

Mémoire sur le projet de *Plan stratégique de développement du transport collectif*

Présenté dans le cadre des consultations publiques menées par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

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

Décembre 2020

Mémoire rédigé par le comité stratégique de la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal, composé du Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal) et d'Ex aequo. La Table regroupe près d'une vingtaine d'organismes communautaires de Montréal préoccupés par l'accessibilité universelle des transports collectifs.

Table des matières

Introduction	3
Pour une offre de services de transport collectif <i>réellement</i> adaptée aux besoins	4
L'harmonisation des services et de la mise en accessibilité des transports collectifs à l'échelle métropolitaine : l'importance d'un nivellement par le haut.....	4
L'accélération et la priorisation de la mise en accessibilité universelle sur l'ensemble de la chaîne de déplacement	5
Amélioration de l'expérience des usagers et usagères des services de transport adapté	7
Intégration des services de transport adapté et régulier pour une bonification des options de déplacement	7
L'atteinte de normes <i>optimales</i> par le Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté.....	8
Une offre de transport adapté améliorée pour permettre la réalisation de l'ensemble des habitudes de vie.....	8
L'accessibilité universelle comme critère de priorisation des programmes d'intervention.....	10
Conclusion	11
Annexe I - Résumé de nos demandes	13
Annexe II - Liste des membres de la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal	14

Introduction

Le premier Plan stratégique de développement (PSD) proposé par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) s'inscrit dans un contexte où l'urgence climatique impose l'atteinte de cibles de réduction des gaz à effet de serre, où la congestion routière accrue doit être apaisée et où le vieillissement de la population engendre des changements aux habitudes de déplacement. Il n'est donc pas étonnant de constater que les stratégies présentées dans le présent PSD aient pour cible principale de faire passer la part modale du transport collectif de 25% à 35% d'ici 2031.

Au Québec, environ 33% de la population âgée de 15 ans et plus vit avec une incapacité selon les données de l'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement (EQLAV). Ce pourcentage s'élève à 57% pour les personnes âgées de 65 ans et plus¹. De plus, selon les données de l'Observatoire des tout-petits, les enfants âgés de 0 à 5 ans sont au nombre de 530 091 dans l'ensemble de la province et le quart d'entre eux résideraient dans la région de Montréal². Lorsque l'ARTM mentionne vouloir « attirer de nouveaux usagers du transport collectif » et « retenir les usagers actuels et futurs »³ dans les différents réseaux de transport du territoire, il va sans dire que l'application des principes de l'accessibilité universelle constitue un moyen d'action concret pour atteindre ces objectifs.

Définie comme étant « le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents »⁴, l'accessibilité universelle, comme son nom l'indique, bénéficie à l'ensemble de la population, et notamment aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, aux personnes âgées et aux jeunes familles avec enfant en poussette dont les besoins de mobilité spécifiques sont trop souvent passés sous silence. Pour que l'ensemble des usagers et usagères des transports collectifs de la grande région de Montréal puissent se déplacer *sans rupture ni entrave*, et ce

¹ Fournier, C., Godbout, M. et Cazale, L. (2013). *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 : Méthodologie et description de la population visée*, vol. 1, Québec : Institut de la statistique du Québec.

² L'Observatoire des tout-petits (2019). *Dans quels environnements grandissent les tout-petits du Québec? Portrait 2019*, Montréal : Fondation Lucie et André Chagnon, p. 12.

³ Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 13.

⁴ Définition développée en 2011 par le Groupe DÉFI Accessibilité (GDA) dans son Rapport de recherche pour les milieux associatifs de Montréal : *accessibilité universelle et designs contributifs* (version 5.3), écrit par Langevin, Rocque, Chalghoumi et Ghorayeb de l'Université de Montréal.

« quel que soit le mode, le moment de la journée privilégié et les secteurs de la région dans lesquels les déplacements seront réalisés »⁵, nous sommes d’avis que ce premier positionnement stratégique de l’ARTM doit s’imposer comme un exemple à suivre en matière d’accessibilité universelle afin que le ton soit donné pour les décennies à venir : l’inclusion des personnes en situation de handicap doit être une priorité pour les décideurs en transport collectif du Montréal métropolitain.

Dans ce mémoire, nous commenterons principalement la 3^e stratégie énoncée visant à assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins des usagers et usagères. D’abord, nous ferons part de nos préoccupations concernant l’harmonisation des services et de la mise en accessibilité sur le territoire, puis nous proposerons des changements au projet de PSD en faveur d’une accélération et d’une priorisation de la mise en accessibilité. Ensuite, nous préciserons nos attentes face à l’amélioration des services de transport adapté et, finalement, nous soulignerons l’importance d’inclure l’accessibilité universelle dans les dispositifs de suivi et d’évaluation de la présente planification.

Pour une offre de services de transport collectif *réellement* adaptée aux besoins

L’harmonisation des services et de la mise en accessibilité des transports collectifs à l’échelle métropolitaine : l’importance d’un nivellement par le haut

L’action 3.2, proposée afin d’assurer le développement d’une offre de services adaptée aux besoins, porte sur l’accélération et l’harmonisation de la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l’échelle métropolitaine. Tel que mentionné dans le PSD, les niveaux de services offerts par les différentes sociétés de transport de la région, de surcroît l’accessibilité de ces services, ne sont pas équivalents et il importe, dans une perspective d’équité et de standardisation, de rétablir un certain équilibre.

Toutefois, il convient de préciser qu’un nivellement par le bas n’est pas à envisager. L’augmentation de la qualité du service devrait donc tenir compte de ces disparités en vue d’un nivellement par le haut. **Nous enjoignons l’ARTM à préciser qu’elle harmonisera les services de transport collectif en fonction des meilleures pratiques telles que perçues**

⁵ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 106.

par les usagers et usagères qui sont les mieux placés pour juger de la portée réelle des stratégies d'amélioration de la qualité de service sur le terrain. En matière d'accessibilité, il ne fait aucun doute que les usagers et usagères ayant des limitations fonctionnelles sont les expert-es vers lesquelles l'ARTM doit se tourner afin d'établir les meilleures pratiques qui fixeront la barre de l'harmonisation puisque les bonnes pratiques telles qu'envisagées par les personnes gestionnaires ne s'accordent pas toujours sur la même note que celles bonifiant réellement l'expérience client. À cet effet, puisque l'ARTM avance que « l'accessibilité universelle sera considérée en amont de la construction ou de la rénovation d'équipements et d'infrastructures, de l'acquisition de véhicules et dans le développement des technologies »⁶, nous réitérons que la consultation des personnes ayant des limitations fonctionnelle dès la phase de planification des projets est essentielle.

L'accélération et la priorisation de la mise en accessibilité universelle sur l'ensemble de la chaîne de déplacement

En ce qui a trait à la mise en accessibilité universelle sur le territoire de l'ARTM, nous soulignons que celle-ci doit se faire dans l'ensemble des installations et des infrastructures du transport en commun du territoire afin que les usagers et usagères puissent emprunter des trajets universellement accessibles de leur point de départ à leur point d'arrivée. C'est ici que ce que nous appelons la *chaîne de déplacement* prend toute son importance. Lorsqu'il est mentionné que « la mise en accessibilité universelle sera priorisée sur le réseau structurant et aux pôles d'échanges »⁷, nous entendons que des segments de la chaîne de déplacement empruntés par les usagers et usagères pour se rendre sur le réseau structurant et aux pôles d'échanges demeureront déficients du point de vue de l'accessibilité universelle tant que l'ARTM ne les priorisera pas. **Les transports collectifs, en réseaux, se doivent d'être accessibles universellement en tout et non en partie pour attirer de nouvelles personnes et retenir la clientèle actuelle. Nous recommandons donc le retrait de la phrase citée précédemment qui laisse croire que la chaîne de déplacement est décomposable alors qu'elle ne l'est pas.**

Pour ce qui est du *Programme de développement et d'harmonisation de la mise en accessibilité universelle*, nous sommes reconnaissants que l'ARTM précise qu'elle tiendra compte du niveau

⁶ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 106.

⁷ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 106.

de maturité des organismes publics de transport collectif (OPTC) lors de l'application du programme. Dans l'optique où les niveaux de maturité des OPTC diffèrent, la ligne de départ à partir de laquelle l'accélération de la mise en accessibilité sera lancée sera forcément différente d'une société de transport à l'autre; cette nuance nous apparaît primordiale. Il est également important que l'ARTM reconnaisse qu'elle est propriétaire d'installations de transport collectif.

Le PSD devrait mentionner que le programme de mise en accessibilité qui sera développé s'appliquera aux installations et équipements de l'ARTM en plus de ceux des OPTC. De cette manière, elle donnera l'exemple quant à l'importance qu'elle accorde à l'accessibilité universelle et pourra insister auprès des OPTC pour que la mise en accessibilité se concrétise partout sur le territoire.

En fin de section, le PSD prévoit des interventions prioritaires pour la période s'étalant de 2021 à 2030 afin d'accélérer et d'harmoniser la mise en accessibilité des réseaux. Parmi les 3 interventions listées, nous retenons que l'ARTM prévoit utiliser les 9 prochaines années pour établir un plan d'action de mise en œuvre de sa *Politique de l'accessibilité universelle*. Nous nous attendons à ce que ce plan d'action soit effectif et appliqué bien avant ce délai de 9 ans. C'est pourquoi nous suggérons à l'ARTM de **bonifier sa liste d'interventions prioritaires avec quelques-uns des engagements suivants : accorder un financement dédié à la mise en accessibilité universelle, effectuer la mise en accessibilité universelle des infrastructures existantes, rendre pleinement accessible l'ensemble des plateformes numériques et de communication, créer un langage commun à l'ensemble des OPTC en matière d'accessibilité universelle, développer des ententes de services qui intègrent l'accessibilité universelle avec les OPTC, etc.** De cette manière, la volonté de l'ARTM de s'engager pleinement pour l'inclusion des personnes en situation de handicap sera sans équivoque.

Dans la même ligne d'idées, **le dernier point de la liste des interventions prioritaires énonçant la réalisation d'enquêtes et de diagnostics sur les besoins, les habitudes et les entraves au déplacement des personnes ayant des limitations fonctionnelles doit être révisé afin que la réalisation des recommandations issues de ces enquêtes soit considérée comme une intervention prioritaire.** Pour qu'une étude soit utile, il faut certainement que celle-ci mène à des changements concrets bénéficiant aux usagers et usagères. L'ARTM doit amener les OPTC à corriger leurs lacunes en matière d'accessibilité

universelle, tout comme elle doit se réserver le même traitement relativement aux installations et équipements qu'elle possède.

Amélioration de l'expérience des usagers et usagères des services de transport adapté

D'abord, nous tenons à rappeler que lorsqu'il est mentionné, dans le présent PSD, que des mesures inspirées des meilleures pratiques seront implantées afin d'améliorer la qualité de service, il devrait être précisé qu'il s'agit des meilleures pratiques de l'avis des usagers et usagères. Par exemple, dans la première section portant sur l'action 3.3. qui sera réalisée pour soutenir la stratégie qui nous intéresse, nous devrions lire que des mesures « inspirées des meilleures pratiques »⁸ *selon les usagers et usagères* seront implantées.

Intégration des services de transport adapté et régulier pour une bonification des options de déplacement

Nous comprenons, à la lecture des visées de l'action 3.3, que l'intégration des services de transport adapté et régulier sera priorisée par l'ARTM, et ce dans le but de *favoriser* une utilisation combinée des réseaux régulier et adapté. **Nous soulignons qu'une meilleure intégration des différents réseaux de transport ne devrait jamais avoir pour but d'abaisser les services offerts aux usagers et usagères du transport adapté. Celle-ci doit plutôt viser à offrir une option supplémentaire aux personnes utilisant le transport adapté afin de multiplier leurs options de déplacement et ainsi améliorer leur expérience de transport.** De même, une meilleure intégration des services de transport adapté et régulier entre les sociétés de transport doit certes être encouragée, mais toujours en fonction d'une bonification des options de déplacement. Les usagers et les usagères ayant des limitations fonctionnelles connaissent leurs besoins en matière de transport et, par conséquent, sont les seul-es à pouvoir déterminer l'option de déplacement convenant à leur situation et leur permettant de réaliser des trajets sécuritaires.

Par le fait même, nous voyons d'un bon œil que l'ARTM entreprenne la formation des usagers et usagères du transport adapté à l'utilisation du réseau régulier. Cette formation est plus que nécessaire afin que les personnes visées puissent apprendre le fonctionnement du réseau

⁸ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 108.

régulier tout en étant accompagnées par des spécialistes. Là où le bât blesse, c'est lorsqu'il est spécifié que cette formation a pour but de « *favoriser* une utilisation combinée des réseaux de transport adapté et régulier »⁹ ; **il serait plus juste d'écrire que les enseignements et l'accompagnement seront dispensés sur une base volontaire seulement, et ce dans le but d'élargir l'éventail des possibilités de déplacement des usagers et usagères du transport adapté intéressé-es par cette offre de formation.**

L'atteinte de normes optimales par le Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté

Via le *Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté*, l'ARTM entend améliorer les services de transport adapté de la région métropolitaine. Pour ce faire, des « normes *minimales* métropolitaines quant aux services de transport adapté »¹⁰ seront établies. **Nous demandons que le programme en question prévoie une démarche visant à établir des normes *optimales* en fonction des meilleures pratiques identifiées par les usagers et usagères; ce sont ces pratiques qui doivent devenir la norme à atteindre.** Toutes ambitions visant simplement l'atteinte de normes minimales risquent de ne pas mener à une amélioration de l'ensemble des services de transport adapté du territoire. Nous voulons éviter que les différentes OPTC se contentent de faire le minimum requis.

Une offre de transport adapté améliorée pour permettre la réalisation de l'ensemble des habitudes de vie

Tel que statué en introduction, l'accessibilité universelle a pour prémisses l'inclusion de tous et toutes au sein des différentes sphères de la société. En outre, les personnes en situation de handicap bénéficient directement de la mise en accessibilité universelle des transports collectifs et de l'amélioration de l'offre de transport adapté. Pour qu'un service de transport soit réellement adapté aux différentes réalités, il se doit de permettre à ses usagers et usagères de réaliser l'ensemble de leurs activités quotidiennes. Le processus de production de handicap (PPH) nous indique, à ce propos, que « la réalisation des habitudes de vie peut être influencée par le renforcement des capacités ou la compensation des incapacités par la réadaptation et

⁹ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 109.

¹⁰ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 108.

des aides techniques, *mais également par la réduction des obstacles dans l'environnement* »¹¹. Parmi ces obstacles, nous retrouvons entre autres les préjugés, le manque de ressources et l'absence d'accessibilité universelle de l'environnement bâti.

Ce préambule veut porter à l'attention de l'ARTM que **les personnes ayant des limitations fonctionnelles, parmi lesquelles plusieurs sont des personnes âgées, ont non seulement le droit de s'attendre du service de transport adapté de leur région qu'il les aide à « se mouvoir de façon sécuritaire »¹², mais également qu'il leur permette de réaliser l'ensemble de leurs habitudes de vie.** En l'absence d'alternatives accessibles, plusieurs personnes utilisant le transport adapté en dépendent. L'accent placé sur l'accès aux services essentiels dans le présent PSD ne tient pas compte du fait que la participation sociale pleine et entière des personnes en situation de handicap ne se résume pas à pouvoir se rendre à l'épicerie ou à la pharmacie, soit à pouvoir se déplacer vers les lieux dispensant des services essentiels exclusivement. La *Politique de mobilité durable 2030*, produite en 2018 par le gouvernement du Québec, énonce d'ailleurs que « l'accessibilité des services est cruciale pour permettre à toute personne de contribuer activement à la société »¹³, ce qui contraste avec la simple possibilité de pouvoir combler ses besoins dits essentiels.

Dans un second temps, **nous considérons que la présente planification stratégique doit tenir compte des besoins croissants relatifs au phénomène de vieillissement de la population, mais également de ceux découlant de la complexité de la situation de certaines personnes ayant des limitations profondes et des besoins diversifiés.**

Présentement, une portion des personnes admises dans les divers services de transport adapté ne peuvent être déplacées en raison de l'absence de véhicules adaptés à leur condition et leurs besoins, du manque de formations spécifiques pour les chauffeurs, ou encore en raison du manque de ressources véhiculaires. Pourtant, ces personnes remplissent les critères établis par le Ministère des Transports du Québec (MTQ); l'offre de service actuelle ne répond donc pas à l'ensemble des besoins de mobilité¹⁴. Les transporteurs doivent être en mesure de s'adapter à

¹¹ Réseau international sur le processus de production du handicap (RIPPH) s.d. *Le Modèle de développement humain – Processus de production du handicap*, Lien URL : <https://ripph.qc.ca/modele-mdh-pph/le-modele>

¹² ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 109.

¹³ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2018). *Transporter le Québec vers la modernité : Politique de mobilité durable 2030*, Québec : Gouvernement du Québec, p. 27.

¹⁴ La Politique de mobilité durable 2030 consent également ce manquement dans l'offre de service actuelle : « Malgré les efforts consentis au cours des dernières années, les programmes en transport adapté n'ont pas suivi l'augmentation des besoins de la clientèle au fil du temps et il reste du chemin à parcourir en ce qui concerne le

cette clientèle malgré les défis que cela implique. Selon nous, une réflexion sur les solutions structurantes et harmonisées à mettre en place s'impose afin d'éviter que les accommodements individuels, accorder de manière inéquitable, définissent la norme applicable.

Tout ceci nous mène à proposer deux modifications à la liste des interventions prioritaires prévues pour la décennie 2021-2030 pour l'action 3.3. D'abord, le premier élément suggéré devrait parler de *normes optimales* en fonction des meilleures pratiques identifiées par les usagers et usagères plutôt que de *normes minimales*. Ce n'est qu'en ces termes que nous pouvons aspirer à une réelle amélioration des services offerts. Puis, un élément concernant la nécessité de faire le point sur les mesures structurantes devant être implantées afin de desservir les usagers et usagères du transport adapté ayant des besoins complexes doit être ajouté à la liste.

L'accessibilité universelle comme critère de priorisation des programmes d'intervention

Le PSD 2021-2030 produit par l'ARTM énonce plusieurs actions se déclinant en programmes d'intervention. Il stipule que ces programmes seront priorisés en fonction de 4 critères d'évaluation, soit « le niveau de contribution à l'atteinte des cibles, l'amélioration de l'accessibilité [aux lieux d'activités], l'efficacité économique [et] l'horizon des gains »¹⁵. **Nous sommes forcément déçus de constater que l'accessibilité universelle ne constitue pas un critère d'évaluation considérant que plus les réseaux de transports collectifs seront accessibles aux personnes âgées, aux personnes ayant des limitations fonctionnelles et aux jeunes familles, plus ils attireront de nouvelles personnes et retiendront les usagers et usagères actuel·les.** L'augmentation de la part modale du transport collectif ne peut qu'être proportionnelle à la priorisation accordée à la mise en accessibilité universelle et à l'amélioration des services de transport adapté.

Pour ce qui est des indicateurs de suivi qui permettent des ajustements annuels et une révision quinquennale en phase avec la réalité terrain, **nous demandons à ce qu'un indicateur soit créé afin de mesurer la maturité des différentes OPTC en matière d'accessibilité.** En effet,

financement du transport adapté. » Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2018). *Transporter le Québec vers la modernité : Politique de mobilité durable 2030*, Québec : Gouvernement du Québec, p. 28.

¹⁵ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 138.

il est impossible, sans outil adéquat pour mesurer l'efficacité des actions posées, de faire les ajustements qui s'imposent. Une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins est tributaire de l'établissement de cibles mesurables quantitativement et qualitativement.

Enfin, **nous savons que pour que l'accessibilité universelle soit réellement prise en compte en amont des divers projets, la gestion des portefeuilles doit inclure des critères permettant son inclusion dans les montages financiers.** De cette manière, les chances de voir les énoncés de vision se réaliser pleinement par l'investissement de fonds dédiés à l'accessibilité universelle dans l'ensemble des projets seront décuplées.

Conclusion

En observant attentivement la planification stratégique proposée, nous remarquons que certains programmes d'intervention, notamment celui sur l'électrification des transports, prévoient déjà l'attribution d'enveloppe budgétaire¹⁶. Par le fait même, les interventions prioritaires listées pour le programme d'électrification sont sans équivoque quant à la volonté de l'ARTM d'aller de l'avant du côté des énergies vertes; il est directement question d'électrification des infrastructures et du matériel roulant. Nous souhaitons que le même aplomb soit mobilisé lorsque l'on parle de la mise en accessibilité des transports collectifs et de l'amélioration des services de transport adapté. Nous souhaitons que l'inclusion des personnes en situation de handicap occupe une place tout aussi enviable au sein du présent PSD.

De ce fait, nous questionnons la fusion des budgets dédiés à l'accessibilité universelle et à l'électrification des transports telle que présentée au tableau 19¹⁷, surtout considérant qu'il est spécifié que les coûts de ces mises aux normes pourront difficilement être soutenus dans le contexte actuel de financement. L'après-crise et les potentielles coupures budgétaires auxquelles fera face l'ARTM ne doivent pas compromettre la réalisation de ses engagements en accessibilité universelle. Ce faisant, la présente planification stratégique devrait prévoir un fonds destiné aux projets en accessibilité universelle ne risquant pas d'être absorbé par les projets d'électrification des transports. La prise d'engagements en accessibilité universelle, consolidée par un budget chiffré et dédié, est incontournable pour l'atteinte des cibles que s'est fixées l'ARTM.

¹⁶ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 136.

¹⁷ ARTM (2020). *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, p. 148.

Le Sommet de la Ville de Montréal de 2002 aura permis que l'accessibilité universelle fasse son entrée dans le vocabulaire des décideurs de la région. Il est grand temps de passer des mots à l'action en priorisant l'expérience client; la mise en accessibilité universelle des réseaux de transport collectif du Montréal métropolitain doit s'accélérer pour que les usagers et usagères ayant des limitations fonctionnelles puissent utiliser l'ensemble des infrastructures et équipements disponibles, et ce avec quiétude.

Annexe I - Résumé de nos demandes

1. Que les services de transports collectifs soient harmonisés et améliorés en fonction des meilleures pratiques telles que perçues par les usagers et usagères;
2. Que l'ensemble des installations et équipements composant la chaîne de déplacement soient universellement accessibles, et ce sur l'ensemble du territoire;
3. Que les installations et équipements dont l'ARTM est propriétaire soient visés par le programme de mise en accessibilité à venir;
4. Que des engagements concrets démontrant que le plan d'action de la *Politique de l'accessibilité universelle* à venir sera bel et bien implanté avant 2030 soient inscrits dans le PSD;
5. Que les recommandations issues des enquêtes sur les besoins, les habitudes et les entraves au déplacement des personnes ayant des limitations fonctionnelles prévues soient appliquées;
6. Que l'intégration des différents réseaux de transport n'occasionne pas une baisse des services de transport adapté et offre plutôt des options de déplacement supplémentaires;
7. Que la formation des usagers et usagères du transport adapté à l'utilisation du réseau régulier soit dispensée sur une base volontaire, et ce dans le but d'élargir l'éventail des possibilités de déplacement des usagers et usagères du transport adapté;
8. Que le *Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté* vise l'atteinte de normes *optimales* en fonction des meilleures pratiques identifiées par les usagers et usagères et non celle de normes *minimales*;
9. Que les services de transport adapté permettent aux usagers et usagères de réaliser l'ensemble de leurs habitudes de vie;
10. Que l'offre de services du transport adapté soit bonifiée relativement aux besoins croissants et de plus en plus complexes de la population;
11. Que l'accessibilité universelle soit un critère d'évaluation servant à prioriser les différents programmes et interventions;
12. Qu'un indicateur de suivi mesurant la maturité des différents OPTC en matière d'accessibilité soit créé pour qu'il soit possible de procéder à des ajustements en phase avec la réalité terrain;
13. Que la gestion des portefeuilles inclue des critères permettant l'inclusion de l'accessibilité universelle dans les montages financiers des divers projets.

Annexe II - Liste des membres de la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal

Aphasie Québec

Association de loisirs des personnes handicapées physiques de Montréal (ALPHA)

Association du syndrome de Usher du Québec (ASUQ)

Association québécoise des personnes de petite taille (AQPPT)

Centre communautaire Radisson (CCR)

Centre d'intégration à la vie active (CIVA)

Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle (CRADI)

Ex aequo

La joie des enfants

Moelle épinière et motricité Québec (MÉMO-QC)

Parents pour la déficience intellectuelle (PARDI)

Promotion intervention en milieu ouvert (PIMO)

Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)

Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal)

Société canadienne de la sclérose en plaques - section Montréal (SCSP)

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM)