



Commentaires de SEDA : Services aux entreprises pour le développement de l'accessibilité sur l'initiative de modernisation de la réglementation- Phase 1 : transports accessibles

1. **Notion de contrainte :** Inclure, définir et diffuser, de pair avec le concept d'accessibilité, les définitions de la notion de contrainte : opérationnelle, technique et financière.
2. **Équipements existants et rénovés :** Préciser si les plans définis par les codes et règlements doivent se baser sur tous les équipements existants «rénovés/restaurés/modernisés» ou uniquement sur les nouveaux équipements. *Contexte :* Les investissements requis sur des équipements existants sont souvent plus onéreux que ceux requis lors de la conception ou de la construction de nouveaux équipements.
3. **Processus d'analyse :** Établir deux processus d'analyse multicritères uniformisés et officiels:
 - a) Pour les nouveaux équipements;
 - b) Pour les équipements existants «rénovés/restaurés/modernisés».

Établir les deux processus d'analyse multicritères en s'inspirant de l'approche américaine et former un comité consultatif composé de représentants diversifiés. En finalité, ces analyses permettront de définir et d'estimer les investissements requis et ainsi établir la «contrainte financière».

4. **Financement :** Établir une enveloppe distincte fédérale officielle, dédiée et fermée, accordée à la subvention des améliorations de l'accessibilité (enveloppe «accessibilité»). Répartir les investissements selon les priorités établies par les processus d'analyse (point 3) et définir cette enveloppe en s'appuyant sur les orientations établies (points 1 et 2). Possibilité complémentaire : proposer aux organismes/entreprises de consacrer un pourcentage (%) fixe de leur budget à l'accessibilité (par exemple : 5% du budget d'un projet).
5. **Structure de financement :** Établir un processus d'analyse d'octroi de l'enveloppe «accessibilité» afin de définir ce qui est réalisable financièrement selon la disponibilité des budgets et ainsi définir la «contrainte financière» (points 1 et 4). Assurer l'application du processus d'octroi de financement par une autorité compétente telle qu'une ou des instances gouvernementales (ex : aux États-Unis le Federal Transit Administration (FTA) analyse les plans de transport et c'est le Department of Transportation (DOT) qui accorde le financement). Préciser les rôles et les responsabilités de toutes les instances, établir les investissements à qui de droit.



6. **Norme et processus de suivi de mises à jour :** Afin de rencontrer l'objectif de l'Office «*veiller à ce que les obligations de l'industrie soient claires, prévisibles et pertinentes en ce qui a trait à une gamme de pratiques opérationnelles actuelles ou émergentes*», s'assurer que les requis spécifiés sont à jour avec les requis et normes américaines et bonnes pratiques internationales. À titre d'exemple, la norme ACNOR CSA-B-651 n'est pas à jour concernant l'évolution américaine de certains articles (4.1.2.3.1 et 4.1.5.3 Installation of warning indicators at stairs figure 12-A et figure 23-B, 4.1.2.4, 4.1.2.4 Direction indicators figure 13-A et B, 4.1.3.9.1 General D guardrails or other barriers figure 18). Différentes études et tests ont démontrés que ces normes étaient soit inefficaces ou créaient un problème de mobilité ou de sécurité. S'assurer qu'il existe un protocole de mise à jour des codes ou règlements afin que ceux-ci permettent de réelles améliorations pour le public, des investissements judicieux et tiennent compte de l'évolution de l'accessibilité. Une revue de la littérature et de l'évolution des normes, codes et lois doit être réalisée en parallèle avec le Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA). Les spécialistes en accessibilité considèrent l'ensemble des déficiences : physique, psychique, intellectuelle, visuelle et auditive dans une approche globale et leur apport serait complémentaire aux commentaires du CCA.
7. **Consultation et documentation :** Le comité consultatif sur l'accessibilité (CCA) est principalement composé de groupes de défenses de droits qui sont spécialisés dans les besoins spécifiques de leur clientèle respective ceci est nécessaire et précieux, il s'agit d'expert en besoins. Ce comité est aussi formé de représentants de l'industrie des transports et de différentes instances gouvernementales.

Proposition : afin d'améliorer l'impartialité du processus de consultation et de l'axer davantage sur le développement de solutions d'amélioration de l'accessibilité en plus de l'ACNOR, il devrait y avoir des gens spécialisés en accessibilité (ex : étudiants, professeurs, chercheurs, ordres professionnels, firmes de consultation, experts, etc.) afin d'apporter un regard scientifique et/ou concret, appuyés sur des faits (projets réalisés, innovations, prix et reconnaissances en accessibilité, etc.) et sur la documentation nationale et internationale sur l'accessibilité (ex : rapports de International Association of Public Transport (UITP), bonnes pratiques, évolution des normes et standards, etc.).



8. L'application ou la modification de la Loi et/ou de règlements/standards/codes :

Afin de rencontrer l'objectif de l'Office de «favoriser la détection et la correction efficaces et efficaces des cas de non-conformité» ainsi que de favoriser des «règles du jeu» égales et d'«améliorer l'uniformité dans les mesures d'accessibilité», l'Office devrait profiter de cette modernisation de la réglementation et s'inspirer de l'approche américaine qui, depuis l'adoption de l'Architectural Barriers Act (ABA) en 1968 et de l'Americans with Disabilities Act (ADA) en 1990, ont permis aux États-Unis de développer des processus et des directives précises d'application des requis en accessibilité. La formation du *United States Access Board* en 1973 a permis d'établir au fil des ans un processus permettant la mise à jour des normes, des lois, des standards et des directives en considérant les aspects de faisabilité, aux niveaux technique et financier et pour la sécurité de tous. Voici les sept étapes qui résument l'approche établie avant l'application ou la modification de la Loi et/ou de ses standards :

1 : Formation d'un comité consultatif composé des nombreux partenaires identifiés, par exemple : des fournisseurs de biens et services, des experts, des représentants des personnes handicapées, des autorités gouvernementales ou autres, etc.

2 : Validation et production d'une recommandation du comité consultatif en considérant l'aspect légal (normes et standards d'autres secteurs, etc.).

3 : Évaluation des impacts budgétaires de la recommandation du comité par le Office of Management and budget (OMB) et modifications si requises - durée établie à 90 jours.

4 : Publication de la recommandation approuvée par l'OMB sur le registre fédéral, consultations publiques et recueil des commentaires publics - durée établie entre 30 et 120 jours.

5 : Révision de la recommandation suite aux commentaires recueillis, si applicable.

6 : Réévaluation des impacts budgétaires de la recommandation par l'OMB et modifications, si requises - durée établie à 90 jours.

7 : Publication officielle dans le Registre fédéral.

Source des étapes : <https://www.access-board.gov/the-board/rulemaking>

9. **L'adoption d'une loi sur l'accessibilité fédérale** est souhaitable car celle-ci permettrait de définir les rôles et responsabilités de chacun et des règles du jeu globales claires, plutôt que de régler les plaintes au cas par cas en rendant des décisions exécutoires applicables uniquement aux transporteurs ou exploitants nommés dans les plaintes. Cette loi devrait être accompagnée d'un processus de suivi clair, de standards et de budgets.

10. **Vigie de conformité** : Concernant ce passage dans le document de travail de l'Office *«Pour ce qui est de la conformité avec les normes techniques proposées pour chacun des modes de transport, l'Office envisage d'exiger des transporteurs et des exploitants de gares qu'ils obtiennent son approbation avant d'acquérir du nouvel équipement et d'entreprendre de grandes rénovations, ou avant la construction de gares et les réfections majeures»*. La révision et l'approbation du devis technique incluant les budgets requis pour l'accessibilité est obligatoire en amont des appels d'offres mais doit également être suivi en cours de processus. À cet effet, l'ensemble des étapes suite à la rédaction du devis technique et à l'appel d'offre tel que : établir les plans et devis, la réalisation du projet et la livraison finale doivent être suivis et conformes. L'Office doit être en mesure de suivre et d'assurer la conformité de l'ensemble des étapes par le moyen d'un protocole et d'un processus établis. Ce protocole assurera l'imputabilité des différents intervenants quant à l'application des principes d'accessibilité établis dans le devis technique et l'octroi du contrat: chargé de projet, ingénieur, designer, architecte, entreprise, contracteur.

11. **Formation** : Concernant le *«Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience (RFP)»*, s'assurer que celui-ci est respecté et facilement réalisable pour les entreprises. Proposition : que le gouvernement crée une formation de type e-learning (ex : *«Disability Equality Training eLearning»* de National Disability Authority's, programme de formation suivi par les fonctionnaires du Gouvernement de l'Irlande) créer dans les deux langues, uniformisée, gratuite, par module et qui permet un suivi du nombre de personnes formées. Assurer un processus de mise à jour avec des délais définis en cours de carrière et pas uniquement à l'embauche.

12. **Répertoires de ressources (biens et services) et de bonnes pratiques** : Certaines mesures d'accessibilité requiert les mêmes ressources matérielles (par exemple : la signalétique braille français et anglais pour les salles de toilettes, les boutons poussoirs de couleur contrastantes pour l'ouverture des portes automatisées) et des ressources professionnelles (par exemple : une firme d'architectes, d'ingénieurs, de spécialistes, de designers qui connaît bien les requis de l'accessibilité). Afin de faciliter et de favoriser l'intégration de l'accessibilité pour le chargé de projet et l'organisation, il serait intéressant qu'une liste des fournisseurs de services liés à l'accessibilité soit consultable afin de développer non pas seulement la demande lié aux règlements, à la loi, au code et



aux standards, mais également l'offre. Un aspect souvent oublié qui ne favorise pas l'amélioration de l'accessibilité car l'accès aux ressources est un processus compliqué.

Un autre répertoire qui diffuse les bonnes pratiques des organisations permettrait de diffuser les «bons coups» et de sensibiliser les instances décisionnelles à intégrer l'accessibilité dans leur décision d'affaire, comme par exemple les Access City Awards en Europe, qui ont comme pour devise : «success of some cities can be an inspiration to others across Europe» : <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141> ceci est un exemple pour des villes mais pourrait être appliqué aux différents champs de l'Office.

Conclusion : Les 12 points énumérés ci-dessus sont formulés dans le cadre de la modernisation de la réglementation de l'Office mais ils pourraient être considérés dans une optique plus globale et canadienne, dans le contexte de l'engagement du Gouvernement d'adopter une loi d'accessibilité fédérale. Le site américain <https://www.disability.gov/> est un exemple d'endroit centralisé où sont présentées l'ensemble des aspects liés à l'accessibilité, avec les sections suivantes qui réfèrent aux différentes instances et ministères concernés : *Benefits, Civil Rights, Community Life, Education, Emergency Preparedness, Employment, Health, Housing, Technology and Transportation*. Un tel site serait une ressource utile pour les citoyens, les fonctionnaires, les professionnels et les gestionnaires Canadiens.

Les documents de travail et le résumé fait par l'Office permettent une compréhension des dernières années et une référence aux différents codes, règlements et standards liés aux champs d'activité de l'Office.

En vous remerciant de l'opportunité d'émettre nos commentaires sur cette initiative, je vous transmets mes salutations les plus cordiales,

Sarah Ève De Lisle

Directrice générale de SEDA : Services aux Entreprises pour le Développement de l'Accessibilité

[Membre ADIQ](#) / [Profil LinkedIn](#)

Téléphone : 438-882-4139

Courriel : info@sedaccessibilite.com

Suivez [SEDA](#) sur [Twitter](#) | [Facebook](#) | Sedaccessibilite.com

Service aux **E**ntreprises pour le **D**éveloppement de l'**A**ccessibilité

3337 avenue Laurier Est, Montréal, Québec, Canada, H1X 1V3

T : (438) 882-4139 E : info@sedaccessibilite.com