



Avis d'Ex aequo sur le :

**Plan de développement d'accessibilité universelle
2030 de la STM**

Déposé le : 8 mars 2024

Introduction

Nous saluons l'initiative de la Société de transport de Montréal de consulter les citoyens et citoyennes en situation de handicap dans le cadre de l'élaboration de son plan de développement d'accessibilité universelle 2030. Ce plan revêt une grande importance aux yeux d'Ex aequo, car il servira de document de référence pour les six prochaines années. Le comité transport d'Ex aequo, composé de 15 membres, a analysé le projet de plan et formule ici des demandes et des commentaires dans le but de le bonifier.

Pour paraphraser les propos tenus par le président de la STM lors du forum public sur l'accessibilité universelle et le transport adapté du 21 février 2024, nous souhaitons contribuer à améliorer le service et à trouver de nouvelles pistes de solution pour défendre notre liberté.

Demandes d'ordre général

Le point fort de ce plan de développement est son approche globale. En effet, il prévoit des actions qui couvrent toutes les étapes du trajet dans le réseau régulier, de sa planification à l'arrivée à destination. Cette approche diminue de beaucoup le risque de bris de la chaîne de l'accessibilité lors du trajet.

Par contre, nous déplorons le manque de données exhaustives sur le chemin parcouru au niveau de la mise en œuvre de l'accessibilité universelle à la STM ainsi que l'absence de cibles chiffrées à atteindre d'ici 2030. Il est donc difficile de se prononcer sur le libellé de la plupart des actions. Le plan n'étant, dans sa forme actuelle, qu'une liste d'actions qui ne précise pas les résultats tangibles à atteindre, il ne pourra pas servir d'aide à la prise de décisions lors de l'élaboration des plans d'action annuels.

Lors du forum public, un intervenant de la STM a indiqué ne pas être en mesure de fixer des cibles pour chaque action en raison du manque de données sur le chemin parcouru.

Il est étonnant qu'après plus de quinze ans de mise en accessibilité du réseau régulier, la STM ne dispose pas, pour toutes les actions, des outils permettant la cueillette de données sur les avancées réalisées. Il est indispensable de savoir où nous en sommes, au niveau de la mise en œuvre, afin de convenir d'actions pertinentes et de cibles appropriées.

La plupart des « indicateurs de succès » sont des affirmations générales, alors qu'il devrait s'agir de cibles chiffrées, associées à un calendrier de réalisation. Comment mesurer les résultats autrement ? Pour mesurer les progrès et détecter les éventuelles lacunes, il faut colliger des données précises, ventilées selon les objectifs.

La STM doit se doter d'objectifs clairs, mesurables et définis dans le temps pour la progression de l'accessibilité universelle et se donner les outils pour en assurer le suivi et l'évaluation. Ces outils lui permettront de faire une mise à jour annuelle des progrès réalisés dans la mise en accessibilité universelle, et celle-ci servirait de référence pour l'élaboration de chaque plan d'action annuel.

Nous demandons à la STM de préciser, pour chacune des actions, le parcours réalisé et la cible à atteindre en 2030.

Nous demandons à la STM de développer des outils de cueillette de données sur les actions qui n'en ont pas afin de mesurer le chemin parcouru.

Demandes spécifiques

Accessibilité des autobus et du métro

Nous aimerions apporter des changements à deux actions :

- Le renforcement des procédures d'entretien préventif et curatif des véhicules et des équipements dont le bon fonctionnement est critique pour offrir un service en AU, notamment les escaliers mécaniques, les ascenseurs, les rampes de bus et les portes-papillon motorisées (p. 8);
- La poursuite du programme d'accessibilité du métro et de l'implantation de parcours universellement accessibles dans le réseau du métro (p. 16).

1. Autobus

Nous croyons qu'il faut ajouter une action portant uniquement sur la fiabilité du déploiement des rampes. Depuis le tout début de la mise en accessibilité du réseau d'autobus aux personnes utilisant un fauteuil ou une aide à mobilité motorisée, en 1997, les utilisateurs et utilisatrices réclament une plus grande fiabilité du déploiement. Il est vrai que celle-ci s'est améliorée, mais après toutes ces années, elle ne devrait plus être un enjeu.

Selon vos données, les rampes ont un taux de fiabilité de 96,6 %. Nous avons la conviction que ce taux est nettement plus bas l'hiver à cause de l'épandage de gravier sur la chaussée. D'ailleurs, lors de la reprise du déploiement obligatoire des rampes par les chauffeurs au Centre de transport Mont-Royal, en janvier 2023, la STM a constaté que l'accumulation de gravier rend cette procédure difficile.

De plus, le taux de 96,6 % de fiabilité du déploiement des rampes ne tient pas compte du fait que plusieurs chauffeurs ne savent pas trop comment s'y prendre pour diverses raisons. Le projet pilote de déploiement obligatoire des rampes à la rentrée des bus au Centre de transport Mont-Royal et au Centre de transport Legendre a démontré qu'environ 30 % des chauffeurs avaient de la difficulté à exécuter correctement les manœuvres de déploiement.

Le plan doit donc contenir un libellé plus précis que « renforcement des procédures d'entretien préventif et curatif [...] des équipements dont le bon fonctionnement est critique pour offrir un service en AU, notamment [...] les rampes de bus » ou « renforcement des procédures pour la livraison des services de bus [...] accessibles ».

Nous demandons à la STM d'ajouter l'action suivante dans son plan de développement d'accessibilité universelle 2030 : « Mettre en place les bonnes pratiques de Toronto Transit pour assurer 100 % de fiabilité du déploiement des rampes des bus. »

2. Métro

La STM doit faire valoir haut et fort sa détermination à rendre l'ensemble du réseau du métro accessible universellement. Pour atteindre un objectif aussi ambitieux, elle doit se projeter dans l'avenir et fixer des échéances. Dans une entrevue accordée au journal *Le Devoir* le 12 octobre 2016, elle a affirmé que l'ensemble du réseau du métro serait accessible en 2038¹. Compte tenu des besoins criants et de la discrimination à grande échelle qui perdure, on peut cependant affirmer sans se tromper que cette date butoir est trop lointaine. Il est primordial d'accélérer les investissements pour la mise en accessibilité du métro et de viser plutôt une échéance de 2035.

Dans l'immédiat, malheureusement, la cible de 41 stations accessibles pour 2030 se traduira, non par une accélération, comme l'indique le plan, mais par un ralentissement. En effet, deux stations tout au plus seront adaptées chaque année à compter de 2025. À ce rythme, la mise en accessibilité du reste du réseau prendra encore vingt ans. C'est difficilement acceptable. L'échéance ambitieuse de 2035 signifie quant à elle l'adaptation de quatre stations par an.

Nous n'ignorons pas que la mise en accessibilité du métro dépend du financement du gouvernement provincial. Si l'on veut que ce dernier comprenne bien l'urgence d'investir massivement dans ce domaine, il faut la souligner avec force dans les documents de la STM. Pour reprendre les paroles prononcées par le président de la STM lors du forum sur l'accessibilité universelle et le transport adapté, « l'ambition doit se traduire en moyens pour qu'on la concrétise ». Par conséquent, il y a lieu de redoubler d'efforts pour aller chercher le financement (y compris au pallier fédéral) et d'inscrire clairement cette volonté dans le plan. Comme elle l'indique à la page 12 de son Plan stratégique organisationnel 2030, la STM doit exercer son leadership dans la mise en œuvre de projets majeurs.

Par ailleurs, on ne peut pas dire que l'enjeu de l'accessibilité des stations de métro jouisse, malgré son importance capitale, d'une bien grande visibilité dans le public. Il ne s'agit pas d'un projet de société que la population puisse partager puisqu'elle n'en est pas informée adéquatement. Il revient donc à la STM d'en parler davantage pour faire passer le message. Si le débat public s'engage (ce qu'on ne peut qu'espérer), il ne manquera pas de tourner autour de l'importance considérable des investissements publics requis. Il incombera alors à la STM d'expliquer que ces investissements n'ont rien de comparable au coût humain, social et économique du manque d'accessibilité pour les personnes concernées.

À cet égard, nous notons que la mairesse Plante prend parfois sa plume pour s'exprimer dans les médias sur certains sujets chauds, dont la crise du logement². Elle pourrait peut-être en faire autant avec la question du financement de l'accessibilité universelle à

¹ Jeanne Corriveau, « Des ascenseurs dans 31 stations de métro d'ici 2022 », *Le Devoir*, 12 octobre 2016, <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/481959/montreal-des-ascenseurs-dans-31-stations-de-metro-d-ici-2022>

² Valérie Plante, « Montréal peut et doit demeurer une métropole abordable », *Le Devoir*, 2 mars 2024 <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/808301/idees-montreal-peut-doit-demeurer-metropole-abordable?>

la STM, qui est elle aussi en situation de crise permanente. L'accessibilité universelle n'est pas actuellement une question politique, mais simplement une question technique ou, au mieux, administrative. Or le handicap est un enjeu éminemment politique puisqu'il résulte des choix effectués par les gouvernements. C'est en effet le capacitisme inhérent aux politiques publiques qui le produit. Par conséquent, il y a lieu de parler publiquement des moyens dont la STM cherche à se doter pour pallier le handicap, c'est-à-dire pour combattre la discrimination fondée sur le handicap qui est interdite par la *Charte des droits et libertés de la personne*. Le ralentissement appréhendé de la très lente mise en accessibilité du métro, qui est attribuable au sous-financement, est une manifestation concrète de choix politiques objectivement néfastes, mais considérés comme « normaux », « rationnels », « raisonnables » ou « pragmatiques » par les autorités dans une société où la norme capacitiste sous-tend la hiérarchie des priorités. Aucun des adjectifs ci-dessus, on l'aura compris, ne saurait être humainement accolé à une quelconque forme de discrimination.

Dans les faits, cela semble pourtant être le cas : le financement n'est même pas garanti pour les phases 3 et 4 censées permettre d'aboutir à seulement 41 stations accessibles. Et il est inexistant pour les phases subséquentes de mise en accessibilité des 27 stations restantes après 2030. Le sous-financement chronique de l'exploitation du transport collectif a fait les manchettes dernièrement. Le président et la directrice générale de la STM se sont d'ailleurs exprimés publiquement à ce sujet. Il serait opportun d'en faire autant avec les besoins en accessibilité du métro.

Selon nous, le plan de développement d'accessibilité universelle offre une belle occasion de rappeler au gouvernement et au public l'urgence d'investir massivement dans les ascenseurs.

Nous demandons à la STM d'ajouter l'action suivante dans son plan de développement d'accessibilité universelle 2030 : « Accélérer l'installation d'ascenseurs dans le réseau du métro pour le rendre entièrement accessible universellement d'ici 2035. »

Conclusion

Nous osons espérer que nos commentaires et propositions auront retenu votre attention et que nos demandes se retrouveront dans la version finale du plan de développement d'accessibilité universelle 2030. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous en faire part. Comme toujours, nous sommes à votre entière disposition pour poursuivre la conversation.