

Énoncé de position sur les systèmes de transport public conventionnel

Octobre 2016

Question en litige

Pour qu'elles puissent participer pleinement à la vie communautaire de leur région, les personnes aveugles, sourdes-aveugles ou ayant une vision partielle doivent avoir accès à des systèmes de transport public conventionnel. Si de tels systèmes ne sont pas accessibles, ces personnes sont susceptibles de perdre leur autonomie, de connaître des taux de chômage plus élevés, d'avoir moins de choix en ce qui concerne leurs activités récréatives et de vivre un isolement social accru. Cet énoncé de position présente une série de recommandations convenues visant à accroître l'accessibilité des systèmes de transport public conventionnel pour les personnes vivant avec une perte de vision.

Contexte

Les systèmes de transport public des grands centres urbains comportent plusieurs facettes. Les systèmes d'autobus, de gares de transit, de métro et de train léger sur rail, ainsi que les sites Web et les applications mobiles de planification des itinéraires comportent tous des obstacles pour les personnes aveugles, sourdes-aveugles ou ayant une vision partielle. Mais les personnes vivant avec une perte de vision sont bien plus tributaires des systèmes de transport public que leurs concitoyens. Il importe donc de faire en sorte que les obstacles limitant l'accès aux systèmes de transport public conventionnel soient répertoriés et éliminés.

Le droit d'accès des personnes handicapées au transport, y compris au transport public, est établi dans la Convention relative aux droits des personnes handicapées (CRDP) de l'Organisation des Nations Unies (ONU), ratifiée par le gouvernement du Canada en mars 2010 (avec le soutien de toutes les provinces et de tous les territoires). L'article 9 de la CDPH stipule, en partie, que « les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales »¹.

Les fournisseurs de transport public doivent répondre à un certain nombre de critères pour s'assurer que les passagers aveugles, sourds-aveugles ou ayant une vision partielle ont un accès égal au système de transport public. La mise en œuvre des recommandations suivantes permettra aux Canadiens vivant avec une perte de vision d'avoir un meilleur accès au transport public.

Recommandations

1. Tous les arrêts d'autobus et de métro ainsi que tous les arrêts ferroviaires doivent être annoncés, soit par un système automatisé soit par le conducteur soit par le chef de train, en articulant bien chaque mot et en adoptant un volume de voix ou de pression sonore suffisant pour faire en sorte que tous les passagers les entendent distinctement. Les niveaux sonores minimum doivent prendre en compte les sons ambiants générés par le véhicule et être ajustés en fonction des conditions météorologiques existantes de manière à contrebalancer les sons habituels émanant de l'intérieur du véhicule

¹ Voir la CDPH de l'ONU à l'adresse suivante : <http://www.un.org/french/disabilities/default.asp?id=1413>.

et de l'extérieur de ce dernier, y compris le facteur d'absorption des sons occasionné dans le cas de véhicules bondés. Lorsqu'un système automatisé est utilisé, ce système doit inclure un système d'affichage des renseignements publics (ARP) à l'intention des personnes malentendantes.

2. Le numéro du parcours ainsi que le nom du parcours ou de la destination de l'autobus doivent être inscrits sur la partie extérieure avant de l'autobus, préférablement près de la porte d'entrée afin d'être bien vus par les passagers qui montent à bord de l'autobus.
3. Les arrêts d'autobus placés sur le parcours doivent pouvoir être repérés grâce à des indicateurs tactiles de surface de marche (ITSM). Par ailleurs, l'information visuelle offerte sur le panneau de l'arrêt d'autobus, comme le numéro de l'arrêt et les parcours d'autobus desservant cet emplacement, doit être inscrite en lettres et en chiffres surélevés présentant un contraste couleur élevé et en braille intégral. Les lettres et les chiffres imprimés doivent respecter les lignes directrices contenues dans le document d'INCA intitulé « Éliminons les barrières architecturales ».
4. Le contraste adopté pour les lettres et les chiffres doit être mesuré à l'aide des valeurs de réflectance de la lumière (VRL). Les mesures des VLR doivent être prises en utilisant toutes les conditions d'éclairage, plus spécifiquement au cours de la journée, pendant la nuit, au crépuscule et à l'aube. Ces mesures doivent aussi être prises lors de journées ensoleillées et de journées nuageuses.
5. Si un fournisseur de système de transport offre des renseignements et des services au moyen d'un site Web, comme des outils de planification de déplacement ou des fiches de renseignements sur les interruptions de service ou les trajets empruntés, le site Web doit respecter les normes établies par le Web Content Accessibility

Guidelines (WCAG) 2.0, niveau AA², et son accessibilité doit avoir été vérifiée par des utilisateurs d'applications logicielles adaptées.

6. Si un fournisseur de système de transport offre des renseignements et des services au moyen d'une application mobile, comme des outils de planification de déplacement ou des fiches de renseignements sur les interruptions de service ou les trajets empruntés, l'application doit lorsque possible utiliser des interfaces de programmation des applications (IPA) afin de rendre ces renseignements et ces services accessibles, et l'accessibilité desdites applications doit avoir été vérifiée par des utilisateurs d'applications logicielles adaptées ou de fonctionnalités d'accessibilité du système d'exploitation comme le grossissement de texte ou la technologie texte-parole.
7. Si un fournisseur de transport possède une politique concernant les animaux de compagnie qui restreint le nombre d'animaux qui peuvent se trouver à bord d'un véhicule de transport, l'exemption ne doit pas englober uniquement les chiens-guides pour personnes aveugles, elle doit plutôt être élargie pour inclure tous les propriétaires de chiens d'assistance qui possèdent un chien dressé par une école agréée.
8. Les stations de systèmes légers sur rails ou de systèmes lourds sur rails doivent être conçues de manière à être accessibles aux passagers aveugles, sourdes-aveugles et vivant avec une vision partielle. Elles doivent inclure :
 - indicateurs tactiles de surface de marche (ITSM) placés aux abords des plateformes;
 - éclairage approprié;
 - pistes conçues à l'aide d'ITSM dans les aires ouvertes;
 - annonce verbale des trains qui arrivent, y compris la destination prévue de ces derniers,

² WCAG 2.0 est accessible en ligne à l'adresse suivante :
<http://www.w3.org/TR/WCAG20/>

- méthodes de communication accessibles et aisément repérables pour demander de l'aide;
 - signalisation accessible.
9. Les systèmes de transport y compris les lignes de métro ou de train léger sur rail devraient posséder un mécanisme au moyen duquel les personnes handicapées peuvent appeler à l'avance pour bénéficier de l'aide des employés pour circuler dans les stations ou gares. L'annonce de la prochaine station devrait se faire une première fois au moment de quitter la station de départ et une seconde fois à l'approche de la prochaine station. Cela donnerait à plus de temps une personne handicapée pour se préparer à quitter le train.
 10. Si le fournisseur de système de transport utilise un système de cartes de transport, comme un système de cartes intelligentes, les utilisateurs aveugles, sourds-aveugles ou ayant une vision partielle doivent être capables de charger, d'utiliser et de contrôler eux-mêmes la validité de leur carte de transport.
 11. Les fournisseurs de système de transport desservant des municipalités de plus de 200 000 habitants doivent mettre sur pied des comités consultatifs sur l'accessibilité du transport et elles doivent consulter ces comités à intervalles réguliers lorsqu'il s'agit d'instaurer de nouveaux projets et d'apporter d'importantes modifications au système de transport.
 12. Les conducteurs de véhicules de transport en commun doivent recevoir une formation sur la façon d'interagir correctement et efficacement avec les passagers handicapés, y compris les personnes aveugles, sourdes-aveugles ou ayant une vision partielle.
 13. Les réseaux de transport en commun doivent indiquer sur toutes leurs plateformes (applications, sites Web, dépliants, etc.) une adresse où un passager peut soumettre une plainte ou offrir des félicitations.

Organismes qui soutiennent cet énoncé de position

[Access for sight impaired Consumers](#)

[Alliance for Equality of Blind Canadians](#)

[Alberta Society for the Visually Impaired - Edmonton](#)

[Conseil canadien des aveugles](#)

[Société nationale canadienne des sourds-aveugles, SNCSA](#)

[INCA](#)

[Guide Dog Users of Canada](#)

[Views for the Visually Impaired](#)

[Vision Impaired Resource Network](#)