain.

- QU'il convient de maximiser les bénéfices reliés à l'implantation d'ascenseurs dans le métro en les mettant en place le plus rapidement possible;

- QU'il est avantageux d'investir dans un projet qui ne représente que 4 % de la valeur de remplacement de l'actif du métro mais qui permettrait de mieux desservir les personnes âgées, qui représenteront bientôt près du quart de la clientèle potentielle de l'entreprise;

- QU'il faut profiter du fait que la majorité des équipements (équipements fixes des stations, équipements de perception et matériel roulant, etc.) atteignent la fin de leur vie utile (ce qui représente des investissements de près de 2 milliards de dollars) et introduire, dès leur conception, les aménagements requis en matière d'accessibilité, afin de réduire le coût total de l'accessibilité;

- QUE cet investissement, bien qu'intense en capital, se répercutera sur plusieurs générations d'usagers.

Le comité sur l'accessibilité du métro de Montréal recommande au gouvernement d'affirmer clairement son engagement, sur la base de l'équité, à rendre le métro de Montréal accessible à toutes les clientèles.

Plus précisément, il recommande :

1. QUE lors de la construction des trois stations à Laval ainsi que de toutes nouvelles stations, on y installe dès le départ des ascenseurs du niveau de la rue au niveau du quai, accessibles à toutes les clientèles.

2. QUE dorénavant, toutes acquisitions, rénovations, réparations ou améliorations reliées au réseau de métro actuel, y compris le matériel roulant, soient planifiées et équipées avec tous les équipements et installations nécessaires pour assurer une accessibilité à toutes les clientèles.

3. QU'il soit tenu compte des modifications supplémentaires qu'entraînerait l'installation d'ascenseurs sur les stations, sur l'ensemble des équipements en station ainsi qu'au matériel roulant et aux processus d'exploitation du métro.

4. QUE soit amorcé dès maintenant un programme de rétroinstallation d'ascenseurs pour l'ensemble du réseau actuel et que les sommes nécessaires soient dégagées pour réaliser les travaux dans un échéancier réaliste.

Pour amorcer dès aujourd'hui ce virage, le comité sur l'accessibilité du métro recommande :

— *d'identifier six stations-clés, parmi les plus stratégiques, pour la rétroinstallation d'ascenseurs;*

— *de préciser les options techniques et architecturales à retenir pour la rétroinstallation d'ascenseurs dans ces stations (études d'avant-projet) et, par la suite, de réaliser les plans et devis;*

— *d'établir plus précisément le matériel roulant à adapter et les cahiers de charges à réaliser sur le matériel roulant;*

— *d'évaluer et de mettre en place les solutions pour faire face aux problèmes de sécurité et de mesures d'urgence;*

— *de dégager un premier budget d'environ 20 M$ (voir annexe 2)*[13] *à répartir sur trois ans et de réaliser les travaux nécessaires sur ces six stations d'ici 2006;*

— *d'augmenter par la suite le rythme de rétroinstallation, à quatre stations par année, ce qui suppose une dépense d'immobilisation d'environ 12,5 M$ par année en dollars de 2002 pour les quinze prochaines années.*

5. QUE le gouvernement s'engage à maintenir le Programme d'aide au transport adapté, ainsi que les éléments du Programme d'aide au transport en commun relatifs à l'amélioration de l'accessibilité des réseaux réguliers d'autobus et de métro, afin de viser l'intermodalité, c'est-à-dire une meilleure accessibilité de l'ensemble du réseau de transport en commun.

Pour la suite du dossier, le comité sur l'accessibilité du métro de Montréal souhaite poursuivre ses travaux, afin de conseiller les autorités sur le choix des stations à rendre accessibles en priorité, ainsi que sur les adaptations qui devront être apportées à ces stations.

13. Seules des analyses architecturales détaillées, station par station, et l'élaboration de plans et devis avec cahier de charges, pour chacune des stations, permettraient d'établir des coûts fiables dans ce domaine.

Signé à Montréal, le 28 juin 2002.

Les membres du comité sur l'accessibilité du métro de Montréal :

Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec

Kéroul

Office des personnes handicapées du Québec

Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal

Société de transport de Montréal

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

ANNEXE 1

COMPOSITION DU COMITÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO DE MONTRÉAL

- **Agence métropolitaine de transport :**

  Annie Racine, analyste, Services complémentaires
  Luc Joubarne, analyste, Service du planification et développement

- **Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec :**

  Caroline Roussy, secrétaire du conseil d'administration

- **Kéroul :**

  André Leclerc, directeur général
  Johanne St-Martin, adjointe au développement du transport

- **Office des personnes handicapées :**

  Djamila Benabdelkader, responsable régionale
  Claire Chénard, agente de coordination nationale

- **Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal :**

  Jean-Marie Grenier, président

- **Société de transport de Montréal :**

  Françoise Grambin, conseillère corporative, Planification stratégique
  Dominique Lemay, directeur de l'ingénierie, Réseau du métro

- **Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal :**

  François Patenaude, agent de projet
  Jeanne-D'Arc Zingboim, représentante

- **Ministère des Transports :**

Claude Martin	directeur, Direction du transport terrestre des personnes
France Dompierre	chef de service, Direction du transport terrestre des personnes
Marguerite Bergeron	Direction du transport terrestre des personnes
François Juneau	Direction du transport terrestre des personnes
Georges Lalonde	Direction du transport terrestre des personnes
Lucie Tremblay,	Direction de l'Île-de-Montréal
Lyne Lacharité,	Direction de la Coordination de la mise en œuvre du Plan, des programmes et de la gestion des ressources

ANNEXE 2

MISE À JOUR DES COÛTS D'IMPLANTATION D'ASCENSEURS DANS LE RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL

Ce document présente les calculs et les sources de données qui ont permis de mettre à jour l'estimation des coûts du projet d'implantation d'ascenseurs dans le réseau de métro de Montréal, et ce, autant pour les stations-clés que pour l'ensemble des stations. Il présente aussi une proposition pour un échéancier d'implantation.

♦ Présentation des données de base

La Société de transport de Montréal (STM) a estimé[1] que le coût d'immobilisation pour rendre entièrement accessibles par ascenseur les 65 stations de métro s'élève à 187,3 M$, en dollars de 1999. Celui-ci a été établi en fonction d'une évaluation sommaire faite par la STM en 1991. Il comprend les travaux à réaliser et les équipements à acquérir pour l'implantation d'ascenseurs dans les 65 stations (coût estimé à 147,6 M$, en dollars de 1991), mais aussi les adaptations à faire dans les stations, comme les portes automatiques, les systèmes de maintenance et l'élimination de certains obstacles (coût additionnel estimé à 10 % du coût des ascenseurs, soit 14,8 M$, en dollars de 1991). Le coût total du projet d'implantation d'ascenseurs dans le réseau a donc été estimé à 162,4 M$, en dollars de 1991. Ce coût total a par la suite été indexé pour l'année 1999. L'indexation du coût d'implantation d'ascenseurs dans les stations du métro entre les années 1991 et 1999 a été établie en fonction de l'indice des prix des produits industriels - Convoyeurs et ensemble convoyeurs et pièces élévateurs (Statistique Canada - Série P2882)[2]. Cette augmentation a été estimée à 15,3 % pour cette période; d'où le montant de 187,3 M$, en dollars de 1999.

La STM a aussi mis à jour son évaluation des stations-clés et a établi un réseau de 20 stations, qui constitue en quelque sorte une solution de compromis entre la capacité de payer et les besoins d'améliorer l'accessibilité. Le coût d'implantation d'ascenseurs pour ces 20 stations est estimé à 58 M$, en dollars de 1999.

---

1. STCUM, Accessibilité du réseau du métro de la STCUM, Identification des stations-clés, Service de la planification et du développement, Direction exécutive - Soutien à l'exploitation, avril 2000, pages 15 et 18.
2 STCUM, Accessibilité du réseau du métro de la STCUM, Identification des stations-clés, Service de la planification et du développement, Direction exécutive - Soutien à l'exploitation, avril 2000, Annexe 7 - Analyse financière.

Ces estimations doivent cependant être remises à jour. En effet, il importe, premièrement, d'indexer ces données afin de les exprimer en dollars d'aujourd'hui, soit en dollars de l'an 2002. Deuxièmement, à la lumière des informations obtenues, il faut aussi ajouter une estimation des coûts d'adaptation des voitures, qui n'avaient pas été compris dans les estimations précédentes. Enfin, la STM considère qu'il est important de prévoir l'implantation d'ascenseurs vitrés plutôt que fermés, afin d'assurer la sécurité des passagers dans leurs déplacements verticaux.

Mentionnons que cette mise à jour des coûts ne questionne pas les données estimées en 1991 par un architecte de la STM et anciennement du Bureau de transport métropolitain (BTM). Il est bien clair que ces estimations demeurent encore sommaires.

Nous considérons que seules des analyses architecturales détaillées, station par station, et l'élaboration de plans et devis avec cahiers de charges pour chacune des stations, permettraient d'établir des coûts fiables dans ce domaine.

- **Indexation du coût de rétroinstallation d'ascenseurs dans les stations**

Pour indexer le coût du projet en dollars de 2002, on peut encore se baser sur l'indice des prix des produits industriels - Convoyeurs et ensembles convoyeurs incluant élévateurs et pièces, de Statistique Canada. L'indice en septembre 1999 était de 121,0 et il a évolué par la suite à la hausse, pour atteindre un sommet en juin 2001 (123,4), pour redescendre rapidement à 114,8 en septembre 2001 (voir page 5 de la présente annexe). Depuis cette date, Statistique Canada a mis fin à cette série. Par conséquent, nous faisons l'hypothèse qu'en janvier 2002, il aurait été le même qu'en septembre 1999 (121,0). Aussi, nous estimons que le montant de 187,3 M$ pour l'ensemble du projet (ou 58 M$ pour les stations-clés) demeure le même en janvier 2002 (avec une moyenne de 2,9 M$ par station).

- **Adaptation du matériel roulant**

Les adaptations au matériel roulant n'avaient pas été prises en compte dans l'estimation de 1991. Toutefois, ce coût est encore difficile à établir. En effet, la décision relative aux voitures MR-63 n'est pas prise actuellement. Deux options sont envisagées; soit elles seront rénovées pour un ajout de vie utile au-délà du 40 ans, ou soit elles seront mises au rancart d'ici quelques années et remplacées. De ce fait, il est difficile d'établir quelle flotte, MR-63 ou MR-73, pourrait faire l'objet d'une adaptation pour rendre accessible le métro aux personnes en fauteuil roulant et, de ce fait, les coûts qui y sont reliés. De plus, les travaux d'adaptation restent encore à être détaillés en fonction de ce qui se

fait dans les autres réseaux de métro du monde et des standards internationaux. Le coût de ces adaptations est pour l'instant estimé à quelques millions de dollars.

♦ Ascenseurs vitrés

Le nombre de stations dites « régulières », c'est-à-dire celles qui compteront en moyenne trois ascenseurs (un central, jusqu'au niveau du guichet, et deux secondaires, du niveau du guichet au niveau de chaque quai) est estimé à 61 alors que quatre stations, dites « de correspondance », compteront au total 16 ascenseurs. Le nombre total d'ascenseurs est évalué à environ 200 pour l'ensemble du réseau.

Par ailleurs, on évalue le coût supplémentaire d'un ascenseur vitré par rapport à un ascenseur fermé à 100 000 $ par ascenseur[3]. Le coût supplémentaire d'installation d'ascenseurs vitrés serait d'environ 20 M$, en dollars de 2002. Ce montant devrait être ajouté au montant indexé du coût d'implantation d'ascenseurs dans les stations et au coût d'adaptation des voitures.

♦ Coût total du projet

Le coût de rétroinstallation d'ascenseurs pour l'ensemble du réseau de métro serait aujourd'hui estimé à **207,3 M$, en dollars de 2002,** si on retient l'option des ascenseurs vitrés (187,3 M$ + 20 M$) ou 3,2 M$ par station en moyenne[4]. À ce montant, il faut ajouter quelques millions de dollars pour l'adaptation des voitures. Par ailleurs, le coût des 20 stations-clés pourrait être estimé à environ 64 M$, en dollars de 2002 (20 stations x 3,2 M$ /stations).

♦ Proposition d'échéancier

Afin d'amorcer dès aujourd'hui le virage de la rétroinstallation d'ascenseurs dans les stations existantes, on peut proposer d'ici 2006, un certain nombre de stations. Toutefois, il est difficile à cette étape de les identifier, puisqu'on ne connaît pas encore le matériel roulant qui pourrait être adapté et de ce fait les lignes qui seront supportées par ce matériel. Par ailleurs, des consultations ultérieures devront être entreprises avec les principaux partenaires, avant de déterminer les premières stations à adapter.

---

3. Source : personne-contact de la STM en distribution d'équipements.
4. Ces coûts sont comparables aux coûts d'installation d'ascenseurs dans le métro de Washington qui, convertis en devises canadiennes, sont établis à 3,2 M$ (500 000 $ US par ascenseur x 3 + 500 000 $ US par station pour les aménagements connexes). Source : Société LOGIQUE.

Ceci dit, à un rythme de départ de 2 stations par année sur trois ans, une première dépense d'immobilisation d'environ[5] **20 M$ pour les trois prochaines années,** en dollars de 2002, serait nécessaire. Par la suite, au delà de 2006, un rythme plus rapide de rétroinstallation, à raison de 4 stations par année, supposerait **une dépense d'immobilisation d'environ 12,5 M$ par année, en dollars de 2002, pour les 15 prochaines années**.

Le 23 mai 2002

Luc Joubarne (AMT)
François Juneau (MTQ)
Georges Lalonde (MTQ)
Dominique Lemay (STM)

5. Seules des analyses architecturales détaillées, station par station, et l'élaboration de plans et devis avec cahier de charges pour chacune des stations, permettraient d'établir des coûts fiables dans ce domaine.

v82838 – du tableau 329-0008 [1,2,3], : IPI, machines et matériel automobiles, camions et autre matériel de transport

Géographie = Canada
Produits[4] = Convoyeurs et ensembles convoyeurs incluant élévateur et pièces
Index 1992 = 100

Mensuel	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
2000	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1	122,1
2001	123,4	123,4	123,4	123,4	123,4	123,4	114,8	114,8	114,8			

Source : Statistique Canada

Légende :
La série est terminée

Renvois :

1. Les indices des prix des produits industriels (IPPI) mesurent les variations des prix des principaux produits vendus par les fabricants canadiens. Les biens vendus qui sont évalués à la limite de l'établissement, de sorte que les taxes prélevées à ce point et le coût du transport fourni par les transporteurs communs au-delà de ce point sont exclus. Les prix sont relevés pour des transactions à un niveau très détaillé, qui permet d'identifier le bien et les conditions de vente. Les produits faisant directement l'objet d'une enquête sont basés sur des procédures d'échantillonnage formelles. Ces indices sont calculés à partir des prix déclarés pour le 15 du mois ou le jour ouvrable précédent le plus proche pour des transactions comparables. Les chiffres publiés pour les six derniers mois sont sujets à révision. Ainsi, lorsque l'indice de juillet est publié, l'indice pour le mois de janvier précédent devient final. Les exceptions à cette règle sont signalées. NOTA : Les prix se définissent comme les prix de vente à la limite de l'établissement de la production domestique.

2. Veuillez consulter les tableaux 329-0003 à 329-0007, 329-0009 à 329-0012 qui contiennent des renseignements sur les indices détaillées par produits ainsi que des listes de produits agrégés par groupes homogènes. Ces tableaux comprennent aussi certains indices régionaux. Les agrégations principales des produits et étapes de traitement se trouvent dans le tableau 329-0002 et les agrégations par industrie et par groupe se trouvent dans le tableau 329-0001.

3. Afin d'obtenir des renseignements sur les concepts et les définitions, veuillez consulter la publication 62-558 Indices des prix de l'industrie, 1986=100 : guide aux utilisateurs ainsi que la publication 62-556 Indices des prix des produits industriels, 1981=100 : concepts et méthodes. Des renseignements supplémentaires peuvent aussi être obtenus de notre Sous-section du service à la clientèle à partir de l'adresse Internet suivante : infounit@statcan.ca.

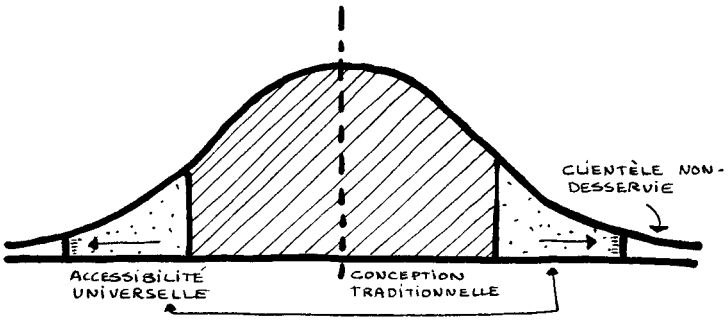
4. Voici la liste d'agrégations par produits se trouvant dans les indices des prix des produits industriels (IPPI) : « viande, poisson et produits laitiers », « fruits, légumes, aliments pour animaux et divers », « boissons », « tabac et produits du tabac », « produits en caoutchouc, en cuir et en matière plastique », « produits textiles », « produits en tricot et vêtements », « sciages, produits de scierie et divers », « meubles et articles d'ameublement », « pâtes de bois et produits de papier », « impression et édition », « produits métalliques primaires », « semi-produits métalliques », « machines et matériel », « voitures, camions et autres matériaux de transport », « appareils électriques et de télécommunications », « produits minéraux non métalliques », « produits du pétrole et du charbon », « produits chimiques », « produits manufacturiers divers » et « divers produits non manufacturiers ».

Annexe 3

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle est un concept d'aménagement qui prône la réalisation d'environnements sans obstacles, afin de répondre aux besoins de presque toute la population incluant les personnes avec incapacité.

L'accessibilité universelle repousse les limites de la conception traditionnelle et permet ainsi de répondre de façon intégrée aux besoins de la population en général et à ceux des personnes se déplaçant en fauteuil roulant; des personnes avec une déficience auditive ou visuelle; des personnes âgées; des personnes avec une poussette, un chariot d'épicerie ou une limitation temporaire, etc.



Comme le montre le schéma ci-contre, malgré les efforts déployés pour tendre vers l'accessibilité universelle, il restera toujours un certain nombre d'individus à qui il ne sera jamais possible d'offrir l'accessibilité étant donné la nature ou l'intensité de leur incapacité.

Bien qu'un des objectifs de l'accessibilité soit de solutionner les problèmes vécus par certaines clientèles, il s'avère que dans les faits, les aménagements accessibles sont régulièrement utilisés par l'ensemble de la population.

Les environnements qui peuvent être conçus de façon universellement accessible sont les bâtiments, les lieux, les équipements et les objets. En ce qui concerne plus particulièrement le transport en commun, il s'agit par exemple d'ascenseurs dans les stations de métro, de trains à la même hauteur que les quais, de moyens de communication à la fois visuels et sonores, etc.

Dans un métro universellement accessible, les aménagements devraient être destinés à toute la population, incluant les personnes avec incapacité. Et ce, de la même manière pour tous les usagers : tant pour accéder au métro, y pénétrer et y circuler que pour en utiliser les services. Par exemple, un ascenseur situé à proximité immédiate d'un escalier mobile permettra à tous les usagers d'utiliser le même parcours. De même, un espace libre dans chacun des wagons permettra à tous les voyageurs de prendre place dans n'importe quel wagon : une personne debout, une personne avec un triporteur ou une personne avec une poussette pourra entrer dans le wagon de son choix. Autre exemple, un système de communication avec affichage permettra d'informer les personnes ayant une limitation auditive des évènements survenant dans le métro, ainsi que de publiciser certains produits ou services. Une signalisation lumineuse est plus facilement visible pour tous, ce qui facilite l'orientation.

Pour réaliser un environnement universellement accessible, tel un réseau de métro par exemple, il s'avère nettement plus avantageux d'intégrer l'accessibilité universelle dès l'étape

de la conception du projet. Des solutions simples, esthétiques, abordables et performantes peuvent alors être envisagées. Par exemple, il est alors possible d'aménager un ascenseur à proximité des escaliers fixes et mobiles, afin que tous les voyageurs utilisent un parcours similaire. La transformation d'installations existantes donne généralement des résultats moins bien intégrés, car les contraintes sont alors plus nombreuses. Par exemple, le seul emplacement possible pour l'aménagement d'un ascenseur peut s'avérer être à une des extrémités du quai, générant ainsi des déplacements plus longs, différents pour les utilisateurs de l'ascenseur que pour les autres voyageurs.

ANNEXE 4

POSITION DE LA STM CONCERNANT LE FINANCEMENT DU PROJET D'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO

La position de la STM quant au financement du projet de rétroinstallation d'ascenseurs dans le réseau actuel de métro, incluant les modifications au matériel roulant et les aménagements connexes, est à l'effet que le gouvernement doit assumer à lui seul 100 % des coûts.

Le Programme d'aide au transport en commun du gouvernement prévoit actuellement une subvention couvrant 75 % des dépenses admissibles liées à des modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun.

Document préliminaire de travail

ANALYSE DES ORIENTATIONS POSSIBLES EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO DE MONTRÉAL

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport (DGPST)
Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO)

Novembre 2001

Document préliminaire de travail

Groupe de travail

- Marguerite Bergeron, Service des politiques et des programmes (DTTP)
- Robert Bessette, Service de la coordination et de la mise en œuvre du PGDM et des programmes (DGMO)
- Monique Charest, Service inventaires et plans (Direction de l'Île-de-Montréal)
- François Juneau, Service des politiques et des programmes (DTTP)
- Lyne Lacharité, Service de la coordination et de la mise en œuvre du PGDM et des programmes (DGMO)
- Georges Lalonde, Service des politiques et des programmes (DTTP)
- Lucie Tremblay, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers (Direction de l'Île-de-Montréal)

Document préliminaire de travail

TABLE DES MATIÈRES

Contexte de la demande 1

1. Historique des services offerts aux personnes handicapées ou à mobilité réduite 3
1.1. Le développement des services de transport adapté 3
1.2. L'évolution de l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun 3

2. État de la situation dans la région de Montréal 6
2.1. Le transport adapté 6
2.2. L'accessibilité des réseaux de transport en commun dans la région de Montréal 8
2.3 Position actuelle du MTQ sur le transport adapté et sur l'accessibilité du réseau de transport en commun 10

3. Aspects légaux 12

4. Aspects économiques 15
4.1 Des coûts d'immobilisation importants 15
4.2 Économies dans les dépenses des services de transport adapté 17
4.3 Amélioration de la mobilité des personnes en fauteuil roulant 19
4.4 Amélioration des conditions de transport des personnes à mobilité réduite et augmentation des recettes nettes pour l'entreprise 21
4.5 Les aînés : Un investissement essentiel en termes de part de marché et pour augmenter les recettes nettes de l'entreprise. 24
4.6 Pour le reste de la clientèle : Des services plus attrayants face à l'auto 26
4.7 Un échéancier incontournable qui commande dès aujourd'hui une décision 27

5. Expériences à l'extérieur du Québec 29
5.1 Des politiques de plus en plus orientées vers l'accessibilité pour tous 29
5.2 Montréal, un des derniers réseaux de métro du monde à être 100 % inaccessible aux personnes en fauteuil roulant 31

6. Défis et enjeux en matière d'accessibilité du métro 33

7. Les scénarios d'interventions 35
7.1 Scénario 1 : Statu quo 35
7.2 Scénario 2 : Réseau de base 37
7.3 Scénario 3 : Accessibilité totale 38

Annexe 1 : Normes et critères de conception du métro et Description des pistes d'économies retenues

Annexe 2 : Les stations-clés

Annexe 3 : Nouvelles demandes pour améliorer l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM – Juillet 2001

Annexe 4 : État de la situation de l'accessibilité du réseau régulier sur le territoire de la grande région de Montréal

Annexe 5 : Accessibilité des réseaux de métro dans le monde – Société Logique

Annexe 6 : Accessibilité aux personnes en fauteuil roulant dans les grands réseaux de métro

Document préliminaire de travail

Contexte de la demande

Dans le cadre des travaux de prolongement du métro à Laval, plusieurs associations représentant les personnes handicapées, notamment Kéroul, le Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal (RUTACUM) ainsi que l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), ont réitéré leur demande, à l'effet que l'on rende, non seulement les trois stations accessibles aux personnes en fauteuil roulant, mais aussi l'ensemble du réseau de métro. Les représentants des personnes âgées, dont le Conseil des aînés et la Table de concertation des aînés de l'Île de-Montréal, ont aussi demandé, dans le cadre de la consultation sur la révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté effectuée en février dernier, que soit rendu plus accessible le réseau régulier de transport en commun pour les personnes âgées.

La construction de trois stations de métro à Laval soulève naturellement la pertinence d'y installer ou non des ascenseurs, mais aussi celle de faire la rétro-installation de ces équipements dans le reste du réseau. En effet, si les trois stations à Laval sont accessibles, il serait alors facile d'entrer dans le réseau mais difficile d'en sortir, notamment pour les personnes en fauteuil roulant, puisque les autres stations ne seraient pas accessibles.

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) est de plus en plus préoccupée par l'accessibilité de son réseau et veut y apporter des améliorations pour rendre celui-ci plus accessible aux personnes à mobilité réduite et notamment aux personnes âgées. Elle a révisé en 2000 les normes et critères de conception des nouvelles stations de métro[1]. Celles-ci prévoient une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, mais pas pour les personnes en fauteuil roulant. En effet, ces normes obligent l'installation d'escaliers mécaniques, du niveau rue au niveau quai, de façon à ce que personne n'ait à monter ou descendre une seule marche d'escalier. Elles obligent aussi la construction de puits d'ascenseurs, du niveau rue au niveau de chacun des quais, sans toutefois y faire l'installation des cabines d'ascenseurs proprement dites (qui pourraient être installées ultérieurement). Les trois stations à Laval étaient conçues tout dernièrement en fonction de ces normes et critères de conception. Toutefois des éléments nouveaux obligent à réviser cette approche.

En effet, des analyses architecturales récentes ont permis de constater qu'il serait plus économique de construire des puits d'ascenseurs et d'y installer tout de suite les cabines, plutôt que des escaliers mécaniques sur toutes les volées d'escaliers. En effet, l'option de référence, établie en fonction des normes actuelles, proposait pour chacune des stations, trois séries d'escaliers mécaniques, du niveau rue au niveau quais. On proposait aussi de construire les

[1] Voir annexe 1 : STCUM, Normes et critères de conception du métro, Annexe sur l'accessibilité du réseau de métro pour les personnes à mobilité réduite, Octobre 2000.

puits d'ascenseurs, mais on ne prévoyait pas y installer tout de suite les cabines. L'autre option (voir à l'annexe 1 les schémas descriptifs des deux options) oblige les usagers à descendre ou monter quelques marches pour atteindre des escaliers mécaniques, mais leur offrent aussi la possibilité, pour ceux et celles qui le désirent, de prendre un ascenseur vers le niveau guichet et par la suite un autre ascenseur vers le niveau quai. Les architectes estiment que cette dernière option permet de réaliser des économies de quelques millions de dollars (estimées à environ 3,3 millions de dollars pour les trois stations selon les informations obtenues), comparativement à la première option, tout en permettant de rejoindre toutes les clientèles de la STCUM, y compris les personnes âgées, à mobilité réduite et même celles en fauteuil roulant. Un compromis non seulement plus économique, mais qui offre en même temps une accessibilité pour tous les usagers, plutôt qu'une meilleure accessibilité pour un nombre limité d'usagers.

Comme on peut le constater, ces faits nouveaux obligent à se positionner tout de suite, non seulement sur la pertinence des normes actuelles, mais aussi sur la possibilité d'installer tout de suite des cabines d'ascenseurs dans les trois stations[2]. Ce qui suppose d'évaluer la rétro-installation de ces équipements dans le reste du réseau.

Sachant que le Ministère est fortement impliqué dans le financement du métro, il lui revient donc l'obligation de se positionner rapidement sur l'accessibilité du métro à Laval et dans les stations existantes, d'autant plus que les travaux de prolongement ont été amorcés cet automne.

Mentionnons que si une position ministérielle n'est pas prise d'ici là, cette question sera soulevée à nouveau lors des prochains prolongements du métro prévus au Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal, en particulier les prolongements à Longueuil et dans l'est de l'Île-de-Montréal. Ajoutons enfin que le Comité d'orientation concernant le projet de construction d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10 vers le centre-ville, réunissant des représentants de l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT), du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de Transports Canada, a statué sur le principe d'un système accessible pour les personnes en fauteuil roulant. Ce qui nous oblige à nous questionner aussi sur l'accessibilité de l'ensemble du réseau de transport en commun de la région puisque celui-ci est fortement intégré entre les différents modes de transport.

Le présent document tente donc de faire le point sur la question de l'accessibilité du métro de Montréal afin d'établir des orientations en cette matière.

---

[2] Jusqu'à présent, le ministre s'est engagé à ce que l'on prévoit les puits d'ascenseurs dans les nouvelles stations en vue de l'installation éventuelle de cabines d'ascenseurs.

Document préliminaire de travail

1 Historique des services offerts aux personnes handicapées ou à mobilité réduite

1.1 Le développement des services de transport adapté

Suite à l'entrée en vigueur en 1978, de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, le MTQ a mis en place un programme d'aide pour soutenir financièrement les organismes publics de transport, tenus par la loi d'offrir un service de transport en commun aux personnes handicapées, ainsi qu'aux municipalités désirant mettre sur pied un tel service sur une base volontaire. C'est dans ce contexte qu'ont été mis sur pied les services de transport adapté pour les personnes handicapées.

Le transport adapté s'est ainsi développé de façon considérable au cours des vingt dernières années à la grandeur du Québec. Alors qu'en 1980, on comptait neuf services desservant 4 300 personnes admises pour un total de 99 000 déplacements effectués, en 1999 il y avait 105 services pour un total de 53 000 personnes admises et 4,3 millions de déplacements. Globalement, entre 1989 et 1999, la clientèle admise a augmenté de 65,8 %, tandis que les déplacements effectués augmentaient de 90,3 %.

Le service de transport adapté de la STCUM a notamment connu une forte croissance au cours de cette période. En effet, en 1989 on y comptait 9 100 personnes admises effectuant un total de 703 021 déplacements alors que ces chiffres grimpaient à 13 167 personnes admises pour un total de 1 253 378 déplacements effectués en 1999. Cela correspond à une croissance pour la période de 44,7 % en terme de personnes admises et de 78,3 % pour le nombre de déplacements. Cette croissance a aussi été marquée par le développement des services de transport adapté de la Société de transport de Laval (STL) et de la Société de transport de la rive-sud de Montréal (STRSM). Ainsi la STL a vu sa clientèle passer de 2 050 personnes en 1989 à 2 621 personnes en 1999, tandis que les déplacements effectués par cette clientèle passaient de 135 500 à 195 553 au cours de la même période. Le service de transport adapté de la STRSM a de son côté vu sa clientèle passer de 966 à 2 440 personnes admises au cours de cette même période, alors que le nombre de déplacements effectués passait de 92 959 à 214 472.

Ajoutons qu'au fil des ans, 21 services municipaux et intermunicipaux de transport adapté ont aussi été mis sur pied, sur une base volontaire, dans la grande région de Montréal.

1.2 L'évolution de l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun

Seule la STCUM offre des services réguliers accessibles à sa clientèle et dispose d'une politique à cet effet. Celle-ci a été adoptée à la fin des années 80 et début 90.

En 1989, la STCUM faisait le constat que le profil de sa clientèle se modifiait avec le vieillissement de la population et l'intégration sociale grandissante des personnes handicapées :

> « …Si la majorité des usagers empruntent le réseau régulier de la STCUM sans problème majeur, un large segment de la clientèle éprouve des difficultés à utiliser le transport en commun tandis que certaines personnes sont tout simplement dans l'impossibilité de le faire[3] ».

Devant ce constat, était mis sur pied le Comité sur l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM.

L'accessibilité partielle ou totale du métro pour les personnes en fauteuil roulant figurait parmi les avenues explorées par le Comité pour favoriser l'accès du réseau régulier. Cependant, celui-ci n'a pas retenu l'option de rendre accessible le métro pour les personnes en fauteuil roulant. Cette décision reposait sur des raisons de sécurité, mais aussi sur des questions de coûts. La STCUM évaluait à l'époque que la rétro-installation d'ascenseurs dans les 65 stations coûterait 162,5 M$ en coût d'immobilisation ou 42,5 M$ pour 17 stations-clés (voir à l'annexe 2 le concept des stations-clés). Pour le Comité, les investissements requis pour rendre le métro entièrement ou partiellement accessible s'avéraient trop importants par rapport à l'achalandage anticipé des personnes en fauteuil roulant.

Il est important de mentionner que les bénéfices estimés à l'époque ne portaient que sur les déplacements des personnes en fauteuil roulant, sans aucune estimation pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou les autres clientèles de la STCUM, qui auraient pu, elles aussi, bénéficier de l'installation d'ascenseurs dans le métro. De plus, cette analyse ne portait que sur les économies réalisables dans les services de transport adapté, excluant les avantages des améliorations de la mobilité des personnes en fauteuil roulant ou ceux liés à l'amélioration des conditions de transport de la clientèle de la STCUM.

Le Comité sur l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM recommandait par ailleurs que les efforts en matière d'accessibilité soient plutôt concentrés sur le réseau de surface. On recommandait notamment :

> « Que la STCUM incite les fabricants à développer, d'ici 1995, des autobus qui rendront possible le transport des personnes en fauteuil roulant sur les lignes régulières, à un coût acceptable et d'une façon qui soit bien intégrée aux opérations courantes[4]».

---

[3] STCUM, Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Rapport du comité sur l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM, mars 1991, page 1.

[4] STCUM, Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Rapport du comité sur l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM, mars 1991, page 158.

Document préliminaire de travail

Enfin, le Comité recommandait que le projet de modernisation de la ligne de trains de banlieue, reliant Montréal à Deux-Montagnes, englobe tous les aménagements nécessaires afin de rendre cette ligne accessible aux personnes en fauteuil roulant. L'annexe 3 présente le suivi, en date de juillet dernier, des recommandations prises en 1991 par la STCUM pour l'accessibilité de son réseau régulier.

Document préliminaire de travail

2 État de la situation dans la région de Montréal

2.1 Le transport adapté

Le transport adapté est un service de transport en commun de porte à porte, offert en parallèle au service de transport en commun régulier. Le service de transport adapté est à l'heure actuelle le principal mode de transport collectif des personnes handicapées dans la région de Montréal, ainsi que dans les autres régions du Québec. Mais ce ne sont pas toutes les personnes ayant des limitations sur le plan de la mobilité qui peuvent être admises à ce service. En effet, pour être admis au transport adapté, il faut répondre à des critères bien précis définis par la Politique d'admissibilité au transport adapté actualisée en 1998. En vertu de cette politique, les personnes doivent avoir une déficience permanente et avoir au moins une incapacité sévère sur le plan de la mobilité qui les rendent incapables d'utiliser le service de transport en commun régulier. Plusieurs personnes à mobilité réduite se trouvent ainsi non admissibles au transport adapté bien qu'incapables d'utiliser le réseau régulier de transport en commun ou capables de l'utiliser mais avec difficulté. C'est le cas notamment de personnes ayant des limitations temporaires (ex : jambe cassée) ou de personnes âgées ayant de la difficulté à monter et descendre des marches d'escaliers.

En 1999, le service de transport adapté de la STCUM comptait plus de 13 000 personnes admises, avec un budget de 25 M$, dont 18,5 M$ défrayés par le MTQ, 5,6 M$ par les municipalités et 0,9 M$ par les usagers. L'usager paie le même tarif que celui exigé pour le transport en commun régulier. Compte tenu de la nature du service offert, il s'agit d'un service de transport collectif très coûteux par rapport au transport en commun régulier. Ainsi, il en coûte en moyenne 20 $ par déplacement effectué. Ces services sont offerts en minibus réguliers ou adaptés ainsi qu'en taxis réguliers ou adaptés. Pour leurs parts, les services de transport adapté de la STRSM et de la STL comptaient respectivement 2 440 et 2 621 personnes, avec des budgets de 1,9 M$ et 2,4 M$.

En plus des trois sociétés de transport, on compte 21 services municipaux et intermunicipaux de transport adapté qui ont aussi été mis sur pied, sur une base volontaire, dans la grande région de Montréal. Le plus récent de ces services a été mis en place à l'été 2001 sur le territoire de la MRC Lajemmerais. Il importe de mentionner que plusieurs des organismes des couronnes nord et sud offrent, en plus du service sur leur territoire respectif, des points de service hors-territoire vers le centre, et notamment à Montréal en direction des principaux établissements de santé ou de réadaptation.

Ajoutons que pour plusieurs personnes en fauteuil roulant le minibus adapté est actuellement le principal mode de transport possible car elles ne peuvent pas se transférer de leur fauteuil à la banquette d'une voiture de taxi. Cependant cette

situation est appelée à changer. En effet, le taxi accessible aux personnes en fauteuil roulant prendra de l'importance au cours des prochaines années, notamment dans le cadre du transport adapté, compte tenu du nouveau programme de subvention gouvernementale destiné à encourager le développement de ce marché. À l'heure actuelle les personnes handicapées du territoire ne peuvent compter que sur une trentaine de taxis accessibles.

Le transport adapté contribue à permettre aux personnes handicapées d'avoir un certain degré de mobilité, mais il ne réussit pas à répondre à la demande sans cesse croissante. Cette croissance de la demande s'explique d'une part par le vieillissement de la population [5] qui fait en sorte que le bassin de la clientèle admissible ne cesse de s'élargir, mais aussi de la volonté de ces personnes d'accéder à une plus grande autonomie économique, sociale ou culturelle. D'autre part, l'intégration progressive des personnes handicapées à la société, résultant des différents programmes de désinstitutionnalisation génère des besoins croissants et se traduit par une augmentation importante de la clientèle admise.

Cependant, de par leur nature même et compte tenu des coûts qu'ils impliquent, les services de transport adapté ont une capacité limitée de s'ajuster à la demande sans cesse grandissante. Enfin, ces services, bien qu'essentiels, contribuent à maintenir les personnes handicapées dans un réseau parallèle au réseau régulier de transport en commun. Il apparaît en effet paradoxal que la personne handicapée soit intégrée dans la plupart de ses activités dans la vie quotidienne à l'exception du transport, qui constitue pourtant la clé d'accès à ces activités. Dans ce contexte, l'utilisation du transport en commun régulier par le plus grand nombre possible de personnes handicapées apparaît comme un objectif incontournable. Ceci étant dit, même avec un réseau de transport en commun 100% accessible, il restera des personnes handicapées qui, compte tenu de la nature et de la sévérité de leurs incapacités, auront toujours besoin d'un service spécialisé, de porte à porte. Le transport adapté est donc appelé à rester pour les clientèles les plus lourdement handicapées sur le plan physique, cognitif ou mental. Fait à noter, les personnes handicapées qui feront l'objet de la prochaine vague de désinstitutionnalisation comptent parmi ces clientèles ayant des limitations très sévères. Enfin, compte tenu du fait que les conditions hivernales amplifient les limitations de plusieurs personnes handicapées, il sera toujours difficile voire impossible pour certaines d'entre elles de se déplacer dans le réseau régulier de transport en commun durant cette période de l'année.

[5] Il est reconnu que le taux d'incapacité pour une population augmente en fonction de l'âge.

Document préliminaire de travail

2.2 L'accessibilité des réseaux de transport en commun dans la région de Montréal

En mai 2001, un sondage sur l'accessibilité des infrastructures et des véhicules de transport en commun a été réalisé auprès des directions territoriales du MTQ ainsi qu'auprès de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO). Ce questionnaire était destiné à dresser succinctement l'inventaire des mesures destinées à favoriser l'accessibilité du transport en commun aux personnes handicapées. Bien que les informations soient partielles, celles-ci sont suffisantes pour dresser un bon portrait de la situation.

Le territoire à l'étude est composé des 13 autorités organisatrices de transport (AOT): six sur la rive sud de Montréal, une sur le territoire de l'île de Montréal et six sur la rive nord. Les résultats sont présentés en annexe.

a) Les réseaux d'autobus

En 2001, le parc d'autobus urbains desservant le territoire à l'étude compte 2 322 véhicules dont 614 sont à plancher surbaissé dotés d'une plate-forme d'accès pour les personnes en fauteuil roulant. En 2002, quoique le nombre total de véhicules devrait être sensiblement équivalent à celui de 2001, le nombre de véhicules accessibles pourrait passer à 766; ce qui constituerait une augmentation de près de 25 %. À la fin de 2002, les véhicules à plancher surbaissé devraient composer près de 42 % de l'ensemble du parc du Québec.

Seuls les organismes publics de transport (OPT) dont la STRSM, la STL et la STCUM exploitent des véhicules à plancher surbaissé dotés d'une plate-forme permettant l'accès des personnes en fauteuil roulant.

Cela ne signifie pas pour autant que les véhicules à plancher surbaissé dotés d'une plate-forme sont effectivement aménagés de façon à accueillir les personnes en fauteuil roulant. En effet, actuellement, seule la STCUM a mis en place les mesures concrètes permettant l'accès à son réseau de surface. Rappelons que celles-ci sont issues des engagements que la STCUM a pris en 1991 lors de l'adoption par les autorités, du Rapport sur l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM intitulé «Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.»

À la fin de 2001, la STCUM compte exploiter 75 des 113 lignes qui composent son réseau de base. En juillet 2001, 47 lignes étaient accessibles tant en période de pointe qu'en dehors de la pointe. La STRSM et la STL poursuivent, quant à elles, les évaluations qui leur permettront de rendre leur réseau d'autobus accessible lorsqu'elles disposeront d'un nombre critique de véhicules.

Les autres AOT de la région métropolitaine ne disposent pas de véhicule accessible mais la plupart indiquent que s'il y avait des demandes à cet égard,

Document préliminaire de travail

cette alternative serait considérée. Cependant pour 2002, il n'y a pas de modification prévue à la desserte.

b) Le métro

Initialement le réseau de métro n'a pas été planifié et construit de façon à permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant. Même lors des travaux subséquents de prolongement du réseau, aucun aménagement n'a été prévu en ce sens, et ce, malgré les revendications des représentants de personnes handicapées à cet effet.

Même si elle n'a pas opté pour l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant, la STCUM a cependant apporté à son réseau de métro plusieurs modifications afin de le rendre plus accessible aux personnes à mobilité réduite, notamment en améliorant l'éclairage, en adaptant les escaliers fixes au bénéfice des personnes ayant des déficiences visuelles, en implantant des appuis ischiatiques dans les corridors et en remplaçant les portes conventionnelles par des portes-papillons dans les édicules de métro pour les personnes ayant des difficultés motrices. En plus des investissements réalisés à même ses budgets d'entretien, des sommes importantes ont été consacrées à l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans le cadre des travaux du Programme de rénovation des stations du réseau initial (Réno-Stations). Rappelons que l'AMT et le Ministère ont contribué financièrement à ce programme. À titre d'exemple, un montant supérieur à 2 M$ a été consacré à l'installation de 95 portes-papillons. La STCUM entend par ailleurs poursuivre son programme d'adaptation des stations au bénéfice des personnes à mobilité réduite et pourrait bénéficier d'une contribution gouvernementale triennale de 2,25 M$.

c) Le train de banlieue

Parmi les cinq lignes de trains de banlieue en service actuellement, seule celle reliant Deux-Montagnes à Montréal dispose d'un matériel roulant accessible aux personnes handicapées en fauteuil roulant. Toutefois, sur cette ligne seulement deux gares sont accessibles, soit la gare Centrale et la gare Roxboro-Pierrefonds. L'AMT a maintenu le service à ces deux stations accessibles ayant fait l'objet d'un projet pilote en 1996.

d) Les terminus et stationnements incitatifs

La majorité des terminus métropolitains ne sont pas accessibles aux personnes handicapées en fauteuil roulant. Toutefois, les stationnements d'incitation disposent d'un certain nombre de places réservées aux personnes handicapées et les trottoirs sont surbaissés.

Document préliminaire de travail

e) Autres mesures

Quelques AOT de la grande région ont mis en place des mesures telles la gratuité pour les accompagnateurs ou pour les formateurs des personnes ayant une déficience intellectuelle ou visuelle et des personnes non autonomes. Dans d'autres cas, la signalisation avec des codes de couleur permet aux personnes handicapées ayant une déficience intellectuelle de se repérer. Parmi les mesures novatrices, mentionnons que certains trajets du service de transport en commun régulier du CIT des Basses-Laurentides sont détournés de leur parcours habituel pour permettre aux usagers ayant une déficience intellectuelle d'avoir accès à leurs activités de loisirs, par exemple. On a de plus accentué la formation et la sensibilisation du personnel aux besoins des personnes handicapées. Dans d'autres cas, le nombre de points d'arrêt est accru afin de réduire le temps de marche des utilisateurs ou des modifications sont apportées aux véhicules.

L'annexe 4 présente de façon plus détaillée, et ce, en date de mai 2001, un état de situation de l'accessibilité du réseau régulier par AOT du territoire de la grande région de Montréal.

2.3 Position actuelle du MTQ sur le transport adapté et sur l'accessibilité du réseau de transport en commun

Suite à l'entrée en vigueur de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, le MTQ a soutenu de façon importante le développement du transport adapté au Québec. La contribution financière du Ministère à ce programme a continuellement progressé depuis 1978. Elle se chiffre aujourd'hui à 48,9 M$ (2001), sur un budget total de 68 M$. Les municipalités contribuent pour 12,5 M$, tandis que la part des usagers se chiffre à 6,5 M$, le solde de 680 000 $ étant couvert par d'autres revenus.

En parallèle au développement de réseaux spécialisés, le MInistère a aussi senti le besoin dans sa Politique d'admissibilité adoptée en 1983, de réaffirmer la nécessité de continuer à rendre plus accessibles les services réguliers de transport en commun des OPT :

« Le service de transport adapté doit en effet être considéré comme un substitut mis à la disposition des personnes handicapées qui, par suite de leur déficience, ne peuvent utiliser un service régulier de transport. Il convient alors de voir dans l'utilisation des services réguliers de transport, un objectif qu'il faut poursuivre, en particulier dans le cas des services réguliers de transport en commun[6] ».

On soulignait d'ailleurs plus loin que…

[6] Politique d'admissibilité au transport adapté pour les personnes handicapées, Direction du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, 1983, page 1.

« L'adaptation du service régulier de transport en commun doit être continuellement recherchée afin d'éliminer ou de réduire ces obstacles ».

Dans cette optique le MTQ a encouragé les organismes publics de transport à mettre en place des mesures pour accroître l'accessibilité du réseau régulier pour les personnes à mobilité réduite. Le Programme d'aide au transport en commun comporte tout spécialement un volet mobilité réduite, par lequel le Ministère subventionne à 50 % le coût des modifications apportées par les organismes publics dans le réseau régulier d'autobus ou à 75 % le coût des modifications apportées aux gares et aux stations de métro pour permettre une plus grande accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Pour ce qui est spécifiquement des autobus, le Ministère subventionne depuis 1996 l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé par les organismes publics de transport. Ces autobus sont conçus de façon à en permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant. Ainsi, en 2007, plus des 2/3 de la flotte du parc d'autobus québécois sera constituée d'autobus à plancher surbaissé. Cependant, le Ministère n'oblige d'aucune façon les organismes à prendre les moyens pour accueillir effectivement les personnes en fauteuil roulant à bord de ces autobus. Ainsi, seule la STCUM accueille les personnes en fauteuil roulant à bord des autobus sur certaines lignes.

Le Ministère a, en 1998, procédé à une révision de sa Politique d'admissibilité au transport adapté. On y spécifie notamment, au chapitre du principe concernant l'autonomie de la personne, que…

«… dans un souci d'intégrer la personne handicapée à son milieu, l'utilisation par celle-ci d'un service de transport en commun régulier est un objectif à poursuivre[7] ».

Comme on le constate le Ministère encourage donc à la fois le développement du réseau spécialisé de transport en commun pour les personnes handicapées et une accessibilité accrue du transport en commun régulier. Toutefois, même si plusieurs actions importantes vont dans ce sens, il n'existe pas une politique claire en matière d'accessibilité, tant au niveau des personnes en fauteuil roulant que des personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. En fait, les décisions semblent prises à la pièce, de manière ad hoc, comme par exemple dans le cas de la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes ou dans le dossier des taxis adaptés, mais sans plan d'ensemble qui touche systématiquement tous les modes et toutes les infrastructures se rattachant au système de mobilité des personnes.

---

7 Politique d'admissibilité au transport adapté, Direction du transport terrestre des personnes, ministère des Transports, 1998 page 9.

3 Aspects légaux

La Charte des droits et libertés de la personne (CDLP) est une loi fondamentale qui prévaut sur toute autre loi ou règlement relevant de la compétence législative du gouvernement du Québec. Pour l'application des articles 1 à 38, elle lie l'État du Québec. Elle a été adoptée le 27 juin 1975 par l'Assemblée nationale. Dans la CDLP, l'article 10 réfère aux droits de la personne, à l'interdiction de discriminer et établit ce qu'est une discrimination, tandis que l'article 15 vient préciser encore plus les droits en matière d'accès aux lieux et services publics et en particulier aux services publics de transports.

Article 10

« Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour palier ce handicap. »

« Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou compromettre ce droit. »

Article 15

« Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravaning et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles ».

La Charte accorde donc des droits égaux pour tous et prohibe expressément la discrimination fondée en particulier sur le handicap. Par ailleurs, elle établit qu'il n'est pas nécessaire d'empêcher formellement une personne vivant avec un handicap d'avoir accès à un moyen de transport pour discriminer. En effet, la Charte laisse clairement entendre que si les infrastructures et les équipements de transport en commun empêchent certaines personnes de jouir d'un accès à ces moyens de transport, les personnes protégées par la Charte sont, de ce seul fait, en droit de réclamer une égalité d'accès aux moyens de transport.

Par la suite, le législateur a adopté la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (LAEDPH) en 1978. Celle-ci vient préciser entre autres le cadre par lequel les organismes publics de transport devront assurer cette égalité. En effet, l'article 67 de cette loi précise que …

« Tout organisme public de transport doit, dans l'année qui suit le 2 avril 1979, faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant

à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert.

Ce plan peut tenir compte du taux de renouvellement de son équipement et de la nature des services offerts.

Le ministre des Transports peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié ou qu'un nouveau plan lui soit soumis dans un délai qu'il détermine.

Le ministre des Transports, après avoir approuvé un plan, s'assure de son respect et de son exécution ».

Par ailleurs, l'article 72 vient limiter les allégations éventuelles de discrimination et les poursuites en vertu de l'article 10 de la CDLP, afin de donner le temps aux OPT de faire leurs devoirs et de rendre leur réseau régulier accessible.

« Malgré le droit conféré par l'article 10 de la Charte des droits et libertés de la personne, une personne handicapée ne peut, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de l'article 67, alléguer discrimination du seul fait que des moyens de transport lui sont inaccessibles et, à l'expiration de ce délai, elle ne le peut si l'organisme public de transport se conforme au plan de développement approuvé en vertu de l'article 6. ».

Conformément à la Loi, les OPT ont bel et bien présenté leurs plans de développement à la fin des années 79 et début 80. Toutefois, plutôt que de rendre accessibles leurs services réguliers de transport en commun, ils ont présenté un plan de développement d'un réseau parallèle de transport adapté; plan qui fut approuvé par le MTQ. On considérait à l'époque que l'égalité ne veut pas dire traitement identique; qu'il fallait répondre en priorité aux besoins d'accessibilité des personnes qui présentent les incapacités les plus sévères et que si on offrait des services de transport parallèle, on pouvait ainsi répondre différemment au même besoin; c'est-à-dire donner accès aux lieux où les personnes peuvent réaliser leurs activités.

Dans les années qui ont suivi, le développement des réseaux de transport adapté a entraîné une nette amélioration de l'accessibilité des services aux personnes handicapées. Toutefois, cette accessibilité se limitait aux personnes admises à ces services et excluait, compte tenu des critères de sélection, un grand nombre de personnes handicapées ou dites à mobilité réduite. Par ailleurs, pour les personnes admises, la limitation des budgets faisait en sorte que ces services ne répondaient qu'à une partie de leurs besoins. De plus, les services réguliers offraient toujours une barrière et pouvaient toujours représenter une forme indirecte de discrimination selon les articles 10 et 15 de la CDLP.

Document préliminaire de travail

Cette compréhension du cadre légal a été confirmée par la suite par plusieurs avis juridiques, tribunaux, Commissions des droits de la personne et autres organismes gouvernementaux. En effet, la Cour suprême du Canada a permis d'appuyer par jurisprudence l'article 15, dans une cause liée au transport interurbain par autobus (Arrêt O'Maley, 1985) en établissant non seulement l'interdiction de discriminer, mais aussi l'obligation pour les transporteurs en commun d'accommoder leurs usagers handicapés, c'est-à-dire d'adapter leurs moyens de transport régulier. Par ailleurs, deux avis émis par la Commission des droits de la personne du Québec (CDP) en décembre 90 et en janvier 91, portent sur la même question et apportent la même réponse. La CDP y souligne notamment le fait qu'en vertu des articles 10 et 15 de la Charte, on ne peut faire de discrimination basée sur le handicap et que même sans interdiction formelle, les structures mêmes des réseaux de transport régulier ont pour effet, indirectement, d'empêcher certaines personnes d'avoir accès aux moyens de transport et donc de brimer leurs droits d'accès, et ce même si en parallèle, on a développé un réseau de transport adapté.

La CDP rappelle aux OPT la nécessité de respecter les obligations qui découlent des articles 10 et 15 de la CDLP. Elle exige qu'ils améliorent et apportent les adaptations nécessaires aux services réguliers de façon à favoriser leur accessibilité au plus grand nombre, et qu'ils améliorent en parallèle leurs services de transport adapté. Par ailleurs, elle recommande au MTQ de débloquer des fonds afin que les organismes publics puissent apporter les adaptations qui s'imposent, de reformuler l'article 67 de façon à mieux circonscrire les obligations des OPT et de procéder à l'abrogation de l'article 72. Ce dernier élément enlèverait aux OPT leur protection vis-à-vis la possibilité d'éventuelles poursuites. Enfin mentionnons que dans un avis juridique émis en mai 92, l'OPHQ interprète sensiblement de la même façon les articles de la CDLP et de la LAEDPH. En effet, pour l'OPHQ, l'article 67 de la LAEPDH fait état de l'obligation faite aux OPT non pas de mettre sur pied des services de transport adapté, mais bien d'adapter leur réseau régulier. L'OPHQ est d'avis que la réponse à l'insuffisance des ressources en transport adapté repose dans l'adaptation croissante du réseau régulier et non dans l'augmentation des dépenses du transport adapté.

Le Ministère vise toujours à rendre les réseaux de transport en commun de plus en plus accessibles. Sa politique d'achat d'autobus à plancher surbaissé vient en effet confirmer le maintien de son orientation dans ce domaine et la poursuite de l'objectif visant à adapter les réseaux réguliers aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Toutefois, le métro qui est l'équipement central de tout le réseau de transport en commun de la région, demeure encore 100 % inaccessible aux personnes en fauteuil roulant et est difficilement accessible à une certaine partie de la population à mobilité réduite.

Document préliminaire de travail

4 Aspects économiques

Le coût est un élément important dans toute décision d'investissement. Il est donc approprié ici de faire la lumière sur certains aspects économiques du projet d'implantation d'ascenseurs dans les stations du métro.

Comme nous l'avons vu, dans une dizaine d'années, la flotte de la STCUM sera presqu'entièrement composée d'autobus à plancher surbaissé. L'implantation d'ascenseurs dans les stations de métro viendrait alors compléter l'accessibilité de tout le réseau de l'entreprise. C'est dans ce contexte, qu'il nous faut maintenant tenter d'évaluer les coûts et les bénéfices qui peuvent découler du projet.

4.1 Des coûts d'immobilisation importants

La STCUM a estimé que le coût d'immobilisation pour rendre entièrement accessible par ascenseurs les 65 stations de métro s'élève à 187,3 M$[8]. C'est un coût important qui correspond à une moyenne de 2,9 M$ par station. Ce coût est une évaluation globale faite par l'entreprise en 1991 et mise à jour en 1999 pour tenir compte de l'inflation. Il tient compte non seulement des travaux à réaliser et des équipements à acquérir mais aussi des adaptations à faire dans les stations, comme les portes automatiques, les systèmes de maintenance et l'élimination de certains obstacles. Compte tenu du fait que la méthodologie d'évaluation n'est pas détaillée, il n'a pas été possible d'associer un coût précis pour chacune des stations, ni de connaître les différentes composantes des dépenses.

La STCUM a aussi mis à jour son évaluation des stations-clés [9] et a établi un réseau, non plus de 17 mais de 20 stations-clés qui constitue en quelque sorte une solution de compromis entre la capacité de payer et les besoins d'améliorer l'accessibilité. Ces stations représentent 31 % de l'ensemble des stations, mais 47 % de l'achalandage total du métro. Elles sont alimentées par 59 % des lignes d'autobus. Elles permettent l'accès à un grand nombre de services sur le territoire (hôpitaux, écoles supérieures, lieux de divertissement, etc.) et se distribuent en moyenne à tous les 3,2 kilomètres. Le coût d'implantation des ascenseurs pour ces 20 stations est estimé à 58 M$ en 1999.

Pour donner une idée de l'ampleur de ces investissements mentionnons que la valeur du réseau du métro, sur la base de son coût de remplacement, est estimée à 5,2 milliards de dollars[10]. Le coût de la rétro-installation d'ascenseurs

---

8 STCUM, Accessibilité du réseau du métro de la STCUM, Identification des stations-clés, Service de la planification et du développement, Direction exécutive - Soutien à l'exploitation, avril 2000, pages 15 et 18.

9 Voir l'annexe 2 sur la définition du concept des stations-clés et la liste des stations proposées par la STCUM.

10 STCUM, Un entretien de qualité, maillon essentiel d'une démarche d'amélioration continue du service à la clientèle, Rapport du comité sur l'entretien, 10 décembre 1994, pages 16 et 17.

Document préliminaire de travail

dans les 65 stations représenterait donc un investissement de 3,6 % de la valeur du réseau ou de 1,1 %, si on ne considère que les 20 stations-clés identifiées.

Il faut ajouter à ce montant les coûts d'exploitation et d'entretien annuel des ascenseurs, estimé à 17 000 $ par station par année (1,1 M$ par année au total pour les 65 stations et 0,3 M$ pour les 20 stations-clés).

Le projet s'échelonnerait sur plusieurs années puisqu'il serait difficile de réaliser tous ces travaux sur une courte période. La STCUM estime qu'à raison de 4 stations par année, il serait possible au terme de 5 ans de compléter les 20 stations-clés et s'il y a lieu, au bout de 17 ans, de terminer les 65 stations.

Par ailleurs, la durée de vie de ces équipements est estimée ici à 40 ans. En effet, les puits d'ascenseurs seraient réalisés en béton et leur durée de vie peut être estimée à 40 ans. Les spécialistes consultés estiment pour leur part que les ascenseurs proprement dits ont aussi une durée de vie de 40 ans, s'ils sont bien entretenus, puisque leurs principales composantes sont constamment remplacées au rythme de leur entretien normal. Ces estimations sont conservatrices et risquent d'être dans les faits plus élevés. En effet, on constate que les puits auraient une durée de vie comparable à celle des tunnels qui va facilement au-delà du 40 ans, pouvant même atteindre dans certains cas les 100 ans sans travaux majeurs. Il en découle qu'il suffirait de ne changer les cabines d'ascenseurs qu'à intervalles réguliers (aux 40 ans par exemple) et ce à une petite fraction du coût de l'investissement initial pour maintenir les bénéfices de l'investissement sur plusieurs générations.

Afin de permettre la comparaison des coûts et des bénéfices sur une même base annuelle, on peut faire l'hypothèse que le projet de rétro-installation d'ascenseurs dans les 65 stations se réaliserait en une seule année, qu'il serait financé sur la durée de vie totale de l'actif[11] et que les bénéfices s'étaleraient sur la même période, c'est-à-dire 40 ans.

Du point de vue budgétaire, les coûts correspondent essentiellement au coût du financement et aux coûts d'exploitation et d'entretien. Ainsi, on estime que pour les 65 stations, le coût du service de dette serait de 14,1 M$ par année, si on finance cet investissement sur 40 ans, à un taux annuel moyen de 7 %. Si on y ajoute les coûts annuels d'exploitation et d'entretien, ce projet coûterait au total 15,2 M$ par année. Avec les mêmes hypothèses, le service de dette du projet concernant les 20 stations-clés est évalué à 4,4 M$ par année, auquel il faut ajouter 0,3 M$ en dépenses d'exploitation et d'entretien, pour un grand total de 4,7 M$ par année.

[11] Le Programme d'aide au transport en commun du ministère des Transports stipule que la période de financement ne peut excéder 20 ans. La décision de financer sur une période plus courte est indépendante de l'objectif d'évaluer les coûts et les bénéfices d'un investissement sur sa durée de vie.

Document préliminaire de travail

Du fait qu'on compte actuellement 210 millions d'entrants par année dans le réseau de métro on peut donc estimer que le coût pour chaque personne entrant dans le métro serait de 7,3 sous pour l' option des 65 stations accessibles (15,2 M$ / 210 M d'entrants) et de 2,2 sous pour l'option des 20 stations clés (4,7 M$ / 210 M d'entrants).

Les bénéfices d'un tel investissement sont difficiles à quantifier du fait qu'on connaît mal le nombre de personnes qui utiliseraient les ascenseurs dans les stations de métro et la valeur qu'il faut accorder à l'amélioration de leurs conditions de transport qui en découle. En fait, seule une enquête de valeur pourrait permettre d'estimer la valeur monétaire que les différentes clientèles de la STCUM accorderaient à ce type de service et évaluer s'il serait justifié, du point de vue économique, d'y consacrer ces ressources. Toutefois, même si on ne peut réaliser une analyse bénéfices-coûts proprement dite, on peut quand même cibler certaines clientèles qui en bénéficieraient et tenter d'évaluer, même grossièrement lorsque c'est possible, les bénéfices qu'elles pourraient en retirer.

4.2 Économies dans les dépenses des services de transport adapté

Un premier avantage qui découle de l'implantation des ascenseurs dans le réseau de métro est lié au fait qu'il serait possible, avec la Politique d'admissibilité actuelle, soit de réduire le nombre de personnes admises au service de transport adapté, de les accueillir dans le réseau régulier et de ce fait de réaliser des économies dans les dépenses des services de transport adapté ou soit de réduire le nombre de déplacements en transport adapté des personnes admises à ces services.

Pour les fins de cette étude nous avons retenu la première approche. Celle-ci ne constitue qu'une méthode de calcul et n'implique pas qu'il faille l'appliquer pour réaliser les économies escomptées. En effet, dans la pratique, il est plus probable que les économies pourraient se réaliser plus facilement par le fait que certains usagers des services de transport adapté seront eux même enclins à faire un transfert modal et à utiliser le métro suite à cette accessibilité accrue et donc qu'ils solliciteront moins souvent les services de transport adapté pour un certain nombre de leurs déplacements. Ce qui reviendrait sans doute à la même évaluation.

On comptait au début de 2001, 13 602 personnes admises[12] dans le service de transport adapté de la STCUM. Si on exclut de ce nombre les personnes avec des déficiences intellectuelles, psychiques, visuelles ou autres, on constate que 10 055 personnes ont des déficiences motrices ou organiques, dont près de la moitié requièrent un fauteuil roulant, soit 4 726 personnes. De ce dernier nombre, 2 356 ont 65 ans et plus et 165 ont 21 ans et moins. Le reste, soit 2 205 personnes, sont âgées entre 21 et 65 ans. Nous retenons ces personnes du fait qu'elles peuvent être plus autonomes pour leurs déplacements. Sans faire une

[12] Tiré des données internes du MTQ, Rapport pour le gouvernement, Transport adapté, 2001, STCUM.

analyse détaillée des types de déficiences et des points d'origine et de destination de cette clientèle, on peut néanmoins estimer que 50 % des personnes en fauteuil roulant entre 21 et 65 ans seraient en mesure éventuellement, avec une formation minimale de base, d'utiliser le réseau régulier et d'accéder au métro au lieu du transport adapté. Ce qui correspond à environ 1 100 personnes, soit 8 % de la clientèle totale admise au service de transport adapté de la STCUM. Même s'il y a sans doute quelques centaines d'autres personnes admises au transport adapté qui seraient en mesure d'utiliser le réseau régulier on considère, pour simplifier les calculs, que le reste de la clientèle du transport adapté ne pourrait pas utiliser le métro compte tenu de leur origine ou destination, de leur déficience ou de leur âge.

Ces 1 100 usagers du transport adapté ne réalisent en moyenne que 66 déplacements par personne par année, pour un total de 72 600 déplacements. Cette estimation se rapproche des 75 000 déplacements retenus par la STCUM dans sa borne maximale pour évaluer les économies en provenance du transport adapté[13]. Par ailleurs, on constate que 75 % de leurs déplacements se font en minibus à raison de 38,47 $ par déplacement et 25 % en taxi à un coût de 9,36 $ par déplacement. Les services offerts à cette clientèle sont donc évalués à environ 2,3 M$ annuellement (ou 31,00 $ en moyenne par déplacement). Ainsi, advenant que le réseau de la STCUM devienne entièrement accessible (autobus et métro), on peut affirmer qu'avec les critères d'admissibilité actuels, il serait donc possible de transférer 1 100 personnes du réseau spécialisé vers le réseau régulier, de réduire de 72 600 déplacements en transport adapté et d'économiser ainsi près de 2,3 M$ annuellement à ce chapitre.

Cette estimation ne porte que sur la première année où le réseau de métro serait entièrement accessible pour les personnes en fauteuil roulant. Il est permis d'anticiper que ces économies augmenteraient substantiellement au cours des années subséquentes. En effet, les personnes en fauteuil roulant admises au service de transport adapté, réalisaient en 1989, 44 déplacements par année en moyenne par personne, alors qu'elles en réalisent aujourd'hui 66. Elles ont donc augmenté leur mobilité en transport adapté de 50 % en 10 ans. À ce rythme, on peut donc s'attendre à ce que leurs déplacements doublent au 20 ans. Il faut donc anticiper que les économies issues des services de transport adapté iraient en s'accroissant et pourraient atteindre 4,6 M$ à la mi-vie de ces équipements.

Il faut ici noter que le métro dessert non seulement le territoire de la STCUM mais aussi celui de la STRSM (métro Longueuil) et bientôt celui de la STL. Ces deux organismes qui disposent aussi d'autobus à plancher surbaissé et d'une population de personnes handicapées seront éventuellement en mesure d'offrir

[13] MTQ, Répertoire statistique, Transport adapté, 1999, page 54. Du fait qu'on ne connaît pas les déplacements de cette clientèle en 2001 nous avons fait l'hypothèse qu'ils sont identiques à ceux de 1999. STCUM, Accessibilité du réseau du métro de la STCUM, Identification des stations-clés, Service de la Planification et du développement, Direction exécutive - Soutien à l'exploitation, avril 2000, les tableaux à l'annexe 7.

des services plus accessibles dans leur réseau de surface lorsque leur flotte aura atteint une masse critique suffisante pour desservir adéquatement certaines de leurs lignes d'autobus. Certaines personnes actuellement admises dans les services de transport adapté de la STL et de la STRSM pourront donc aussi accéder au réseau de métro, pour certains de leurs déplacements. On peut donc affirmer que dans les faits on retrouverait un peu plus de personnes dans le métro que celles évaluées plus haut, et que la STRSM et la STL pourraient aussi réaliser des économies à ce chapitre. Il est toutefois difficile de les estimer.

4.3 **Amélioration de la mobilité des personnes en fauteuil roulant**

Comme nous venons de le voir les usagers du transport adapté utilisant un fauteuil roulant ne se déplacent en moyenne que 66 fois par année via ce service. Cela correspond à un peu plus d'un aller-retour aux deux semaines ou à 33 « sorties » par année. Ce qui est très faible. Le nombre moyen de déplacements de cette clientèle est même inférieur à la moyenne de l'ensemble des usagers du transport adapté qui est de 95 déplacements par année. Et il se compare difficilement à un citoyen sans déficience puisqu'on estime qu'un usager qui utilise le service régulier de la STCUM effectue en moyenne autour de 660 déplacements par année sur le territoire[14].

Cette situation peut s'expliquer par les limites liées aux incapacités, mais il apparaît clair que ce n'est pas la seule explication. En fait, les personnes en fauteuil roulant qui utilisent les services de transport adapté se voient confrontées aux caractéristiques mêmes de ces services et aux coûts élevés de ceux-ci qui font en sorte que l'offre ne correspond pas toujours aux besoins. En effet, il faut savoir, malgré le fait qu'il s'agisse d'un service porte à porte, qu'il est difficile d'obtenir la ligne téléphonique pour obtenir une réservation, qu'il faut le faire plusieurs jours à l'avance, qu'on peut se voir refuser des déplacements compte tenu de la non-disponibilité des véhicules, qu'il y a un temps d'attente important avant de voir arriver le véhicule, qu'il faut à l'occasion faire « la route de lait » avec les autres clients avant d'arriver à destination, qu'il faut prévoir des temps d'attente quelquefois importants pour le retour, etc.

Il est donc permis de penser que pour les 1 100 personnes en fauteuil roulant, l'implantation d'ascenseurs dans les stations de métro, de concert avec un réseau de surface accessible, leur permettrait de choisir librement leur heure de départ, leur trajet, leur correspondance tout en minimisant les temps d'attente, et ce au même titre qu'une personne sans déficience. Ce qui diminuerait leurs contraintes de mobilité et les inciterait à augmenter le nombre de leurs déplacements. Et ce, même si on tient compte des inconvénients liés à leurs déficiences et à la nécessité, comme tous le monde, d'affronter les températures non clémentes, la circulation automobile, etc.

---

[14] On estime qu'un usager régulier de la STCUM détenteur d'une carte mensuelle se déplace 60 fois par mois pendant 11 mois.

Il est difficile d'estimer l'augmentation du nombre de déplacements liée à une accessibilité plus grande du métro. Encore là, une enquête serait nécessaire pour l'évaluer. À titre d'illustration, on peut toutefois, tenter d'estimer les bénéfices qui pourraient en résulter.

Si on fait l'hypothèse qu'ils peuvent augmenter leur mobilité du même nombre de déplacements qu'ils font actuellement en transport adapté (soit 66 déplacements ou 33 « sorties » par année de plus), on peut évaluer ces gains à la même valeur, soit 2,3 M$. Cette valeur ne correspondrait pas à une économie réelle liée au transport adapté, mais constitue une très bonne estimation de la valeur que la société accorde à l'amélioration de la mobilité des personnes en fauteuil roulant, puisque celle-ci est prête à débourser ce montant en ressources pour les autres déplacements de cette même clientèle.

Mais il n'y a pas que la clientèle en fauteuil roulant admise au transport adapté qui pourrait bénéficier de l'implantation d'ascenseurs. Il y a aussi toute la population en fauteuil roulant de la CUM. En effet, une étude commandée par le ministère des Transports [15] permet de constater que l'on comptait en 1993 près de deux fois plus de personnes en fauteuil roulant sur le territoire de la CUM que celles admises au transport adapté pour la même année (8 881 versus 4 831 personnes). Ces personnes seraient admissibles au transport adapté. Mais pour plusieurs raisons, elles ne se sont pas inscrites à ces services. On peut présumer que certaines peuvent être confinées à domicile; d'autres au contraire disposent d'une auto adaptée et sont par le fait même très autonomes; que certaines peuvent compter sur la famille ou des amis pour les déplacer; que les services de transport adapté ne répondent pas à leurs besoins; qu'elles ne connaissent pas ces services, etc.

Si on fait l'hypothèse que cette population en fauteuil roulant a les mêmes caractéristiques et augmentera eux aussi leur mobilité suite à une meilleure accessibilité on peut donc estimer toujours à titre illustratif que les avantages liés à l'implantation d'ascenseurs dans le métro pour cette clientèle seraient aussi de la même valeur. Cette valeur ne correspondrait pas à une économie réelle liée au transport adapté. Mais elle pourrait constituer une bonne estimation de la valeur que la société accorde à l'amélioration de la mobilité des personnes à fauteuil roulant sur le territoire, puisqu'elle consent déjà à consacrer cette somme par déplacement pour les personnes en fauteuil roulant admises au service de transport adapté.

Si on se résume, on constate que les bénéfices qu'on peut associer à l'implantation d'ascenseurs dans les stations de métro en ce qui a trait aux personnes en fauteuil roulant correspondent aux économies en transport adapté (2,3 M$); aux bénéfices liés aux améliorations de la mobilité des personnes en fauteuil roulant admises au service de transport adapté de la CUM (non estimés);

---

[15] Bussière et al., Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006, Sommaire, INRS-Urbanisation et MTQ, volume 1, page 40.

et aux bénéfices liés aux améliorations de la mobilité des personnes en fauteuil roulant non admises à ce service, mais admissibles (non estimés).

À un coût de 15,2 M$ par année, l'adaptation des 65 stations apparaît donc une option plus coûteuse que les bénéfices associables aux personnes en fauteuil roulant. Par contre, l'option des 20 stations-clés identifiées par la STCUM apparaît déjà comme une option intéressante. En effet, comme nous l'avons vu, les 20 stations-clés pourraient générer la moitié de l'achalandage des 65 stations du métro et donc la moitié des bénéfices, soit 1,15 M$ par année, en regard des 4,7 M$ en dépenses annuelles. Ce qui revient au quart du coût et ce, simplement pour les personnes en fauteuil roulant. Et cela exclut l'amélioration de la mobilité pour les personnes en fauteuil roulant admises et non admises au transport adapté dont on n'a pas pu évaluer les bénéfices.

Comme on peut le constater la population en fauteuil roulant qui pourrait bénéficier de ces avantages est très faible. Mais il n'y a pas que la clientèle en fauteuil roulant qui pourrait bénéficier de l'implantation d'ascenseurs. C'est en effet au niveau de toute la population dite à mobilité réduite que l'impact de l'installation de ces équipements sera le plus marquant.

4.4 Amélioration des conditions de transport des personnes à mobilité réduite et augmentation des recettes nettes pour l'entreprise

La population à mobilité réduite comprend les personnes actuellement admises au service de transport adapté, mais aussi une large portion de la population qui ne peut y être admise, mais qui connaît sur une base permanente (plus de 6 mois), et à des degrés divers, des limitations sur le plan de la mobilité. Par exemple, cela comprend les personnes ayant des déficiences visuelles, celles ayant des difficultés à marcher sur une distance de 400 mètres sans repos, à monter ou descendre un escalier, à transporter un objet de 10 livres sur 30 pieds, à se tenir debout plus de 20 minutes, à se servir de ses doigts pour saisir ou manier un objet ou celles ayant de la difficulté à étendre le bras dans n'importe quelle direction.

Les personnes à mobilité réduite sur le territoire de la CUM sont estimées en 2000 à 149 600 personnes [16] soit 8,4 % de la population totale. Si on exclut les personnes confinées à domicile, celles non desservies par les services de transport en commun, celles admises au service de transport adapté et celles en fauteuil roulant non admises (mais admissibles) qu'on vient d'analyser, on peut évaluer à environ 102 100 le nombre de personnes à mobilité réduite sur le

[16] OPHQ, Estimations dans la région de Montréal du nombre de personnes de 15 ans et plus ayant une incapacité en 2000, tiré du site Internet de l'organisme (ophq.gouv.qc.ca), octobre 2001.

territoire de la CUM, desservies par le réseau de transport en commun de la STCUM et qui peuvent actuellement l'utiliser, même si c'est avec difficulté[17].

On ne connaît pas exactement le nombre de déplacements de cette population et plus précisément le nombre de déplacements en métro. Toutefois, l'on sait par l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités (ESLA) que dans cette population, environ 21 % utilise régulièrement le transport en commun, 34 % occasionnellement et le reste, 45 %, jamais ou très rarement.[18] Si on accorde une pondération de 330 déplacements pour ceux qui l'utilisent fréquemment (la moitié des déplacements d'un usager de la STCUM afin de tenir compte d'une mobilité plus restreinte), 130 pour ceux qui l'utilisent occasionnellement (le cinquième d'un résident de la CUM) et 0 déplacement pour le reste, on obtient pour cette population une moyenne de 114 déplacements en transport en commun par année. Si on fait l'hypothèse que le tiers de ces déplacements se font via le réseau souterrain, on peut estimer grossièrement à environ 3,9 millions, le nombre de déplacements en métro au total par année pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite résidant sur la CUM. On aura compris qu'il faudrait aussi ajouter à ce nombre les personnes à mobilité réduite demeurant sur les territoires de la STRSM et de la STL qui peuvent aussi utiliser occasionnellement le métro, mais dont il est difficile d'estimer le nombre.

Il est clair que ces 3,9 millions de déplacements se font actuellement avec difficulté compte tenu des déficiences de ces personnes. Il est donc évident que l'implantation d'ascenseurs dans les stations de métro pourrait faciliter considérablement leurs déplacements. Il est toutefois difficile, sans enquête approfondie, d'évaluer la valeur qu'ils accorderaient à cette amélioration du service et ainsi donner une estimation monétaire à cet avantage. Toutefois, on peut affirmer que celle-ci n'est pas nulle et que cette clientèle serait sans aucun doute prête à payer un tarif plus élevé et sans doute non négligeable pour pouvoir utiliser des ascenseurs et ainsi bénéficier d'une amélioration de leurs conditions de transport.

Mais, il n'y a pas que cet avantage qu'il faut considérer. Il faut aussi prendre en compte le fait que l'amélioration du service via l'implantation d'ascenseurs dans le métro aura des répercussions sur les recettes de l'entreprise. En effet, cet investissement, en facilitant les déplacements, incitera cette clientèle à utiliser plus intensivement ce service, engendrant donc une augmentation du nombre de leurs déplacements et donc des recettes[19].

---

17 On estime que du 149 600 personnes, on doit retrancher 14,1 % de personnes confinées, 6,8 % de personnes qui n'auraient pas accès au service de la STCUM, les 13 600 personnes admises au transport adapté et environ 4 050 personnes en fauteuil roulant non admises (mais admissibles). Données tirées de la STCUM, Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite, Rapport du comité sur l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM, mars 1991, pages 25 et 26.

18 Idem, page 26.

19 Il est bon de noter que la plupart des réseaux dans le monde ont effectivement observé des augmentations d'achalandage suite à l'implantation d'ascenseurs dans leur réseau de métro.

Fait à noter, cette augmentation de l'achalandage, compte tenu des caractéristiques de la clientèle à mobilité réduite, se fera dans une très grande proportion en dehors des heures de pointe puisque cette population, en général âgée (37 % des personnes à mobilité réduite ont 65 ans et plus [20]) se déplace principalement dans ces périodes de la journée. D'où des coûts supplémentaires quasiment nuls, puisque la capacité actuelle des services en hors pointe est suffisante pour accepter cette augmentation d'achalandage, mais pour des recettes à la marge, à la pleine valeur des tarifs utilisés. En somme, des recettes nettes plus importantes pour l'entreprise suite à cette augmentation d'achalandage.

Une étude réalisé en 1996 portant sur les prévisions de la clientèles à mobilité réduite [21] prévoyait une croissance annuelle de 1,3 % par année et ce jusqu'en 2006. On ne connaît pas de prévision pour les années subséquentes. Toutefois, il faut s'attendre qu'avec le vieillissement de la population cette clientèle augmentera plus que proportionnellement du fait que la proportion de personnes à mobilité réduite augmente avec l'âge. Ces facteurs entraîneront de fortes pressions sur l'augmentation de l'offre de services de transport adapté et une demande d'accessibilité accrue sur les services réguliers, d'autant plus que l'effet « Papy boum » concentrera en plus grand nombre ces clientèles dans les grands centres urbains, là où elles ont accès à plus de services.

Il faut aussi prévoir une croissance du nombre des déplacements des personnes à mobilité réduite, car les générations actuelles sont plus mobiles que les générations précédentes et risquent de le demeurer, même plus âgées. Il en serait de même pour la valeur que les gens accorderont à l'amélioration de leurs conditions de transport qui est fonction de leur niveau de vie et qui ne cesse aussi de s'accroître. Il en découle que tous les bénéfices anticipés ci-haut et qui découlent d'une plus grande accessibilité du réseau de métro seront probablement en forte augmentation d'une année à l'autre et ce pour les deux prochaines décennies.

Par ailleurs, rappelons que la population à mobilité réduite est définie comme étant celle ayant des incapacités permanentes de plus de 6 mois. Or plusieurs personnes rencontrent des limitations à court terme ou de façon temporaire sur le plan de la mobilité. On pense en particulier à celles qui se cassent une jambe et qui doivent utiliser des béquilles pour quelques mois, celles marchant avec une canne suite à des foulures, celles qui ont des maux de dos occasionnels, celles qui subissent des crises d'arthrite, etc. Ces personnes aussi seront fortement incitées à utiliser les ascenseurs du métro, durant les quelques jours ou les quelques semaines où elles doivent vivre avec leurs incapacités.

---

[20] STCUM, Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite, Rapport du comité sur l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM, mars 1991, page 20.

[21] Bussière et al., Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006, Sommaire, INRS-Urbanisation et MTQ, volume 1, page 40.

Document préliminaire de travail

Ceci étant dit, il n'y a pas que les personnes à mobilité réduite à court, moyen ou long terme qui pourraient éventuellement en profiter et être incitées à augmenter leur achalandage. Il y aussi toutes les personnes qui temporairement connaissent des contraintes de mobilité sans aucune déficience. On pense en particulier aux personnes avec une poussette, les femmes enceintes, les personnes qui traînent leur chariot à emplette, celles qui ressortent de leur magasinage avec des paquets encombrants, celles portant de lourdes valises ou sac à dos, les cyclistes avec leurs bicyclettes, etc.[22]. En somme, une bonne partie de la clientèle régulière de la STCUM. Et celle-ci peut être aussi nombreuse en termes de déplacements que la clientèle à mobilité réduite. Un avantage difficile à estimer mais qu'il ne faut pas sous-estimer.

4.5 Les aînés : Un investissement essentiel en termes de part de marché et pour augmenter les recettes nettes de l'entreprise

On estime à environ 264 088 la population de la CUM âgée de plus de 65 ans en 1998, soit 14,9 % de la population totale.[23] De l'ensemble des personnes de 65 ans et plus, 24 % sont à mobilité réduite. [24] Si on les exclut, puisqu'on les a abordées précédemment, on peut donc estimer à environ 200 000 le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus, sans problème de mobilité. On estime que cette population effectue pour environ 6,7 millions de déplacements en métro. [25] Il est clair que ces personnes apprécieront sûrement les services offerts par les ascenseurs dans le métro. D'autant plus que cette clientèle a toujours été réticente à utiliser le réseau souterrain.

En effet, les personnes âgées utilisent proportionnellement autant les autobus urbains que la moyenne de la population, mais considérablement moins le métro. Pour une journée type de semaine, on constate en effet que 14,5 % des déplacements des personnes âgées de 65 ans et plus, résidents de la CUM, se font en autobus urbains. Cette proportion est la même pour la population âgée de 18 à 64 ans. Ce qui est un pourcentage identique aux plus jeunes et qui nous permet de dire que les aînés sont d'aussi bons utilisateurs de transport collectif que ceux-ci. Toutefois, ils ne réalisent que 6,1 % de leurs déplacements en métro alors que la population des 18-64 ans utilisent ce mode pour 12,7 % de leurs déplacements; c'est-à-dire deux fois moins que les plus jeunes[26]. Une

---

22 Et c'est sans compter sur les livreurs de marchandises pour les dépanneurs du métro, les ambulanciers qui ont à évacuer des blessés ou malades, les employés de la STCUM avec des charges, etc.

23 Enquête Origine-Destination de la région de Montréal, 1998.

24 STCUM, Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite, Rapport du comité sur l'accessibilité du réseau régulier de la STCUM, mars 1991, page 19.

25 Les 264 088 personnes âgées de 65 ans et plus de la CUM réalisent 29 538 déplacements par jour en métro (selon une analyse interne au MTQ à partir des données de l'enquête Origine-Destination de 1a région de Montréal en 1998). Si on multiplie ces déplacements par 300 pour obtenir une estimation annuelle et qu'on applique le rapport pour 200 000 personnes, on obtient 6,7 M de déplacements.

26 Estimation interne du MTQ à partir de l'enquête Origine-Destination de la région de Montréal de 1998.

étude récente du ministère des Transports[27] arrive aux même conclusions. On constate en tout premier lieu, que les personnes âgées de 55 ans (l'étude porte sur les 55 ans et plus) et plus sont « attirées dans la zone centrale qui réunit d'une part des quartiers bien établis et d'autre part une grande variété de services avec une forte densité de destinations potentielles[28] ». On constate de plus que les aînés sont portés à utiliser plus le transport en commun, mais beaucoup moins le métro. L'auteur fait remarquer en effet, qu'il y a « glissement de conducteur à passager d'automobile, utilisation accrue de l'autobus, de la marche à pied et du taxi et délaissement du métro ».

Les principales raisons qui pourraient expliquer cette situation, outre le fait que ces personnes réalisent de plus petits déplacements, semblent liées principalement à la sécurité et à l'accessibilité. En effet, plusieurs facteurs, qu'ils soient bien tangibles ou seulement anticipés, les incitent à utiliser moins ces services. Mentionnons la difficulté à ouvrir les portes des stations, le manque de lumière dans les stations, les planchers glissants lorsque détrempés, l'absence de rampe le long des murs, etc. Il y a aussi la peur plus prononcée en milieu souterrain de tomber, de se faire bousculer, d'être volé, etc. Il y a aussi naturellement les escaliers réguliers et les escaliers mécaniques qui constituent pour une grande majorité des personnes âgées, non pas une frontière infranchissable, ni trop difficile à franchir, mais un élément de plus d'incertitude et de risque lorsqu'on se sent moins solide sur ses jambes. En particulier, lorsqu'on anticipe qu'il y aura cohue ou qu'il faudra remonter à pied advenant une panne des escaliers mécaniques.

Plusieurs de ces éléments ont été corrigés (lumières, rampes, bancs) ou le seront d'ici peu via l'implantation des différents programmes d'investissements de la STCUM (Réno-Système, équipements de billetteries, caméra de surveillance, etc.). Toutefois, les escaliers demeurent encore un élément important qui incitent bon nombre de personnes âgées à ne pas utiliser le métro, et ce malgré le fait qu'elles sont de bons utilisateurs des services collectifs. En fait, on constate que même s'il n'est pas le seul élément qu'il faudra mettre en place pour les inciter à utiliser les services souterrains, il n'en reste pas moins qu'il serait moins utile de prendre d'autres mesures, si les stations ne leur sont pas plus facilement accessibles. L''implantation d'ascenseurs représenterait donc un argument essentiel pour chercher à les convaincre d'utiliser ce système de transport (par ailleurs aussi sûr que l'autobus) et un élément stratégique fondamental dans toute campagne de promotion visant cette clientèle.

Ceci dit, la part des personnes âgées de 65 ans et plus au sein de la population, qui est de l'ordre de 15 % actuellement sur le territoire de la CUM, est trop importante pour ne pas faire les efforts pour attaquer résolument ce marché.

---

27 Paris, Jacques, Distribution spatiale et mobilité des aînés dans la grande région de Montréal issues des résultats de l'enquête Origine-Destination de 1998, MTQ, Direction de la planification stratégique en transport, mars 2000, page 25.

28 Idem, page 22.

D'autant plus que ce marché est en croissance et qu'on estime qu'il comptera bientôt pour plus de 20 % de la population d'ici une vingtaine d'années, selon les prévisions démographiques du MTQ[29].

Vu sous un autre angle, il apparaît risqué de refuser un investissement qui ne représente que 3,6 % de la valeur de l'actif mais qui permettrait d'atteindre d'ici peu 20 % du marché potentiel de l'entreprise. Un investissement qui apparaît donc essentiel en terme de conquête de part de marché. D'autant plus que cette population constituerait un apport positif très important en termes de recettes nettes puisque, tout comme la population à mobilité réduite, leurs motifs de déplacements les amènent à utiliser ces services surtout en dehors des heures de pointe, comparativement au reste de la population. Recettes actuellement établies à tarif réduit mais qui pourraient être réévaluées en conséquence aux cours des prochaines années compte tenu des services additionnels liés à la présence d'ascenseurs[30].

4.6 Pour le reste de la clientèle : Des services plus attrayants face à l'auto

L'automobile ne cesse de prendre une plus grande part du marché des déplacements. Durant les dernières 20 années où on dispose d'enquêtes comparables, la part du marché de l'automobile sur le territoire de la CUM est passée de 49 % en 1982 à 61 % en 1998, alors que celle du transport en commun ne cesse de décliner, passant de 32 % à 22 % pour la même période[31]. Plusieurs facteurs expliquent cette situation : étalement urbain, augmentation du niveau de vie, etc. Mais il y aussi un autre facteur et qui est non négligeable: l'amélioration importante du confort et de l'attrait de plus en plus évident de l'automobile par rapport au transport en commun.

En effet, depuis de nombreuses années l'industrie automobile ne cesse d'améliorer le confort de la voiture individuelle et de l'adapter aux besoins de leur clientèle qui vieillit: amélioration des caractéristiques mécaniques et de l'habitacle, climatisation, amélioration des systèmes de son ou de téléphonie, ordinateur à bord, sécurité accrue en cas d'accident, etc. À l'inverse les services de transport en commun et en particulier le métro ne se sont guère modifiés depuis 35 ans. Les voitures et les stations de métro sont demeurées les mêmes à toutes fins utiles. Même si plusieurs améliorations ont été apportées aux stations, celles-ci demeurent quand même marginales en fait de modernisation. Plusieurs éléments pourraient encore être améliorés. On pense en particulier à des systèmes d'information aux usagers plus dynamiques, des systèmes de communication plus modernes, des systèmes de climatisation et de ventilation plus performants dans les véhicules, des systèmes de billetteries plus conviviaux

---

29 MTQ, Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal: Scénario prévisionnel 2021 tendanciel, Direction de la planification et du partenariat, mai 2001, annexe 2,1.

30 À cet égard, il serait intéressant de vérifier par enquête leur préférence entre l'implantation des ascenseurs dans le métro versus l'augmentation des tarifs réduits.

31 Tirée de l'enquête Origine-Destination dans la région de Montréal, territoire de la CUM, 1982 et 1998.

et plus rapides, des systèmes perfectionnés de sécurité avec caméras de surveillance, au contrôle à distance et naturellement et surtout à une accessibilité accrue.

En fait, les lieux et services publics doivent eux aussi se moderniser et devenir plus accueillant si l'on veut attaquer plus sérieusement le marché et faire une plus forte concurrence à l'automobile. L'implantation d'ascenseurs dans les stations représenterait un élément important de convivialité et de modernisme à cet égard, qui améliorerait non seulement l'image de l'entreprise mais aussi le confort de l'ensemble de la clientèle de la STCUM.

4.7 Un échéancier incontournable qui commande dès aujourd'hui une décision

Comme nous l'avons vu, l'installation d'ascenseurs dans les nouvelles stations de métro à Laval nous oblige à nous poser la question de la rétro-installation pour le reste du réseau. Et il en serait de même pour les autres prolongements qui s'en viennent. Mais il n'y a pas que les prolongements du métro qui nous obligent à nous positionner sur cette question. Il y a aussi d'importants travaux à venir qui nous forcent aussi à établir sans délai une position dans ce dossier.

En effet, le réseau initial du métro de Montréal aura bientôt 40 ans en l'an 2006. La STCUM est à élaborer les travaux à effectuer pour maintenir les actifs en bon état. Plus précisément, il reste encore plus d'une centaine d'escaliers mécaniques à changer. De plus, dans le cadre des travaux Réno - Systèmes elle compte renouveler sous peu l'ensemble des systèmes d'alimentation électrique, de communication, de contrôle et de sécurité de tout le réseau du métro. Elle planifie en même temps la modernisation de tous ses équipements de tarification, de billetterie et de perception. Enfin, elle prépare également la commande pour remplacer les 336 voitures de métro MR-63 vers 2006, ce qui naturellement établira les normes pour les 423 voitures MR-73 qui seront commandées une dizaine d'années plus tard. En fait, la STCUM est à élaborer un plan d'investissement de plus de 2 milliards de dollars qui, compte tenu de son importance, conditionnera ce que sera demain le métro de Montréal et ce, pour les 40 prochaines années; c'est-à-dire la durée de vie utile de ces équipements et infrastructures.

Il est important de rappeler ici que l'accessibilité ne se résume pas à l'implantation d'ascenseurs et aux adaptations des stations. Elle implique une multitude d'adaptations ou de modifications aux voitures, aux équipements de billetteries ou de perception, aux composantes d'information, de contrôle ou de communication du réseau de métro, etc. Par exemple, l'accessibilité en fauteuil roulant requiert naturellement des ascenseurs, mais aussi des ajustements aux guichets des changeurs, aux tourniquets, aux distributrices de billets, aux systèmes d'information aux usagers, aux téléphones sur les quais ou dans les voitures, etc. Elle oblige aussi à prévoir le design des voitures et même la

pression des pneus pour pouvoir les ajuster précisément au niveau des quais et ainsi faciliter l'entrée d'une personne en fauteuil roulant dans le véhicule. Il faudra aussi concevoir éventuellement des places dédiées dans les voitures, possiblement des attaches au sol, des systèmes de caméras de surveillance, etc. Il faut de plus que le centre de contrôle du réseau, là où se prennent les décisions en matière de circulation des trains et de sécurité, puisse être informé de la présence de personnes en fauteuil roulant afin de gérer les situations d'urgence. En somme une multitude d'éléments qui touchent l'ensemble des composantes du métro et qui doivent tous être conçus dans la même perspective, en même temps qu'en fonction des besoins anticipés des diverses clientèles.

Ces éléments ne coûtent pas beaucoup plus cher lorsqu'on les conçoit dès le départ dans cette optique, mais au contraire risquent d'être inabordables si on doit les modifier après coup pour les adapter. On aura donc compris que la STCUM se situe en fait à un point tournant en matière d'accessibilité, du fait qu'elle doit remplacer la plupart de ces composantes dans un proche avenir, mais aussi parce que le « Papy boum » sera à son apogée dans une vingtaine d'années, au milieu de la durée de vie utile de la plupart de ces réinvestissements.

De ce fait, la décision qu'on prendra sous peu sera lourde de conséquences. En effet, si on opte aujourd'hui pour ne pas rendre le réseau accessible, on décide dans les faits qu'il sera inaccessible pour les 40 prochaines années, c'est-à-dire la durée de vie utile de ces réinvestissements. Il apparaît clair qu'il sera de plus en plus difficile de maintenir cette orientation pendant une aussi longue période de temps, face à une clientèle à mobilité réduite qui ne cesse de croître et qui accorde de plus en plus d'importance à ce type de service. En fait, tout retard risque de nous forcer à intervenir plus tard à un coût supérieur, tout en faisant perdre une partie des bénéfices liés à l'investissement. À l'inverse, si on opte pour rendre accessible le métro, on saisit l'opportunité de profiter des importants investissements à venir pour réduire les coûts et capter la grande partie des bénéfices qui pourraient en découler. En somme, on se retrouve devant un échéancier incontournable qui commande une décision qui peut difficilement être retardée.

Document préliminaire de travail

5 Expériences à l'extérieur du Québec

5.1 Des politiques de plus en plus orientées vers l'accessibilité pour tous

La Loi sur les transports au Canada témoigne de l'engagement du gouvernement fédéral à assurer à tous les voyageurs un accès juste et équitable au réseau de transport. La Politique nationale des transports, contenue dans cette loi, mentionne que l'accessibilité au transport est essentielle pour répondre aux besoins des personnes handicapées. Cette loi confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'éliminer les « obstacles abusifs » des services de transport du Canada. Cela concerne les transporteurs aériens et les aérogares, les transporteurs ferroviaires de passagers et les gares, et les traversiers interprovinciaux et leurs terminaux. L'Office a établi des codes de pratique pour favoriser l'accessibilité de ces modes de transport. Par ailleurs, Transports Canada a adopté en 1998 un code de pratique pour les autocaristes afin que ceux-ci adaptent leurs services pour les personnes ayant une déficience, y compris celles en fauteuil roulant. Le gouvernement fédéral s'est donc doté d'une orientation en matière d'accessibilité des transports, mais il n'emploie pas de mesures coercitives pour contraindre les transporteurs à adapter leurs services, misant sur le fait que ceux-ci préféreront procéder sur une base volontaire à ces adaptations plutôt que de se les voir imposer par règlement.

Aux États-Unis, l' « American Disabilities Act » fut adopté en 1990 avec l'objectif de garantir les mêmes droits aux 49 millions de personnes à mobilité réduite qu'aux autres citoyens dans plusieurs sphères de la société, dont les transports. Là également les exploitants de services de transport collectif ont reçu des cahiers de prescriptions assez complets contenant des mesures pour rendre accessibles à la fois les réseaux existants et ceux projetés[32]. Cette législation a été la base dans ce pays d'un virage considérable vers une plus grande accessibilité pour tous et explique en bonne partie l'état de la situation actuelle en matière d'accessibilité qui s'est améliorée.

Depuis de nombreuses années les divers pays membres de l'Union européenne, (UE), ont adopté des politiques et mis de l'avant des mesures ayant pour but de rendre les réseaux de transport en commun accessibles aux personnes handicapées. Récemment (29-30 mai 2001), le Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) a convenu que « l'intégration dans la vie professionnelle et l'insertion dans la société des personnes âgées et à mobilité réduite sont très étroitement conditionnées par la possibilité d'effectuer librement et facilement tous les déplacements, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de tout autre déplacement[33] ».

---

[32] Ulster, Guillaume et Dejeammes, Maryvonne, L'accessibilité des autobus urbains aux personnes à mobilité réduite, Recherche transports sécurité, no 54, janvier-mars 1997, page 70.

[33] Résolution d'ensemble no 2001/3 sur des transports accessibles prise par le Conseil des ministres de la CEMT réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001.

Le Conseil des ministres a également formulé les constats suivants :

- « l'évolution démographique aura pour résultat une augmentation significative dans les prochaines années du nombre des personnes âgées dans les pays membres de la CEMT et dans les pays associés;

- la demande de déplacements des personnes âgées et à mobilité réduite est croissante;

- des progrès notables ont été réalisés en vue de rendre certains modes de transport plus accessibles à tous;

- malgré ces progrès, il reste beaucoup à faire[34] ».

Devant ces constats la CEMT a émis des recommandations touchant les différents secteurs du domaine des transports. Elle demande aux gouvernements représentés de « définir des objectifs clairs, concrets et mesurables afin de développer la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite, avec une programmation d'actions spécifiques ».

De même, l'Union internationale des transports publics (UITP) estime pour sa part que le transport public a le devoir d'améliorer la mobilité pour tous. Selon elle, les actions à entreprendre sont techniques, organisationnelles et opérationnelles. Par conséquent, elle propose un certains nombre de recommandations dont les suivantes qui peuvent s'appliquer aussi bien au métro qu'aux autres modes de transport en commun :

- dans les zones urbaines, généraliser l'élimination des marches et des lacunes lors de la montée à bord des véhicules;
- modifier les infrastructures afin de faciliter un tel embarquement en rendant accessibles les quais surélevés;
- l'accessibilité obligatoire aux véhicules urbains est un objectif stratégique commun, alors que les tactiques et la mise en œuvre opérationnelle doivent être décidées localement selon les conditions en vigueur: quais bas / surélevés, rampes, ascenseurs, etc.;
- accessibilité des fauteuils roulants aux infrastructures souterraines, dans la mesure où la sécurité globale des personnes en fauteuil roulant et des autres passagers peut être garantie, même dans les cas d'urgence.

Dans le cas de la France, la mise en place des services de transport adapté, n'étant réservés qu'aux personnes handicapées reconnues par une commission médicale, a mené à des récriminations concernant le caractère ségrégationniste de ce système. Ces reproches ont conditionné la volonté des autorités publiques de tendre vers la mise en accessibilité universelle des services réguliers. Ainsi,

[34] Idem.

dans la région de l'Île-de-France qui comprend la ville de Paris, le Conseil national des Transports (CNT) a mené des travaux qui ont débouché sur la publication de cahiers de prescriptions qui s'adressent aux organismes qui offrent des services de transports collectifs. Dans sa volonté de promouvoir des services de transport collectif accessibles à tous, le CNT incite les différents exploitants à agir simultanément sur la télé-billettique, la signalétique, la voirie qui donne accès aux services de transport en commun, les infrastructures, le matériel roulant, etc. Ces prescriptions touchent à la fois les services de transports collectifs urbains et interurbains et ce pour tous les modes (trains, autobus, métro, tramways, taxis, etc.)[35], [36]. Là encore les politiques ont mené à des améliorations notables en matière d'accessibilité et en particulier dans les réseaux de métro du pays.

5.2 Montréal, un des derniers réseaux de métro du monde à être 100 % inaccessible aux personnes en fauteuil roulant

Une étude récente, réalisée par la firme LOGIQUE pour le compte du ministère des Transports du Québec[37], fait ressortir clairement l'état de la situation dans les réseaux de métro du monde.

Ainsi, parmi les 28 réseaux qui ont répondu à un questionnaire, 17 sont totalement accessibles, alors que trois réseaux seulement, Bucarest, Glasgow et Marseille, n'offrent aucune accessibilité aux personnes en fauteuil roulant. Bucarest et Marseille prévoient cependant rendre leur réseau de métro partiellement accessible dans le futur. Les autres réseaux sont partiellement accessibles (dans un proportion variant de 7% à 98%) y compris dans leur portion souterraine (Voir tableau à l'annexe 5, la liste complète des métros). À noter que parmi les 24 réseaux qui sont partiellement ou entièrement souterrains, 15 de ceux-ci ont rendu 100 % leur stations souterraines accessibles[38].

Le métro de Montréal traîne donc à la queue en matière d'accessibilité avec ceux de Glasgow, Marseille et Bucarest. En fait le métro de Montréal n'a pris aucune mesure pour en permettre l'accès aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et constitue donc un des derniers métro dans le monde à être encore 100 % inaccessible aux personnes en fauteuil roulant. De ce point de

---

35 Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées, Conseil national des transports, rapport annuel 1997-1998, 40 pages.

36 Uster, Guillaume et Dejeammes, Maryvonne, L'accessibilité des autobus urbains aux personnes à mobilité réduite, Recherche transports sécurité, no 54, janvier-mars 1997, page 70.

37 Société Logique, Revue des expériences étrangères sur l'accessibilité du métro pour les personnes en fauteuil roulant, Préliminaire, novembre 2001, 26 pages.

38 Une étude réalisée en 1999 par un organisme international auprès de 40 grands réseaux de métro dans le monde arrivait sensiblement aux mêmes constats. En effet, parmi les principaux réseaux du monde, 11 (28 %) sont accessibles à 100 % tandis que les autres réseaux 24 (60 %) sont en cours d'adaptation. Seulement 5 (12 %) d'entre eux sont 100 % inaccessibles, incluant le métro de Montréal.

Document préliminaire de travail

vue, le Québec se trouve en marge des grandes orientations prises à travers le monde.

Plus près de nous, à Toronto, la Toronto Transit Commission (TTC) a pris dès le début des années 90, la décision de rendre accessible l'ensemble de son réseau de métro. Cette décision a été basée sur l'importance de ne pas perdre, au cours des prochaines décennies, la clientèle âgée qui représentera de plus en plus une part importante du marché. Elle estimait alors que l'investissement pour des ascenseurs serait compensé en grande partie par les revenus additionnels générés par une augmentation de la clientèle des personnes âgées, sans compter les autres clientèles qui en bénéficieraient (personnes handicapées ambulatoires avec ou sans fauteuil roulant, parents avec poussette, etc.). Le réseau de métro de TTC qui était antérieurement 100 % inaccessible compte actuellement 12 stations accessibles par ascenseurs sur un total de 66 stations. Ce nombre devrait grimper à 20 en 2007 et s'accroître par la suite. Selon la TTC, le retard pris par rapport à l'échéancier prévu s'explique par les restrictions budgétaires des dernières années. Cependant, l'orientation prise à l'effet de rendre le réseau de métro entièrement accessible est toujours poursuivie, d'autant plus que la TTC commence déjà à constater que son réseau de métro contribue à diminuer la pression sur le transport adapté.

Ajoutons que selon l'étude de Logique, l'ascenseur incliné et l'ascenseur vertical sont les technologies les plus utilisées pour permettre l'accès du métro aux personnes en fauteuil roulant. De plus, presque tous les réseaux de métro offrant des services accessibles rendent disponibles les ascenseurs ou autres équipements à toutes les personnes, plutôt que d'en limiter l'accès aux seules personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite. Enfin, la question de la sécurité, bien que toujours préoccupante et exigeante, ne semble pas constituer dans les autres réseaux du monde un argument pour justifier le maintien de l'inaccessibilité.

Il apparaît clair que la tendance dans les réseaux de métro du monde est à l'accessibilité universelle pour tous. On ne cible pas seulement les personnes en fauteuil roulant, mais l'ensemble de la clientèle ayant des besoins spécifiques. Même dans le cas de très vieux réseaux de métro, tels ceux de Paris et de Londres, on rend plusieurs stations existantes accessibles et il est acquis que toute nouvelle station est construite de façon à permettre l'accès à tous, quelles que soient leurs limitations. L'approche en est une de marketing, dans le sens où les actions portées visent d'abord et avant tout à aller chercher le plus possible de clients avec un concept de déplacements sans contrainte. Les personnes à mobilité réduite sont perçues dans le sens le plus large, incluant non seulement des personnes âgées ou handicapées mais aussi les parents avec poussette, les personnes avec des colis ou celles avec des bicyclettes.

Document préliminaire de travail

6 Défis et enjeux en matière d'accessibilité du métro

Comme nous l'avons vu, il apparaît plus économique d'opter pour l'installation d'ascenseurs dans les trois stations à Laval. Qui plus est, cette option a l'avantage d'offrir une accessibilité universelle à tous, plutôt que d'offrir une meilleure accessibilité à certains. Toutefois, elle soulève la question de la rétro-installation des stations existantes.

Malgré le fait qu'il s'agisse d'un investissement important à court terme, et même si nous n'avons pas pu estimer monétairement tous les bénéfices anticipés, l'implantation d'ascenseurs dans les 65 stations de métro apparaît être un investissement intéressant pour plusieurs raisons.

La rétro-installation d'ascenseurs dans les stations de métro constitue avant tout un choix de société qui vise à assurer à tous une accessibilité à tous les services de transport. Ce choix de société a d'ailleurs été établi par la Charte des droits et libertés de la personne. En ce sens, il apparaît important de profiter de l'occasion pour réaffirmer clairement les orientations déjà prises à cet égard.

Qui plus est on constate que ces équipements amélioreront les conditions de transport d'une large portion de la population: les personnes en fauteuil roulant, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les personnes qui connaissent des contraintes de mobilité sans aucune déficience et une bonne partie du reste de la clientèle de la STCUM. Et il est acquis, que ces clientèles augmenteront avec la croissance de la population conjuguée avec le vieillissement de celle-ci.

De plus, une plus grande accessibilité du réseau de métro aura pour effet non seulement d'augmenter la mobilité d'une bonne partie de ces différentes clientèles mais aussi de réduire sensiblement les fortes pressions qui s'exercent sur l'augmentation des services de transport adapté, considérablement plus coûteux à offrir.

Par ailleurs, le réseau de métro, qui constitue l'épine dorsale du système de mobilité de la région de Montréal et qui est intimement intégré au réseau d'autobus, pourrait ainsi avantageusement compléter l'accessibilité de tous le réseau de transport de l'entreprise, augmentant de ce fait la rentabilité des investissements consentis dans l'achat des autobus à plancher surbaissé.

Le projet d'implantation d'ascenseurs dans les stations du métro de Montréal constitue aussi un élément intéressant, non seulement pour endiguer la baisse des parts de marché du transport en commun, mais aussi pour accroître l'achalandage et les recettes de l'entreprise.

L'accessibilité du métro permettrait aussi de saisir l'opportunité de profiter des importants investissements à venir non seulement pour réduire les coûts de

Document préliminaire de travail

l'accessibilité, mais aussi pour capter la grande partie des bénéfices qui pourraient en découler.

Enfin, rappelons que ce projet permettrait d'éviter que le métro de Montréal ne devienne sous peu le dernier métro du monde à être 100 % inaccessible.

Document préliminaire de travail

7 Les scénarios d'interventions

S'il n'est pas pertinent de rendre accessibles les trois stations à Laval, il n'est pas plus pertinent de faire la rétro-installation des stations existantes. On se retrouve en fait devant un premier scénario où on peut envisager de ne pas rendre accessibles les trois nouvelles stations (tout en prévoyant construire les puits d'ascenseurs) et de ne pas effectuer de rétro-installation d'ascenseurs dans les stations.

Par ailleurs, si on opte pour rendre accessibles les trois stations à Laval, il apparaît pour le moins incohérent de ne pas intervenir sur la rétro-installation d'un réseau de base accessible, si minime soit-il. On se retrouve donc avec un deuxième scénario qui consisterait à rendre accessibles toutes les nouvelles stations et à effectuer la rétro-installation d'ascenseurs dans les 20 stations-clés identifiées.

Enfin le dernier scénario serait de rendre accessibles toutes les nouvelles stations et d'effectuer la rétro-installation d'ascenseurs dans les 65 stations existantes.

D'où les trois scénarios suivants :

- **Statu quo** : ne pas rendre accessibles les trois nouvelles stations et ne pas effectuer de rétro-installation d'ascenseurs dans les stations existantes.
- **Réseau de base** : rendre accessibles toutes les nouvelles stations et effectuer la rétro-installation d'ascenseurs dans les 20 stations-clés.
- **Accessibilité totale** : rendre accessibles toutes les nouvelles stations et effectuer la rétro-installation d'ascenseurs dans les 65 stations existantes.

7.1 Scénario 1 : Statu quo

Maintien du service actuel de transport adapté et mise en accessibilité progressive du réseau d'autobus de la STCUM, tel que prévu. Dans les nouvelles stations de métro, les puits d'ascenseurs sont construits en vue d'une installation éventuelle des cabines d'ascenseurs. Toutefois, celles-ci ne sont pas installées.

Avantage :

- À plus ou moins long terme, la STCUM offre par son réseau de surface, sur l'ensemble de son territoire, un service de transport en commun régulier accessible aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite avec des coûts qui se limitent à l'adaptation des autobus et des abribus.

Inconvénients :

- On investit dans la construction de puits d'ascenseurs, sans en tirer aucun bénéfice pour la société et ce, sur la période de temps où on n'installera pas les cabines d'ascenseurs.

- On ne répond pas à la croissance des besoins en accessibilité de la population et on risque de réduire les bénéfices anticipés d'une meilleure accessibilité du métro sur la durée de vie utile des ascenseurs.

- Les personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite ainsi que les personnes âgées ne peuvent profiter de l'intermodalité de l'autobus et du métro et devront donc subir, pour faire les mêmes déplacements, des parcours plus longs, plus de correspondances, etc.

- Dans le contexte du vieillissement de la population, la pression sur les services de transport adapté sera de plus en plus forte et il en coûtera plus cher de développer ces services.

- Compte tenu du peu d'accessibilité du métro, celui-ci pourrait connaître une baisse d'achalandage ainsi que des pertes de revenus au fur et à mesure que son bassin de clientèle vieillira.

- La population âgée qui disposera des moyens financiers pour accéder à l'automobile optera pour ce mode en plus grand nombre, avec les risques de voir augmenter la congestion, le nombre d'accidents, etc.

- Il sera de plus en difficile de dire non à une clientèle à mobilité réduite et âgée qui attendent depuis plus de 20 ans l'accessibilité du métro, et qui ne cesse d'augmenter, ce qui augmente les risques d'être obligé d'intervenir après coup à grand frais.

- Moins bonne mobilité pour les personnes ayant des déficiences, pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Ce qui se répercutera en coûts sociaux indirects (santé, insécurité ou soutien aux revenus).

- Le MTQ et la STCUM seront sujets à des poursuites pour ne pas respecter la lettre ou l'esprit de la Charte des droits et libertés de la personne.

- Le Québec continue de demeurer en marge des grandes tendances observées à travers le monde en ce qui concerne l'accessibilité du métro et ce réseau risque d'être d'ici peu, le dernier à être 100 % inaccessible.

Document préliminaire de travail

7.2 Scénario 2 : Réseau de base

Les trois stations à Laval, et à l'avenir toutes les nouvelles stations, seront accessibles pour tous: les personnes à fauteuil roulant, à mobilité réduite, âgées ou la clientèle régulière. De plus, le MTQ et la STCUM s'engagent à rendre accessible pour tous un réseau de base composé d'une vingtaine de stations. La STCUM continue de développer en complémentarité l'accessibilité de son réseau de surface et les services de transport adapté. Compte tenu de la politique d'admissibilité actuelle il est possible que certaines personnes admises ne puissent plus effectuer certains déplacements en transport adapté, du fait qu'elles pourraient maintenant utiliser les services réguliers.

Ce scénario implique pour le gouvernement et la STCUM des dépenses d'immobilisations totale de l'ordre de 58 M$. Ceci représente des dépenses en service de dette de l'ordre de 4, 4 M$ annuellement sur 40 ans ou de 5,5 M$ sur 20 ans.

Avantages :

- Ce scénario permet, dès le départ, de réaliser quelques millions de dollars en économies pour les stations à Laval et de bénéficier rapidement des bénéfices escomptés du projet en terme d'amélioration de mobilité.

- La rétro-installation d'ascenseurs dans un réseau de base permet d'optimaliser à court terme les bénéfices et de minimiser les risques, puisque tout en maximisant les bénéfices anticipés et en réduisant les coûts, il sera possible de se baser sur les résultats réels obtenus pour évaluer la pertinence de rendre accessible tout le reste du réseau.

- Cette orientation donnera le message, à tous les responsables dans les différentes organisations, qu'il convient de prévoir, pour les 2 milliards d'investissements à venir, les besoins des diverses clientèles. Ce qui permettra de réaliser d'importantes économies, au lieu d'être obligé d'intervenir après coup à grand frais.

- La STCUM pourrait conserver une partie de sa clientèle âgée ou à mobilité réduite, mais aussi tenter d'y augmenter sa part de marché avec l'apogée du « Papy boum » dans une vingtaine d'années.

- À moyen ou long terme, une partie de la clientèle potentielle du transport adapté pourra être transférée vers le réseau régulier pour une partie ou l'ensemble de leurs déplacements. On diminuera ainsi la pression sur ce service et on permettra aux personnes ayant des déficiences d'avoir une mobilité accrue.

Document préliminaire de travail

- Les personnes handicapées en fauteuil roulant auraient plus facilement accès au Montréal souterrain et pourraient ainsi profiter pleinement de cet attrait de la vie montréalaise, particulièrement en saison hivernale.

- Le métro de Montréal rejoindrait la grande majorité des métros du monde qui ont pris le virage de l'accessibilité.

- Les travaux entraîneront un développement économique important (emplois directs et indirects, revenus de taxation, etc.).

Inconvénients :

- Il pourrait être difficile pour certaines personnes de se voir exclure des services de transport adapté et d'utiliser le réseau régulier si tel est le cas.

- Le métro ne sera accessible que partiellement et il ne sera pas possible de récupérer la totalité des bénéfices nets anticipés du projet, ni pour la société ni pour la STCUM.

- Le métro de Montréal, bien que rejoignant les autres métros du monde, risque d'être à la queue en matière d'accessibilité; la majorité offrant une accessibilité totale.

- L'accessibilité d'une partie du réseau de métro risque d'entraîner des pressions pour rendre accessibles le reste du réseau de métro et les autres modes de transport collectif, en particulier les trains de banlieues.

7.3 Scénario 3 : Accessibilité totale

Ce scénario vise l'accessibilité universelle de tout le réseau souterrain, qui serait réalisée au fur et à mesure des prolongements du métro ainsi que des travaux à réaliser à toutes les stations existantes. La STCUM continue de développer en complémentarité l'accessibilité de son réseau de surface et d'offrir les services de transport adapté. Compte tenu de la Politique d'admissibilité actuelle, un nombre non négligeable de personnes ne pourraient plus être admises au service de transport adapté, du fait qu'elles pourraient maintenant utiliser les services réguliers.

Ce scénario est le plus coûteux: il implique pour le gouvernement et la STCUM des dépenses de l'ordre de 187 M$ en immobilisation. Ceci représente des dépenses en service de dette annuel de l'ordre de 14,1 M$ sur 40 ans ou de 17,7 M$ sur 20 ans.

Avantages :

- Ce scénario permet, dès le départ, de réaliser quelques millions de dollars en économies et de profiter rapidement des bénéfices escomptés du projet en termes d'amélioration de mobilité.

- Cette orientation donnera le message, à tous les responsables dans les différentes organisations de transport, qu'il convient, dès la conception de tous les projets futurs, de tenir compte des besoins de toutes les clientèles.

- La STCUM pourrait plus facilement conserver sa clientèle âgée ou à mobilité réduite, mais elle sera aussi en très bonne position pour attaquer sérieusement le marché des aînés et tenter d'augmenter cette part de marché avec l'apogée du « Papy boum » dans une vingtaine d'années.

- On diminuera au maximum toutes les pressions actuelles et à venir sur les services de transport adapté, tout en permettant à une bonne partie des personnes ayant des déficiences, d'avoir une mobilité accrue.

- Il serait possible d'utiliser le transport régulier (métro et autobus) comme un mode intermodal au transport adapté pour déplacer les personnes en fauteuil roulant, augmentant de ce fait la productivité de l'ensemble du réseau de transport collectif.

- Les personnes handicapées en fauteuil roulant auraient plus facilement accès au Montréal souterrain.

- Le métro de Montréal rejoindrait la grande majorité des métros du monde qui ont pris le virage d'une accessibilité totale.

- Les travaux entraîneront un développement économique important (emplois directs et indirects, revenus de taxation, etc.).

- Plus forte capacité concurrentielle du métro face à l'automobile et meilleure image de marque de la STCUM et de la région de Montréal.

Inconvénients :

- Il pourrait être difficile pour plusieurs personnes de se voir exclure des services de transport adapté et d'utiliser le réseau régulier.

- L'accessibilité de tout le réseau du métro entraînera une forte pression pour rendre accessibles tous les réseaux de transport collectif au Québec.

PREMIÈRE PARTIE

REVUE DES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES SUR L'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO POUR LES PERSONNES SE DÉPLAÇANT EN FAUTEUIL ROULANT

Préparé pour

Ministère des Transports du Québec
Service des politiques et programmes
Direction du transport terrestre des personnes
35, rue de Port-Royal Est, 4e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1

À l'attention de Madame Marguerite Bergeron

Préparé par

Société Logique
3250, boul. St-Joseph est
Montréal (Québec) H1Y 3G2

Responsable de projet : Sophie Lanctôt

Le jeudi 20 décembre 2001

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Introduction

2.0 Le mandat

3.0 La méthodologie
- 3.1 Le questionnaire
- 3.2 L'identification des réseaux de métro
- 3.3 L'envoi de la lettre et du questionnaire
- 3.4 La réception des questionnaires et le traitement des données

4.0 Les résultats
- 4.1 Le taux de réponse
- 4.2 La taille des réseaux
- 4.3 La taille des populations desservies
- 4.4 L'âge des réseaux
- 4.5 Le type de stations
- 4.6 L'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant
- 4.7 L'accessibilité et la période d'inauguration des premières stations
- 4.8 L'accessibilité et la taille des réseaux
- 4.9 L'accessibilité et la taille des populations desservies
- 4.10 Le type d'équipement utilisé
- 4.11 L'accessibilité : dès la construction ou par la suite?
- 4.12 Le type d'équipement utilisé en fonction du moment où les travaux d'accessibilité ont été réalisés
- 4.13 Les projets d'accessibilité
  - 4.13.1 Projets d'accessibilité pour les nouvelles stations à construire
  - 4.13.2 Projets d'accessibilité pour les stations inaccessibles existantes
- 4.14 La clientèle visée par l'accessibilité

5.0 Conclusion

Liste des tableaux

Annexe 1 : Lettre de transmission et questionnaire à l'intention des sociétés de transport, anglais et français

Annexe 2 : Liste des sociétés de transport contactées

Annexe 3 : Liste des sociétés de transport ayant répondu au questionnaire et liste des répondants par question

Annexe 4 : Fiche d'information par société de transport

1.0 INTRODUCTION

À l'occasion du prolongement de la ligne 2 du métro de Montréal, le ministère des Transports du Québec veut prendre position concernant l'accessibilité du réseau de métro de Montréal aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Afin d'alimenter ses réflexions, le Ministère souhaite vérifier la tendance mondiale concernant l'accessibilité universelle et/ou l'adaptation aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant des stations souterraines de métro, pour des villes comparables à Montréal.

Dans l'éventualité où il choisira d'aller de l'avant avec l'accessibilité du réseau de métro pour, entre autres, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, le Ministère désire également obtenir des informations détaillées concernant les spécifications techniques d'accessibilité, le contexte socio-politique, les facteurs ayant motivé la décision de rendre accessible le réseau de métro (lois, règlements, lobbying, etc.), la planification des travaux d'accessibilité, les équipements utilisés (plate-forme élévatrice, ascenseur, autres technologies, etc.), le coût des travaux, l'approche en termes de sécurité (évacuation en cas d'urgence, prévention des agressions, etc.), les éléments performants et les difficultés rencontrées.

Le Ministère a mandaté Société Logique afin de réaliser une étude en deux parties.

La première partie consiste à effectuer la revue des expériences étrangères concernant l'accessibilité des réseaux de métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Le fait que cette étude porte sur l'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant n'indique pas une volonté du Ministère de répondre uniquement aux besoins de cette clientèle au détriment des autres types d'incapacité (visuelle ou auditive, entre autres). Il s'agit simplement, à cette étape, d'étudier la problématique la plus complexe en termes d'aménagement. Le présent rapport fait état des résultats de cette enquête.

La deuxième partie consistera à recueillir des informations détaillées pour 5 ou 6 réseaux, identifiés à partir des renseignements obtenus lors de l'enquête. Les réseaux étudiés seront sélectionnés en fonction de similitudes avec le réseau montréalais ou de problématiques intéressant particulièrement le Ministère et ses partenaires. Les réponses aux besoins de l'ensemble des personnes ayant une incapacité seront alors étudiées.

Ce rapport comporte cinq sections : l'introduction, le mandat, la méthodologie utilisée, les résultats obtenus et la conclusion.

2.0 LE MANDAT

Ce rapport traite de la première partie de l'étude confiée à Société Logique par le ministère des Transports. Le mandat de cette première partie consiste à dresser un portrait de la tendance mondiale en matière d'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant pour les réseaux de métro. Les systèmes de train léger sur rail ne font pas partie de cette étude.

Il s'agit de recueillir et de compiler, pour les réseaux de métro situés en Amérique du Nord, en Europe et au Japon et qui ont des stations souterraines, les informations suivantes : population de la région desservie, âge du réseau de métro, nombre de stations, nombre de stations souterraines, nombre de stations accessibles ou adaptées au moment de la construction, nombre de stations rendues accessibles ou adaptées par la suite, équipements utilisés, clientèles visées (personnes se déplaçant en fauteuil roulant, personnes avec déficience auditive ou visuelle, personnes âgées, personnes avec une poussette, un chariot d'épicerie, une limitation temporaire, etc.) et projets afin de rendre accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant les nouvelles stations et les stations existantes.

Comme le Ministère souhaite également obtenir des informations statistiques concernant l'utilisation de certains éléments d'accessibilité (les ascenseurs par exemple) par les différents groupes d'usagers du métro, une demande est adressée aux sociétés de transport afin d'obtenir ces renseignements. Les documents obtenus ne font cependant pas l'objet d'une analyse dans le présent rapport.

3.0 LA MÉTHODOLOGIE

Afin d'obtenir les informations requises, nous avons choisi d'adresser un questionnaire à toutes les sociétés de transport exploitant un réseau de métro ayant des stations souterraines en Amérique du Nord, en Europe et au Japon. Ces grandes régions du monde ont été retenues parce qu'elles présentent un contexte socio-politique s'apparentant à celui du Québec en ce qui concerne l'attention portée aux besoins des personnes ayant une incapacité.

3.1 Le questionnaire

Le questionnaire a été élaboré à partir d'informations contenues dans le *Devis portant sur l'inventaire des expériences étrangères quant à l'accessibilité du métro* préparé par le ministère des Transports et complétées lors d'une rencontre avec les personnes ressources du Ministère.

Le questionnaire devait être court et facile à remplir, afin de maximiser le nombre de répondants. Les informations requises étaient la taille de la population de la région desservie, l'âge du réseau de métro, le nombre de stations, le nombre de stations souterraines, le nombre de stations accessibles ou adaptées au moment de la construction, le nombre de stations rendues accessibles ou adaptées par la suite, les équipements utilisés, les clientèles visées et les projets destinés à rendre accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant les nouvelles stations et les stations existantes.

La mention *accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant* est reprise tout au long du questionnaire afin de bien qualifier les informations que nous souhaitions obtenir. Toutefois, afin d'alléger le texte du rapport, nous utiliserons plutôt le terme *accessible* en référence à *accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant*.

Afin d'expliquer les objectifs de l'étude et d'introduire le questionnaire, nous avons préparé une lettre de transmission destinée aux sociétés de transport.

La lettre et le questionnaire ont été validés par le Ministère, puis traduits en anglais. Les versions française et anglaise de la lettre et du questionnaire figurent à l'annexe 1.

3.2 L'identification des réseaux de métro

Nous avons choisi d'utiliser Internet afin d'identifier les villes ayant un réseau de métro avec des stations souterraines, ainsi que les sociétés de transport exploitant ces réseaux. Cinq principaux sites ont été consultés : Metroplanet (www.metropla.net), The Subway Page (www.reed.edu/~reyn/transport), Subway Navigator (www.subwaynavigator.com), Light Rail Transit Association (www.lrta.org) et l'Union internationale des transports publics (www.uitp.com).

Nous avons dressé une liste des villes et des sociétés de transport à contacter. Cette liste a été présentée, puis complétée par le ministère des Transports. Cette liste ne peut cependant pas être qualifiée d'exhaustive, car il se peut que quelques réseaux nous aient échappé. Elle regroupe cependant suffisamment de réseaux pour rencontrer l'objectif poursuivi. La liste figure à l'annexe 2.

3.3 L'envoi de la lettre et du questionnaire

Dans la majorité des cas, la lettre de transmission et le questionnaire ont été adressés par courriel à la direction générale des sociétés de transport identifiées. Les adresses de courriel ont été trouvées en allant sur le site web officiel de chacune des sociétés de transport. Quelques sociétés de transport ont été contactées par télécopieur, aucune adresse de courriel étant indiquée sur leur site web.

Certaines sociétés de transport n'ont pu être contactées compte tenu de la langue utilisée sur leur site web. Il s'agit principalement de sociétés situées dans les pays de l'ex-URSS (12 sociétés de transport). Il fut convenu avec le Ministère de ne pas poursuivre les démarches pour tenter de rejoindre ces sociétés.

Les coordonnées des dix (10) sociétés de transport japonaises ont, quant à elles, été obtenues par l'intermédiaire d'un membre japonais de l'Union internationale des transports publics. Elles ont été contactées par télécopieur.

L'envoi des lettres de transmission et des questionnaires a eu lieu au cours de la deuxième semaine du mois d'août. Une première relance a été faite en début septembre, puis à deux autres occasions auprès des sociétés n'ayant pas répondu. Une relance par télécopieur a été effectuée à la mi-septembre, puis une dernière relance par téléphone, télécopieur ou courriel a eu lieu à la mi-octobre.

3.4 La réception des questionnaires et le traitement des données

Les questionnaires complétés ont majoritairement été reçus par courriel. Ils ont été vérifiés au fur et à mesure. Dans certains cas, des demandes d'information supplémentaire ont été adressées au répondant. Cependant, certains questionnaires sont malheureusement demeurés incomplets. Nous avons choisi de les intégrer aux résultats, ce qui explique que le nombre total de réseaux répondants peut varier d'un tableau à l'autre. Quelques réseaux ont également fait parvenir de l'information générale par la poste.

Les réponses ont été saisies dans un fichier version Excel, au fur et à mesure de la réception des questionnaires, afin de faciliter le traitement statistique et la production de tableaux.

4.0 LES RÉSULTATS

4.1 Le taux de réponse

Tableau 1 : Taux de réponse par grande région du monde

RÉGION	QUESTIONNAIRES ENVOYÉS	QUESTIONNAIRES COMPLÉTÉS	TAUX DE RÉPONSE
AMÉRIQUE DU NORD	15	7	47%
EUROPE	42	19	45%
JAPON	10	4	40%
TOTAL	**67**	**30**	**45%**

Trente (30) sociétés de transport ont répondu en tout ou en partie au questionnaire, pour un taux de réponse de 45%. Le tableau 1 indique le taux de réponse pour chacune des grandes régions du monde. La liste des sociétés de transport ayant répondu au questionnaire figure à l'annexe 3. Comme certaines sociétés de transport n'ont pas répondu à toutes les questions, l'annexe 3 présente également la liste des répondants pour chacune des questions.

4.2 La taille des réseaux

Les résultats concernant la taille des réseaux font référence à la question 3a) : *Quel est le nombre total de stations de votre réseau de métro?* 29 réseaux ont répondu à cette question.

Tableau 2 : <u>Nombre de réseaux de métro en fonction de la taille de leur réseau</u>

NOMBRE DE STATIONS	NOMBRE DE RÉSEAUX	POURCENTAGE
20 STATIONS ET MOINS	7	24%
21 À 40 STATIONS	9	31%
41 À 80 STATIONS	6	21%
81 À 120 STATIONS	5	17%
121 STATIONS ET PLUS	2	7%
TOTAL	**29**	**100%**

Les sociétés de transport ayant répondu au questionnaire exploitent des réseaux de métro dont le nombre de stations varie considérablement. Le plus petit réseau comporte 9 stations (Copenhague) et le plus gros comporte 274 stations (Londres). Le réseau de Montréal, avec ses 65 stations, est dans la moyenne des réseaux étudiés. Il s'apparente au réseau de Toronto (66 stations) ainsi qu'aux réseaux de Budapest (42 stations), Bucarest (45 stations), Los Angeles (52 stations), Lille (62 stations) et Francfort (74 stations).

4.3 La taille des populations desservies

Les résultats concernant la taille des populations desservies font référence à la question 1f) : *Quelle est la population de la région desservie par votre société de transport (en milliers)?* 28 réseaux ont répondu à cette question.

Tableau 3 : <u>Nombre de réseaux de métro en fonction de la taille de la population desservie</u>

POPULATION DESSERVIE	NOMBRE DE RÉSEAUX	POURCENTAGE
0,5M ET MOINS	2	7%
0,5 À 1,0M	8	29%
1,0 À 2,0M	7	25%
2,0 À 5,0M	9	32%
5,0M ET PLUS	2	7%
TOTAL	**28**	**100%**

Tableau 4 : Taille de la population desservie par réseau

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (en milliers)	RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (en milliers)	RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (en milliers)
Amsterdam	734	**Helsinki**	550	**Rennes**	370
Atlanta	1517	**Kobe**	1500	**San Francisco**	3800
Bilbao	1000	**Lille**	1060	**Stockholm**	1800
Bucarest	2300	**Lisbonne**	2500	**Toronto**	**2500**
Budapest	2500	**Londres**	7500	**Toulouse**	700
Chicago	1600	**Los Angeles**	9600	**Varsovie**	1300
Edmonton	675	**Marseille**	870	**Washington**	3400
Francfort	650	**Munich**	1300	**Yokohama**	3000
Glasgow	615	**Nagoya**	2177		
Hanovre	500	**Osaka**	2599		

La population du territoire desservi par chacun des réseaux de métro varie considérablement. Le réseau de Rennes, avec ses 15 stations, dessert 370 000 habitants alors que celui de Los Angeles, qui compte 52 stations, dessert 9,2 millions d'habitants. Le réseau montréalais est encore une fois dans la moyenne avec ses 1,8 millions d'habitants desservis (tiré de metroplanet (www.metropla.net)). À ce chapitre, il s'apparente aux réseaux de Kobé (1,5M-27 stations), Atlanta (1,5M-38 stations), Stocklom (1,8M-100 stations) et Bucarest (2,3M-45 stations). Le réseau de Toronto dessert quant à lui une population de 2,5 millions d'habitants.

Pour certaines sociétés de transport, l'information fournie concernant la taille de la population desservie diffère de l'information disponible sur le site de Metroplanet. Il semble que certaines sociétés aient indiqué la taille de la population métropolitaine desservie alors que d'autres ont indiqué la taille de la population locale desservie. Les données présentées sont celles fournies par les sociétés de transport.

4.4 L'âge des réseaux

C'est en 1981, l'Année Internationale des personnes handicapées, que se propage au Québec et partout dans le monde, l'idée de rendre accessible aux personnes ayant une incapacité l'environnement en général et l'environnement bâti en particulier.

Ainsi, l'âge des stations d'un réseau de métro devrait influencer sa performance en matière d'accessibilité.

Les résultats concernant l'âge des réseaux font référence à la question Q2) : *Indiquez les principales périodes de construction de votre réseau.* 28 réseaux ont répondu à cette question.

En comparant les réponses fournies par les différents réseaux aux informations disponibles sur metroplanet (www.metropla.net), nous comprenons que les répondants ont indiqué l'année d'inauguration de leurs stations et non l'année du début de la construction.

Tableau 5 : Nombre de réseaux de métro en fonction de l'inauguration des premières stations

PÉRIODE D'INAUGURATION DES PREMIÈRES STATIONS	NOMBRE DE RÉSEAUX	POURCENTAGE
AVANT 1951	4	14%
ENTRE 1951 ET 1975	7	25%
ENTRE 1976 ET 1980	7	25%
ENTRE 1981 ET 1985	3	11%
ENTRE 1986 ET 1990	1	4%
ENTRE 1991 ET 1995	4	14%
APRÈS 1995	2	7%
TOTAL	**28**	**100%**

Le tableau 5 indique que pour 64% des réseaux exploités par les sociétés de transport ayant répondu au questionnaire, les premières stations ont été inaugurées avant 1981.

Ainsi, tout comme la majorité des réseaux répondants, le réseau de métro montréalais, qui a été inauguré en 1966, peu avant l'Exposition universelle de 1967 et le réseau de métro de Toronto, dont les premières stations datent de 1954, ont été conçus avant l'émergence du discours prônant l'intégration des personnes ayant une incapacité.

Les réseaux les plus anciens sont ceux de Londres (1863), Glasgow (1896) et Budapest (1896) et les plus récents sont ceux de Copenhague (ouverture en 2002), Rennes (1999) et Varsovie (1995). Les réseaux dont l'ouverture des premières stations a eu lieu à la même époque que l'ouverture des premières stations du réseau montréalais sont ceux de Francfort, de Lisbonne, de Nagoya, de San Francisco, de Stockholm, de Yokohama et bien sûr, de Toronto.

Tableau 6 : <u>Nombre de stations par période d'inauguration, par réseau</u>

RÉSEAU	TOTAL	AVANT 1951	1951-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990	1991-1995	APRÈS 1995	EN CONST	% avant 1981	% 1981 et après
Glasgow	15	15								100%	
Hanovre (1)	186			186						100%	
Washington (1)	83			83						100%	
Stockholm (1)	100		94			5	1			94%	6%
Toronto	**66**		**48**	**10**	**6**	**1**		**1**		**88%**	**12%**
San Francisco	39		34					5	4	87%	13%
Londres	274	263						11		86%	14%
Budapest	42	11	11	11	5	4				73%	27%
Atlanta	38			25		4	7		2	66%	34%
Edmonton	10			6	2	1	1			60%	40%
Osaka	111	4	61			33		13		59%	41%
Amsterdam (2)	39			21		19			9	54%	46%
Lisbonne	40		20			6		14		50%	50%
Marseille (2)	24			12	12		2			50%	50%
Nagoya (1)	76		35		32		9			46%	54%
Yokohama	32		12			8	7	5		38%	62%
Kobe	26			8		7	1	10		31%	69%
Francfort (1)	74		21		10	27		16		28%	78%
Bilbao	27						24	3	5		100%
Bucarest	45				17	22	2	4			100%
Chicago	27						19	8			100%
Copenhague	9							9			100%
Helsinki	16				8	3	2	3			100%
Lille	62				13	23	6	20			100%
Los Angeles	52					22	19	11			100%
Rennes	15							15			100%
Toulouse	15						15				100%
Varsovie	14						11	3			100%
TOTAL (nb) (%)		293 18,6%	336 21,3%	362 22,8%	105 6,7%	185 11,7%	126 8,0%	151 9,6%	20 1,3%		
Montréal	**65**		**27**	**20**	**8**	**10**			**3**	**72%**	**28%**

(1) Les périodes d'inauguration indiquées par la société de transport chevauchent deux périodes d'analyse. Elles ont été inscrites en fonction de la date la plus ancienne.

(2) Le nombre total de stations ne correspondant pas à la somme des stations indiquées selon les périodes d'inauguration, nous comprenons que la société de transport a inclus les réfections majeures dans sa réponse à la question 2 du questionnaire.

Le tableau 6 indique, pour chacun des réseaux, le nombre de stations inaugurées par période de construction. Nous pouvons constater que pour la plupart des réseaux, le développement s'est effectué graduellement. Seuls les réseaux de Hanovre, de Rennes, de Toulouse, de Varsovie et de Washington semblent avoir été réalisés durant une période relativement courte.

Pour les réseaux de Glasgow, de Hanovre et de Washington, toutes les stations ont été inaugurées avant 1981, donc sont antérieures à l'Année internationale des personnes handicapées. Toutes les stations des réseaux de Bilbao, de Bucarest, de Chicago, de Copenhague, d'Helsinki, de Lille, de Los Angeles, de Rennes, de Toulouse et de Varsovie ont, quant à elles, été inaugurées après 1981.

En ce qui concerne le réseau montréalais, 27 des 65 stations ont été inaugurées entre 1951 et 1975. Il s'agissait de la ligne Jaune et d'une partie des lignes Verte et Orange. Les lignes Verte et Orange ont été prolongées durant la période 1976-1980, puis durant la période 1981-1985. La ligne Bleue a été inaugurée durant la période 1986-1990. La majorité des stations (72%) datent donc d'avant 1981. C'est également le cas pour le réseau de Toronto, dont 88% des stations ont été inaugurées avant 1981.

En plus du réseau de Toronto, les réseaux dont la majorité des stations datent d'avant 1981, comme c'est le cas du réseau montréalais, sont ceux de Amsterdam, Atlanta, Budapest, Edmonton, Glasgow, Hanovre, Lisbonne, Londres, Marseille, Osaka, San Francisco, Stockholm et Washington.

Ces résultats nous permettent de croire que plus de la moitié des réseaux, parce qu'ils ont connu un développement graduel et que le début de leur construction est antérieur à 1981, ont eu à se questionner sur la pertinence, l'intérêt et les difficultés de rendre une partie ou la totalité de leurs stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Tableau 7 : <u>Proportion de stations construites par périodes d'inauguration, réseaux ayant complétés le questionnaire et réseau montréalais</u>

	AVANT 1951	1951-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990	1991-1995	APRÈS 1995	EN CONSTRUCTION
Réseaux ayant répondu au questionnaire	30 (nb) 3%	336 (nb) 29%	176 (nb) 16%	105 (nb) 9%	185(nb) 17%	126 11%	140 (nb) 13%	20 (nb) 2%
Réseau de Toronto		48 (nb) 73%	10 (nb) 15%	6 (nb) 8%	1 (nb) 2%		1 (nb) 2%	
Réseau de Montréal		27 (nb) 42%	20 (nb) 30%	8 (nb) 13%	10 (nb) 15%			

Le tableau 7 indique la proportion de stations inaugurées au cours de chacune des périodes, pour les réseaux ayant complété le questionnaire ainsi que pour le réseau de Montréal. Nous avons choisi de retirer deux réseaux pour la compilation, les réseaux de Londres et de Hanovre, qui avec leur nombre important de stations auraient faussé la comparaison. Ce

tableau nous indique que le réseau montréalais est un peu plus vieux que la moyenne. 72% des stations du réseau de Montréal datent d'avant 1981, alors que seulement 48% des stations des réseaux ayant répondu au questionnaire datent d'avant 1981. Le réseau de Toronto est encore plus vieux que le réseau Montréal, avec 88% de ses stations inaugurées avant 1981.

4.5 Le type de stations

Les résultats concernant le type de stations composant les réseaux font référence à la question 3 a) : *Description de votre réseau : nombre total de stations, nombre de stations en surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes.* 27 réseaux ont répondu à cette question.

Les réseaux de métro peuvent être constitués de différents types de stations : stations en surface, stations souterraines et/ou stations surélevées. Nous nous intéressons particulièrement aux réseaux qui comportent des stations souterraines, les problématiques d'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant s'apparentant à celles du réseau montréalais.

Tableau 8 : <u>Type de stations des réseaux de métro</u>

	STATIONS SOUTERRAINES	STATIONS EN SURFACE	STATIONS SURÉLEVÉES	**TOTAL DE STATIONS**
Réseaux ayant répondu au questionnaire	926 (nb) 60%	405 (nb) 26%	223 (nb) 14%	**1554 (nb)** **100%**
Réseau de Toronto	51 (nb) 77%	10 (nb) 15%	5 (nb) 8%	**66 (nb)** **100%**
Réseau de Montréal	65 (nb) 100%	0	0	**65 (nb)** **100%**

Le tableau 8 indique que, pour l'ensemble des réseaux étudiés, la majorité des stations sont souterraines. Rendre accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant une station souterraine de métro n'est donc pas une problématique propre au réseau montréalais.

Tableau 9 : <u>Proportion de stations souterraines par rapport à l'ensemble des stations</u>

POURCENTAGE DE STATIONS SOUTERRAINES/ STATIONS TOTALES	NOMBRE DE RÉSEAUX	POURCENTAGE DE RÉSEAUX
0% À 25%	2	7%
26% À 50%	7	26%
51% À 75%	3	11%
76% À 99%	11	41%
100%	4	15%
TOTAL	**27**	**100%**

Le tableau 9 précise le nombre de réseaux en fonction de la proportion de stations souterraines. Les réseaux de Copenhague, Glasgow, Munich et Varsovie sont constitués uniquement de stations souterraines, comme le réseau de Montréal.

4.6 L'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant

Les résultats concernant l'accessibilité des réseaux aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant font référence aux questions 3 a) : *Description de votre réseau : nombre total de stations, nombre de stations de surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes* et 3 b) : *Nombre de stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant : nombre total de stations, nombre de stations de surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes.* 26 réseaux ont répondu à ces deux questions.

Tableau 10 : <u>Nombre de stations et nombre de stations souterraines, par réseau</u>

RÉSEAU	NOMBRE DE STATIONS	NOMBRE DE STATIONS ACCESSIBLES	%	NOMBRE DE STATIONS SOUTERRAINES	NOMBRE DE STATIONS SOUTERRAINES ACCESSIBLES	%
Amsterdam	39	39	100%	5	5	100%
Atlanta	38	38	100%	20	20	100%
Bilbao	27	27	100%	13	13	100%
Chicago	27	27	100%	7	7	100%
Edmonton	10	10	100%	6	6	100%
Helsinki	16	16	100%	7	7	100%
Lille	62	62	100%	52	52	100%
Los Angeles	52	52	100%	17	17	100%
Osaka	111	111	100%	102	102	100%
Rennes	15	15	100%	13	13	100%
San Francisco	39	39	100%	15	15	100%
Toulouse	15	15	100%	14	14	100%
Varsovie	14	14	100%	14	14	100%
Washington	83	83	100%	47	47	100%
Stockholm (1)	100	98	98%	48	46 minimum	96% min
Munich	88	85	97%	88	85	97%
Yokohama	32	24	75%	27	19	70%
Hanovre	186	89	48%	17	9	53%
Lisbonne	40	18	45%	38	18	47%
Nagoya	76	34	45%	72	31	43%
Toronto	**66**	**13**	**20%**	**51**	**12**	**24%**
Budapest	42	3	7%	39	3	8%
Londres (1)	274	12 minimum	4% min	117	12	10%
Bucarest	45	0	0%	44	0	0%
Glasgow	15	0	0%	15	0	0%
Marseille	24	0	0%	20	0	0%

(1) La société de transport a répondu partiellement aux questions 3a) et 3b) et nous avons estimé le nombre minimum de stations accessibles en fonction des informations obtenues.

Le tableau 10 présente les réponses concernant l'accessibilité de l'ensemble des stations et l'accessibilité des stations souterraines.

Quatorze (14) réseaux ont indiqué que toutes leurs stations sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, soit 54% des réseaux.

Trois réseaux n'ont aucune station accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant : il s'agit des réseaux de Bucarest, Glasgow et Marseille, soit 11% des réseaux.
Les neuf autres réseaux sont partiellement accessibles, soit 35% des réseaux. Le pourcentage de stations accessibles pour chacun de ces réseaux varie considérablement. Certains, comme les réseaux de Stockholm et de Munich sont presque entièrement accessibles (respectivement 98% et 97% des stations sont accessibles). D'autres réseaux, comme ceux de Hanovre, Lisbonne et Nagoya ont près de la moitié de leurs stations accessibles. Et le réseau de Toronto a 20% de ses stations qui sont accessibles alors que celui de Budapest n'en a que 7%.

En ce qui concerne les stations souterraines, 23 réseaux indiquent avoir des stations souterraines accessibles. Il s'agit de 88% des réseaux ayant répondu aux questions 3a) et 3b). 14 de ces réseaux indiquent que toutes leurs stations souterraines sont accessibles (54% des réseaux) alors que 9 mentionnent que certaines de leurs stations souterraines sont accessibles (35%). Enfin, seuls les réseaux de Bucarest, de Glasgow et de Marseille n'ont aucune station souterraine accessible (11% des réseaux répondants).

Le réseau de Toronto a 24% de ses stations souterraines qui sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

4.7 L'accessibilité et la période d'inauguration des premières stations

Les résultats concernant l'accessibilité des réseaux et la période d'inauguration des premières stations font référence aux questions 2) : *Indiquez les principales périodes de construction de votre réseau* et 3 b) : *Nombre de stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant : nombre total de stations, nombre de stations de surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes.* 25 réseaux ont répondu à ces deux questions.

Tableau 11 : <u>Accessibilité et période d'inauguration des premières stations</u>

NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ	AVANT 1951	1951-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990	1991-1995	APRÈS 1995	**TOTAL**
Totale (100%)	1	1	4	2	1	4	1	**14**
Partielle	2	5	1					**8**
Nulle (0%)	1		1	1				**3**
TOTAL	**4**	**6**	**6**	**3**	**1**	**4**	**1**	**25**

Le tableau 11 indique que pour 8 des 9 réseaux (88%) dont l'inauguration des premières stations a eu lieu après 1981, toutes les stations sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Pour les 16 réseaux, qui, comme pour le réseau montréalais, ont vécu l'inauguration de leurs premières stations avant 1981, 6 (38%) sont composés uniquement de stations accessibles, 8 (50%) possèdent à la fois des stations accessibles et des stations qui ne le sont pas, alors que 2 n'ont aucune station accessible.

Les résultats pour les stations souterraines sont identiques aux résultats obtenus pour l'ensemble stations : les réseaux dont l'inauguration des premières stations est postérieure à 1981 ont, à une exception près, uniquement des stations souterraines accessibles. Pour les réseaux dont l'inauguration des premières stations est antérieure à 1981, les stations souterraines sont en grande majorité accessibles, partiellement ou totalement.

Le tableau 12 permet de comparer le pourcentage de stations inaugurées avant ou après 1981 avec le pourcentage de stations accessibles, pour chacun des 25 réseaux répondants.

Tableau 12 : <u>Pourcentage de stations accessibles et pourcentage de stations ayant été inaugurées avant ou après 1981, par réseau</u>

RÉSEAU	% avant 1981	% 1981 et après	% de stations accessibles	% de stations souterraines accessibles
Glasgow	100%		0%	0%
Hanovre (1)	100%		48%	53%
Washington (1)	100%		100%	100%
Stockholm (1)	94%	6%	98%	96%
Toronto	**88%**	**12%**	**20%**	**24%**
San Francisco	87%	13%	100%	100%
Londres	86%	14%	4%	10%
Budapest	73%	27%	7%	8%
Atlanta	66%	34%	100%	100%
Edmonton	60%	40%	100%	100%
Osaka	59%	41%	100%	100%
Amsterdam (2)	54%	46%	100%	100%
Lisbonne	50%	50%	45%	47%
Marseille (2)	50%	50%	0%	0%
Nagoya (1)	46%	54%	45%	43%
Yokohama	38%	62%	75%	70%
Bilbao		100%	100%	100%
Bucarest		100%	0%	0%
Chicago		100%	100%	100%
Helsinki		100%	100%	100%
Lille		100%	100%	100%
Los Angeles		100%	100%	100%
Rennes		100%	100%	100%
Toulouse		100%	100%	100%
Varsovie		100%	100%	100%

Tout comme le réseau de Montréal, 12 réseaux ont inauguré la majorité de leurs stations avant 1981. De ces 12 réseaux, 6 sont entièrement accessibles, 5 autres sont partiellement accessibles (incluant le réseau de Toronto) et un seul demeure encore complètement inaccessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Ces résultats laissent croire que ces répondants ont fait des efforts afin de rendre leurs stations accessibles, incluant les stations souterraines.

La proportion de réseaux ayant uniquement des stations accessibles est encore plus grande lorsqu'il s'agit de réseaux ayant une majorité de stations plus récentes : 8 des 11 réseaux ayant plus de 50% de leurs stations construites après 1981 sont entièrement accessibles.

4.8 L'accessibilité et la taille des réseaux

Les résultats concernant l'accessibilité et la taille des réseaux font référence aux questions 3 a) : *Description de votre réseau : nombre total de stations, nombre de stations de surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes* et 3 b) : *Nombre de stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant : nombre total de stations, nombre de stations de surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes.* 26 réseaux ont répondu à ces deux questions.

Tableau 13 : <u>Accessibilité en fonction de la taille du réseau</u>

TAILLE DU RÉSEAU	ACCESSIBILITÉ TOTALE (100%)	ACCESSIBILITÉ PARTIELLE	AUCUNE ACCESSIBILITÉ (0%)	**TOTAL**
20 STATIONS ET MOINS	5		1	**6**
21 À 40 STATIONS	5	2	1	**8**
41 À 80 STATIONS	2	3	1	**6**
81 À 120 STATIONS	2	2		**4**
121 STATIONS ET PLUS	0	2		**2**
TOTAL	**14**	**9**	**3**	**26**

Le tableau 13 nous indique que les réseaux comportant 40 stations ou moins ont, en majorité, l'ensemble de leurs stations accessibles.

Pour les réseaux comportant plus de 40 stations, certains (33%) sont entièrement accessibles, d'autres (58%) sont partiellement accessibles et un seul ne possède aucune station accessible (9%). Des réseaux s'apparentant au réseau montréalais en terme de nombre de stations, deux sont entièrement accessibles (Lille et Los Angeles), trois sont partiellement accessibles (Budapest, 7% ; Toronto, 20% et Nagoya, 45%) et un seul n'a aucune station accessible (Bucarest).

4.9 L'accessibilité et la taille des populations desservies

Les résultats concernant l'accessibilité et la taille des populations desservies font référence aux questions 1f) : *Quelle est la population de la région desservie par votre société de transport (en milliers)?* et 3 b) : *Nombre de stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant : nombre total de stations, nombre de stations de surface, nombre de stations souterraines et nombre de stations aériennes.* 26 réseaux ont répondu à ces deux questions.

Tableau 14 : Accessibilité en fonction de la taille de la population desservie

POPULATION DESSERVIE	ACCESSIBILITÉ TOTALE (100%)	ACCESSIBILITÉ PARTIELLE	AUCUNE ACCESSIBILITÉ (0%)	**TOTAL**
0,5 ET MOINS	1	1		**2**
0,5 À 1,0M	4		2	**6**
1,0 À 2,0M	5	2		**7**
2,0 À 5,0M	3	5	1	**9**
5,0M ET PLUS	1	1		**2**
TOTAL	**14**	**9**	**3**	**26**

Le tableau 14 indique que 50% des réseaux qui desservent une population supérieure à un million d'habitants sont entièrement constitués de stations accessibles; 44% sont en partie constitués de stations accessibles. Tous les réseaux desservant une population dont la taille s'apparente à la taille de celle desservie par le réseau montréalais sont soit entièrement ou partiellement accessibles.

4.10 Le type d'équipement utilisé

Les résultats concernant le type d'équipement utilisé par les sociétés de transport font référence à la question 4) : *Quelles technologies avez-vous utilisées pour permettre aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant d'accéder aux stations souterraines de votre réseau?* 25 réseaux ont répondu à cette question.

Trois choix technologiques étaient proposés : la plate-forme élévatrice, l'ascenseur et l'ascenseur incliné.

La plate-forme élévatrice est un équipement généralement destiné uniquement aux personnes handicapées et à leur accompagnateur. De dimensions restreintes, cet équipement se déplace plus lentement et est moins automatisé qu'un ascenseur. La plate-forme élévatrice peut être verticale ou à trajectoire oblique, le long d'un escalier par exemple. Au Québec, ce type d'équipement est actionné par un bouton poussoir sur lequel il faut exercer une pression constante. A titre d'exemple, des plates-formes élévatrices à trajectoire verticale ont été installées à la gare Bonaventure, afin de rendre accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant les quais utilisés pour le train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes. Au même endroit, des plates-formes élévatrices à trajectoire oblique ont également été installées, elles permettent l'accès aux quais de Via Rail.

L'ascenseur est un équipement d'utilisation courante. Selon ses dimensions, plusieurs utilisateurs peuvent l'emprunter en même temps. Il est rapide et facilement actionnable.
L'ascenseur incliné s'apparente au funiculaire. Il présente les mêmes caractéristiques qu'un ascenseur régulier pour ce qui est de la vitesse et de l'utilisation. Au lieu de descendre verticalement dans un puits, il peut suivre une inclinaison s'apparentant à un escalier ou à un escalier mobile.

Des vingt-cinq sociétés de transport ayant répondu, 15 mentionnent utiliser une seule technologie, 4 utilisent deux technologies et 6 autres en utilisent trois.

Tableau 15 : Nombre de réseaux ayant des stations souterraines accessibles selon le type de technologie utilisé

RÉGION DU MONDE	PLATE FORME ÉLÉVATRICE	ASCENSEUR	ASCENSEUR INCLINÉ	AUTRE TECHNOLOGIE
Amérique du Nord		1	6	
Europe	2	7	9	2
Japon		1	4	7
TOTAL	**2**	**9**	**19**	**5**

Le tableau 15 indique que l'ascenseur incliné est de loin la technologie la plus utilisée, suivi de l'ascenseur vertical. En Amérique du Nord, seul le réseau de Toronto utilise une autre technologie que l'ascenseur incliné, soit l'ascenseur vertical.

En Europe, l'ascenseur régulier est presque aussi utilisé que l'ascenseur incliné. Bilbao, Francfort, Stockholm et Londres utilisent les deux équipements.

Budapest et Francfort sont les seules sociétés de transport qui utilise la plate-forme élévatrice. Budapest mentionne utiliser une plate-forme à trajectoire oblique. Enfin, cinq sociétés mentionnent un ou plusieurs autres types d'équipement : l'escalier roulant (4), la rampe d'accès (4) et le tapis roulant. Aucune spécification n'est fournie par les sociétés de transport concernant le type d'escalier roulant utilisé. Des informations obtenues précédemment nous laissent croire qu'il pourrait s'agir d'un escalier mobile qui se transforme pour donner accès à une personne se déplaçant en fauteuil roulant. Si requis, cet équipement pourra être documenter dans la deuxième partie de l'étude.

4.11 L'accessibilité : dès la construction ou par la suite?

Les résultats concernant l'accessibilité réalisée au moment de la construction ou par la suite font référence aux questions 5a) : *Nombre de stations rendues accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant dès la construction?* et 5b) : *Nombre de stations construites de façon inaccessible et rendues accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant par la suite?* 20 réseaux ont répondu à ces deux questions.

Tableau 16 : <u>Moment de réalisation de l'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, par réseau</u>

RÉSEAU	NOMBRE DE STATIONS	NOMBRE DE STATIONS ACCESSIBLES	ACCESSIBLES À LA CONSTRUCTION	ACCESSIBLES PAR LA SUITE	DÉBUT DE LA CONSTRUCTION
Amsterdam	39	39	39		1976-1980
Atlanta	38	38	38		1976-1980
Budapest	42	3		3	AVANT 1951
Chicago	27	27	27		1991-1995
Edmonton	10	10	10		1976-1980
Hanovre	186	89	56	32	1976-1980
Helsinki	16	16	16		1981-1985
Lille	62	62	13	48	1981-1985
Lisbonne	40	18	14	4	1951-1975
Londres	274	Nd	40	4	AVANT 1951
Los Angeles	52	52	52		1986-1990
Nagoya	76	34	14	20	1951-1975
Rennes	15	15	15		APRÈS 1995
San Francisco	39	39	39		1951-1975
Stockholm	100	98	49	49	AVANT 1951
Toronto	**66**	**13**	**4**	**nd**	**1951-1975**
Toulouse	15	15	15		1991-1995
Varsovie	14	14	14		APRÈS 1995
Washington	83	83	83		1976-1980
Yokohama	32	24	14	10	1951-1975
TOTAL	**1126**	**722**	**552**	**170**	

Le tableau 16 indique, pour chacune des vingt sociétés de transport qui ont fourni l'information, le moment où l'accessibilité a été réalisée ainsi que la période de début de construction du réseau.

Nous constatons que sur 722 stations accessibles, 552 (76%) ont été rendues accessibles au moment de la construction et 170 (24%) ont été construites de façon inaccessible, puis rendues accessibles par la suite.

Les huit réseaux qui indiquent avoir construit des stations de façon inaccessible et les avoir rendues accessibles par la suite sont ceux de Budapest, Hanovre, Lille, Lisbonne, Londres, Nagoya, Stockholm et Yokohama. À l'exception du réseau de Lille, le début de la construction de tous ces réseaux est antérieur à 1981. Il est intéressant de noter, qu'à l'exception des réseaux de Nagoya et de Yokohama, tous ces réseaux sont situés en Europe.

Les informations fournies par le réseau de Toronto sont incomplètes. Cependant nous pouvons supposer que 9 stations ont été rendues accessibles par la suite, puisque la société de transport indique que 13 des stations du réseau sont accessibles et que seulement 4 ont été rendues accessibles dès la construction.

En fait, des sept réseaux répondants situés en Amérique du Nord, seul celui de Toronto a rendu accessibles certaines de ses stations par la suite. Les six autres, quelle que soit la période de début de leur contruction, ont tous réalisé leurs stations accessibles au moment de la construction. Et le début de la construction de cinq de ces réseaux est antérieur à 1981.

4.12 Le type d'équipement utilisé en fonction du moment où les travaux d'accessibilité ont été réalisés

Les résultats concernant le type d'équipement utilisé en fonction du moment où les travaux d'accessibilité ont été réalisés font référence aux questions 4) : *Quelles technologies avez-vous utilisées pour permettre aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant d'accéder aux stations souterraines de votre réseau?,* 5a) : *Nombre de stations rendues accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant dès la construction?* et 5b) : *Nombre de stations construites de façon inaccessible et rendues accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant par la suite?* 20 réseaux ont répondu à ces trois questions.

Tableau 17 : <u>Type d'équipement utilisé pour rendre accessible les stations souterraines selon que les travaux d'accessibilité ont été réalisés dès la construction ou par la suite</u>

	PLATE ÉLÉVATRICE	ASCENSEUR	ASCENSEUR INCLINÉ	AUTRE TECHNOLOGIE
DÈS LA CONSTRUCTION	0	2	9	1
PAR LA SUITE	1	3	4	2
TOTAL	1	5	13	3

Le tableau 17 indique que la plupart des réseaux qui ont rendu l'ensemble de leurs stations accessibles dès la construction ont utilisé l'ascenseur incliné, alors que le type d'équipement utilisé est plus diversifié pour les réseaux qui ont rendu leurs stations accessibles par la suite.

Le réseau de Budapest a utilisé la plate-forme élévatrice à trajectoire oblique pour rendre ses stations souterraines accessibles. Budapest possède trois stations accessibles pour un total de 42 stations.

Les réseaux de Hanovre et de Lisbonne ont utilisé uniquement l'ascenseur incliné pour rendre accessible leurs stations souterraines. Le réseau de Hanovre compte 56 stations rendues accessibles au moment de la construction et 32 stations rendues accessibles par la suite. Celui de Lisbonne, lui, compte 14 stations rendues accessibles au moment de la construction et 4 stations rendues accessibles par la suite.

Le réseau de Lille a utilisé uniquement l'ascenseur vertical pour rendre accessible ses stations souterraines. Il compte 13 stations rendues accessibles au moment de la construction et 48 stations rendues accessibles par la suite.

Enfin, les réseaux de Nagoya et de Stockholm ont utilisé à la fois l'ascenseur vertical et l'ascenseur incliné pour rendre accessibles leurs stations souterraines. De plus, le réseau de Nagoya indique avoir utilisé l'escalier mobile et le réseau de Stockholm, la rampe d'accès. Le réseau de Nagoya compte 14 stations rendues accessibles au moment de la construction et 20 stations rendues accessibles par la suite. Celui de Stockholm, lui, compte 49 stations rendues accessibles au moment de la construction et 49 stations rendues accessibles par la suite. Les informations recueillies ne permettent pas de savoir, pour ces deux réseaux, si le type d'équipement utilisé pour les stations rendues accessibles au moment de la construction est différent de celui utilisé pour les stations rendues accessibles par la suite.

4.13 Les projets d'accessibilité

Les résultats précédents nous indiquent qu'une majorité de réseaux répondants ont déjà choisi de rendre leurs stations accessibles, qu'ils soient composés de stations souterraines ou en surface et que le début de leur construction soit antérieur ou postérieur à 1981. Cependant, certains réseaux demeurent encore inaccessibles, en totalité ou en partie.

Les résultats concernant les projets d'accessibilité des sociétés de transport font référence à la question 6 : *Lesquels des énoncés suivants caractérisent le mieux l'orientation de votre société concernant les projets pour rendre accessible votre réseau aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant? Aucun projet, projets pour les nouvelles stations à construire et projets pour les stations existantes qui ne sont pas accessibles*. 27 réseaux ont répondu à cette question.

Le réseau de Lille est le seul réseau qui a indiqué n'avoir pas de projet, que ce soit pour de nouvelles stations ou pour rendre accessibles des stations existantes. Le réseau de Lille comporte actuellement 62 stations qui sont toutes accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. 13 de ces stations ont été rendues accessibles dès la construction alors que 48 ont été rendues accessibles par la suite.

4.13.1 Projets d'accessibilité pour les nouvelles stations à construire

Tableau 18 : Orientation des sociétés de transport relativement à l'accessibilité pour les nouvelles stations à construire, par réseau

RÉSEAU	CERTAINES STATIONS DE SURFACE	TOUTES LES NOUVELLES STATIONS DE SURFACE	CERTAINES STATIONS SOUTERRAINES	TOUTES LES NOUVELLES STATIONS SOUTERRAINES
Atlanta		X		X
Barcelone *		X		X
Bilbao		X		X
Budapest		X		X
Chicago		X		X
Copenhague *		X		X
Edmonton		X		X
Francfort		X		X
Hanovre		X		
Helsinki		X		X
Kobe		X		X
Lisbonne		X		X
Londres		X		X
Los Angeles		X		X
Marseille		X		X
Munich				X
Nagoya				X
Osaka				X
Rennes		X		X
San Francisco		X		
Stockholm		X		X
Toronto		**X**		**X**
Toulouse		X		X
Varsovie				X
Washington		X		X
Yokohama		X		X
TOTAL		22		24

* Le réseau n'a répondu qu'à la dernière partie du questionnaire.

Vingt-quatre sociétés de transport nous ont fait part de leur orientation concernant l'accessibilité pour les nouvelles stations à construire. Nous supposons que les sociétés qui n'ont pas répondu à cette question n'ont pas de projet d'expansion de leur réseau.

Aucune société n'a mentionné vouloir rendre accessible qu'une partie de ses nouvelles stations : toutes disent vouloir rendre accessibles l'ensemble de leurs nouvelles stations, qu'il s'agisse de stations en surface ou souterraines. Trois sociétés prévoient construire uniquement des stations souterraines, alors que deux autres ne prévoient que des stations en surface. Enfin, dix-neuf réseaux prévoient construire et rendre accessibles les deux types de stations, en surface ou souterraine.

Il est intéressant de souligner que le réseau de Marseille, qui ne possède actuellement aucune station accessible, indique que toutes ses nouvelles stations, qu'elles soient en surface ou souterraines, seront construites de façon à être accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Les deux autres réseaux n'ayant pas de stations accessibles n'ont malheureusement pas fourni d'informations concernant leurs intentions relativement à leurs nouvelles stations et tel que mentionné précédemment, nous supposons qu'ils n'ont pas de projet d'expansion. Il s'agit des réseaux de Glasgow et de Bucarest.

4.13.2 Projets d'accessibilité pour les stations inaccessibles existantes

Le tableau 19 présente les projets d'accessibilité des 14 sociétés de transport qui ont indiqué avoir des stations actuellement inaccessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Tableau 19 : Orientation des sociétés de transport relativement à l'accessibilité pour les stations existantes inaccessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, par réseau

RÉSEAU	NBRE DE STATIONS	NBRE DE STATIONS INACCESSIBLES	NBRE DE STATIONS SOUTERRAINES	NBRE DE STATIONS SOUTERRAINES INACCESSIBLES	PROJET D'ACCESSIBILITÉ POUR ? STATIONS
Barcelone*	nd	nd	nd	nd	Oui
Bucarest	45	45	44	44	Toutes
Francfort	74	Nd	Nd	nd	Toutes
Hanovre	186	97	17	6	Toutes
Lisbonne	40	22	38	20	20 souterraines
Londres	274	Nd	117	105	10-15 surf. et 50-55 sout.
Marseille	24	24	20	20	3 souterraines
Munich	88	3	88	3	3
Nagoya	76	42	72	41	41 souterraines
Toronto	**66**	**53**	**51**	**39**	**Toutes**
Stockholm	100	2	48	0	2 en surface

* Le réseau n'a répondu qu'à la dernière partie du questionnaire.

9 réseaux ont indiqué avoir des projets pour rendre leurs stations accessibles. De ces 9 réseaux, ceux de Londres, de Lisbonne et de Marseille prévoient rendre accessible certaines de leurs stations existantes et les informations fournies par le réseau de Barcelone sont partielles à ce sujet. Les 5 autres réseaux prévoient rendre l'ensemble de leurs stations accessibles à plus ou moins brève échéance.

L'échéancier indiqué par chacune des sociétés de transport pour réaliser les travaux d'accessibilité s'inscrit dans un intervalle compris entre 3 et 15 ans, à l'exception de Hanovre qui prévoit avoir terminé de rendre accessibles ses 89 stations de surface d'ici 25 ans.

Il est intéressant de noter que deux des trois réseaux n'ayant actuellement aucune station accessible indiquent avoir des projets d'accessibilité pour leurs stations existantes. Bucarest prévoit rendre toutes ses stations existantes accessibles alors que Marseille prévoit en rendre accessibles trois de ses stations souterraines.

Le réseau montréalais a, quant à lui, déjà fait l'objet d'études relatives à l'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Cependant, aucune orientation en ce sens n'est encore prise, que ce soit pour les nouvelles stations ou pour les stations existantes.

4.14 La clientèle visée par l'accessibilité

Un des intérêts du ministère des Transports du Québec concerne les clientèles visées par les aménagements d'accessibilité.

La tendance est-elle de réserver les aménagements d'accessibilité à la clientèle des personnes se déplaçant en fauteuil roulant? Ou au contraire, s'inspire-t-elle de l'accessibilité universelle avec des aménagements destinés à toute la population, incluant les personnes avec différentes incapacités?

À la question 7, les sociétés de transport étaient invitées à décrire la clientèle autorisée à utiliser les aménagements d'accessibilité de leur réseau de métro. Les choix proposés étaient les suivants :

- . les personnes se déplaçant en fauteuil roulant seulement;
- . les personnes avec incapacité motrice (fauteuil roulant, canne, marchette, béquille, etc.) seulement;
- . les personnes avec incapacité motrice et les personnes avec incapacité sensorielle (visuelle ou auditive) seulement;
- . toute personne avec incapacité, personnes âgées, personnes avec poussette, valises, chariot d'épicerie, etc.`;
- . toutes les clientèles;
- . autres.

Les résultats concernant les projets d'accessibilité des sociétés de transport font référence aux questions 7a) *Quelles clientèles sont actuellement autorisées à utiliser les aménagements d'accessibilité pour personnes se déplaçant en fauteuil roulant dans votre réseau?* et 7b) *À quelles clientèles prévoyez-vous destiner les projets d'accessibilité prévus pour votre réseau?* 27 réseaux ont répondu à cette question.

En grande majorité, les sociétés de transport ont mentionné que leurs aménagements d'accessibilité étaient destinés à toutes les clientèles, confirmant ainsi la tendance générale vers l'accessibilité universelle, plutôt que vers les aménagements destinés uniquement aux personnes ayant une incapacité motrice.

Le réseau de Budapest est le seul, qui actuellement, permet l'utilisation des aménagements d'accessibilité uniquement par les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Cependant, la société de transport de Budapest prévoit que dans les prochaines stations qui seront

rendues accessibles, les aménagements d'accessibilité pourront être utilisés par toutes les clientèles.

Tableau 20 : Les clientèles visées par l'accessibilité des réseaux de métro

CLIENTÈLES VISÉES	ACTUELLEMENT AUTORISÉES À UTILISER LES AMÉNAGEMENTS	VISÉES PAR LES PROJETS D'ACCESSIBILITÉ
PERSONNES SE DÉPLAÇANT EN FAUTEUIL ROULANT SEULEMENT	1	
PERSONNES AVEC INCAPACITÉ MOTRICE SEULEMENT	1	1
PERSONNES AVEC INCAPACITÉ MOTRICE OU INCAPACITÉ VISUELLE SEULEMENT		
TOUTE PERSONNE AVEC PROBLÈME DE MOBILITÉ	2	3
TOUTES LES CLIENTÈLES	19	17
TOTAL	23	21

Et les réseaux de Bucarest et de Marseille, qui n'ont actuellement aucune station accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, affirment que leurs projets d'accessibilité seront destinés à toutes les clientèles. La société de transport Glasgow, le troisième réseau répondant n'ayant actuellement aucune station accessible, n'a pas répondu à la question 7.

5.0 CONCLUSION

Selon les informations obtenues auprès des 30 sociétés de transport ayant répondu au questionnaire, la tendance mondiale s'oriente clairement vers l'accessibilité universelle pour les réseaux de métro, que ce soit en Amérique du Nord, en Europe ou au Japon.

Toutes les sociétés de transport ayant répondu au questionnaire mentionnent soit que l'ensemble de leurs stations de métro est accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, soit avoir des projets pour rendre accessibles une partie ou la totalité de leurs stations. Le seul réseau qui fait exception est le réseau de Glasgow, avec ses 15 stations souterraines inaccessibles. La société de transport exploitant ce réseau n'a pas mentionné avoir de projet d'expansion, ni de projet d'accessibilité pour les prochaines années.

Actuellement, 89% des réseaux sont entièrement ou partiellement accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. En fait 54% des réseaux (14/26) se disent entièrement accessibles alors que 35% se disent partiellement accessibles, leur pourcentage de stations accessibles s'établissant entre 7% et 98%. Trois réseaux seulement n'ont aucune de leurs stations accessibles : Bucarest, Glasgow et Marseille (13% des réseaux).

En ce qui concerne les stations souterraines, les proportions sont similaires : 89% des réseaux ayant des stations souterraines affirment avoir des stations souterraines accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. 54% des réseaux indiquent que toutes leurs stations souterraines sont accessibles, 35% se disent partiellement accessibles alors que trois réseaux seulement n'ont aucune station souterraine accessible.

À la lumière de ces résultats, il y a lieu de s'interroger sur la représentativité des réseaux répondants. Il serait possible, compte tenu du sujet de l'enquête, que seuls les réseaux ayant réalisé des interventions afin de rendre leurs stations accessibles aient répondu au questionnaire. Cependant, les discussions que nous avons eues avec certains intervenants en Europe et en Amérique du Nord nous indiquent que plusieurs réseaux n'ayant pas répondu au questionnaire sont néanmoins des modèles d'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, notamment les réseaux de Boston, de Barcelone, de Lyon, de Milan, de Valence et de Hambourg; confirmant ainsi la représentativité des répondants de cette enquête.

Ainsi, compte tenu du taux de réponse (45%) et de la forte proportion de réseaux entièrement ou partiellement accessibles (89%), il est possible de conclure que l'accessibilité des stations de métro, qu'elles soient en surface ou souterraines, est une tendance mondiale.

Nous nous attendions à ce que l'âge des stations d'un réseau de métro influence de façon importante la performance en matière d'accessibilité : les réseaux ayant une majorité de stations construites avant 1981 auraient du, selon nous, être moins accessibles que les réseaux plus récents. Or, nous constatons que la majorité des réseaux dont la construction a débuté avant 1981 ont des stations accessibles. Ces réseaux ont donc eu à se questionner sur la pertinence, l'intérêt et les difficultés de rendre une partie ou la totalité de leurs stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Ils ont probablement choisi de réaliser des travaux pour permettre aux stations plus anciennes de répondre aux besoins des personnes ayant une incapacité et, dans le cadre d'une expansion graduelle de leur réseau, de rendre les nouvelles stations accessibles.

Les résultats obtenus nous indiquent que la majorité des réseaux de métro répondants ont fait des efforts afin de rendre leurs stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, que ces stations soient souterraines ou non et qu'elles soient de construction récente ou non.

L'ascenseur incliné est de loin la technologie la plus utilisée pour rendre les stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Dix sociétés de transport affirment n'utiliser que cet équipement. Il est particulièrement populaire en Amérique du Nord, où les répondants utilisent uniquement cette technologie, à l'exception du réseau de Toronto qui utilise l'ascenseur vertical. En Europe, l'ascenseur vertical est presque aussi utilisé que l'ascenseur incliné. Bilbao et Londres utilisent les deux équipements.

La grande majorité des sociétés de transport indiquent que toutes les clientèles sont autorisées à utiliser les aménagements d'accessibilité, c'est-à-dire les personnes ayant une incapacité motrice, les personnes ayant une incapacité sensorielle, les personnes âgées, les personnes avec poussette, valise, chariot d'épicerie et toutes les autres personnes qui souhaitent utiliser ces aménagements. Seul le réseau de Budapest limite actuellement l'utilisation des aménagements d'accessibilité aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. La technologie utilisée à Budapest est la plate-forme élévatrice à trajectoire oblique, un équipement peu rapide. Par ailleurs, la société de transport de Budapest affirme avoir

des projets pour rendre accessible le reste de son réseau et que les nouveaux aménagements seront alors destinés à toutes les clientèles.

Plus près de nous, le réseau de Toronto compte 66 stations dont 12 sont des stations souterraines accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Construit aux même périodes que le métro de Montréal, le réseau de Toronto dessert une population similaire. Et tout comme le réseau de Montréal, celui de Toronto est constitué en majorité de stations souterraines. La société de transport exploitant le réseau de métro de Toronto indique avoir rendu accessible quatre de ses stations dès la construction alors que 11 stations construites de façon inaccessible ont été rendues accessibles par la suite. La société de transport a de plus des projets afin de rendre accessible l'ensemble de son réseau et s'adresse, par ses interventions d'accessibilité, à toutes les clientèles.

Certains réseaux identifiés au cours de cette première partie semblent présenter des contextes particulièrement intéressants, méritant d'être approfondis en deuxième partie. Ainsi, nous proposons au Ministère d'étudier les réseaux de Toronto, de Boston, de Washington, de Lille, de Barcelone et de Marseille, pour les raisons suivantes. Le réseau de Toronto s'apparente beaucoup au réseau montréalais, celui de Boston est très ancien et néanmoins réputé pour être un modèle d'accessibilité. Le réseau de Washington est également connu comme étant un modèle d'accessibilité, tout comme celui de Barcelone (stations les plus récentes). Le réseau de Lille a réalisé des interventions d'accessibilité sur un nombre important de stations existantes, permettant probablement de traiter un bon nombre de contextes différents. Enfin, le réseau de Marseille, qui ne possède actuellement aucune station accessible, comme le réseau de Montréal, a choisi de rendre accessible trois de ses stations souterraines. D'autre part, certains de ces réseaux utilisent l'ascenseur vertical, d'autres l'ascenseur incliné, permettant ainsi de comparer les avantages et les inconvénients de chacune de ces technologies.

En conclusion, les résultats de cette étude démontrent de façon non équivoque que la tendance mondiale s'oriente vers l'accessibilité universelle des réseaux de métro, qu'ils soient de construction récente ou ancienne et qu'ils soient constitués de stations souterraines ou de surface. De plus, la majorité des sociétés de transport ayant répondu au questionnaire indiquent qu'elles ont des projets pour rendre accessible une partie ou l'ensemble des stations de leur réseau, dans un avenir relativement proche. Les résultats de la première partie de cette étude permettront certainement d'alimenter les réflexions du Ministère concernant l'accessibilité du métro de Montréal.