



Office  
des transports  
du Canada

Canadian  
Transportation  
Agency

# Document de travail : Lignes directrices sur les transports accessibles à l'intention des petits et des moyens fournisseurs de services de transport

Office des transports  
du Canada

Novembre 2020

Canada 

# Table des matières

1.	Introduction .....	2
2.	Contexte.....	2
3.	Petits et moyens FST .....	6
	Moyens fournisseurs de services de transport.....	7
	Petits fournisseurs de services de transport .....	7
4.	Ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant .....	9
	Modifications possibles aux exigences du RTAPH .....	10
	Délais convenables .....	11
	Défis particuliers .....	12
5.	Premiers projets de lignes directrices.....	14
	Premiers projets de lignes directrices pour moyens fournisseurs de services de transport.....	14
	Premiers projets de lignes directrices pour petits fournisseurs de services de transport.....	15
6.	Nous voulons votre opinion.....	17
	Questions aux FST.....	17
	Questions à l'ensemble des intervenants concernés .....	18
	Processus pour soumettre vos commentaires .....	18
7.	Prochaines étapes .....	19
	Annexe A – Grands fournisseurs de services de transport .....	20
	Annexe B – Petits et moyens fournisseurs de services de transport .....	22

# 1. Introduction

L'Office des transports du Canada (OTC) élabore de nouvelles lignes directrices sur les transports accessibles à l'intention [des petits et des moyens](#) fournisseurs de services de transport (FST). Ces lignes directrices énoncent ce qui est attendu des FST afin qu'ils s'acquittent de leurs obligations en matière de droits de la personne envers les voyageurs handicapés, conformément à la partie V de la [Loi sur les transports au Canada](#) (Loi).

Nous aimerions connaître l'opinion de personnes handicapées, de FST, de personnes du public et d'autres intervenants touchés à savoir ce qui devrait être inclus dans ces lignes directrices. La COVID-19 a eu de graves répercussions sur le secteur des transports et, par le fait même, sur les personnes handicapées. C'est le moment tout désigné pour voir à ce que l'accessibilité soit prise en compte dans toutes les étapes d'un trajet, mais aussi dans les activités courantes et futures.

L'objectif de l'OTC est de mettre en place les lignes directrices en 2021. Nous nous appuyerons sur elles pour établir un règlement exécutoire qui s'appliquerait aux petits et aux moyens FST et qui entrerait en vigueur, selon notre objectif, en 2022.

## 2. Contexte

L'OTC est un tribunal quasi judiciaire indépendant et un organisme de réglementation. Notre mandat consiste à protéger le droit fondamental des personnes handicapées à des services de transport accessibles, et notre vision, à rendre le réseau national de transport du Canada le plus accessible au monde.

Aux termes de la partie V de la Loi, tous les FST du réseau de transport fédéral doivent, sans se voir imposer une contrainte excessive, éliminer les obstacles aux possibilités de déplacement des personnes handicapées, afin qu'elles aient un accès égal à ce réseau. Si l'OTC reçoit une plainte, il peut ordonner à un FST, qu'il soit grand, moyen ou petit, de prendre des mesures correctives et de verser une indemnisation au voyageur handicapé lésé. L'OTC a le pouvoir d'ordonner différents types de mesures correctives. Il pourrait par exemple ordonner :

- à une compagnie aérienne de modifier ses politiques d'embarquement ou d'attribution de siège;
- à un exploitant de gare de fournir l'information dans un format accessible, par exemple en gros caractères;
- à une compagnie de chemin de fer transportant des passagers d'apporter des modifications à son équipement de transport.

L'OTC a récemment élaboré le [Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées](#) (RTAPH). Ce nouveau règlement renferme un ensemble complet de normes pour aider les grands FST à s'acquitter de leurs obligations en matière de droits de la personne, conformément à la partie V de la Loi. La plupart des dispositions du règlement sont entrées en vigueur le 25 juin 2020.

À quelques exceptions près, le RTAPH s'applique aux grandes compagnies aériennes, aux compagnies de chemin de fer transportant des passagers, aux transporteurs maritimes (traversiers) et aux exploitants d'autobus dans le réseau de transport fédéral, de même qu'aux gares en sol canadien qui les desservent (voir [annexe A](#)). Certaines dispositions du RTAPH s'appliquent également à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et à

l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Ces entités réglementées entrent dans la définition de « grands FST ».

Le RTAPH porte sur toutes les étapes d'un trajet et établit les exigences minimums pour les grands FST sur les aspects suivants :

- communications (p. ex., réservation),
- services (p. ex., aide avec les bagages),
- moyens de transport accessibles,
- formation du personnel,
- contrôle de sûreté et contrôle frontalier.

Le règlement est à jour et prévoit l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP) pouvant atteindre 250 000 \$ par violation.

Le RTAPH représente un pas important vers l'accessibilité universelle, quoiqu'il reste encore du travail à faire. En somme, le règlement ne vise pas les petits FST, tandis que certains autres qu'on qualifierait de « moyens », dans le présent document de discussion, n'entreront probablement plus dans la portée du RTAPH à cause de la COVID-19 qui a entraîné une baisse importante du nombre de clients qu'ils desservent.

En l'absence de normes claires et complètes, l'industrie ou les voyageurs ne savent pas toujours très bien à quoi s'attendre. Cette incertitude crée de la frustration pour les voyageurs handicapés. Les obstacles peuvent parfois leur causer de l'humiliation, de la douleur et de la souffrance, mais également faire augmenter le risque de conflits avec des FST, et le nombre de plaintes contre eux. Ensuite, l'absence de normes fait en sorte que les règles ne sont pas équitables entre, d'un côté, les FST qui sont proactifs et font des

investissements pour rendre les transports aussi accessibles que possible, et de l'autre, ceux qui ne font rien de tel.

Certains règlements et codes de pratiques volontaires s'appliquent aux petits FST. D'autres visent également des moyens FST qui n'entreront plus dans la portée du RTAPH. La partie VII du [Règlement sur les transports aériens](#) vise certaines compagnies aériennes. Le [Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience](#) s'applique quant à lui à de nombreux FST, qu'on encourage également à respecter [les codes de pratiques volontaires et les lignes directrices](#) de l'OTC.

Mais ces règlements et ces codes ne sont pas aussi à jour et complets que le RTAPH. Par exemple, ils ne traitent pas de nouveaux enjeux comme les allergies graves. Comme les codes de pratiques datent de plusieurs années, ils sont devenus désuets à certains égards, car ils portent sur des technologies ou des pratiques qui ne sont plus en usage.

Nous avons tenu une [consultation publique](#) entre décembre 2019 et février 2020 afin d'élargir la portée du RTAPH pour qu'il s'applique aux petits FST. À ce moment-là, nous n'avions pas envisagé la possibilité que des FST n'entrent plus dans la portée du RTAPH en raison d'une pandémie.

Les résultats de la consultation ont révélé qu'il faudra tenir d'autres discussions et analyses avant de mettre au point des normes complètes et exécutoires applicables aux petits FST. Mais dans l'intervalle, cela ne signifie pas que nous devons nous empêcher de prendre des mesures concrètes pour améliorer l'accessibilité. Et en cette période, il est primordial de réfléchir à la façon de rendre le réseau de transport accessible pour tous.

La pandémie de COVID-19 a eu de sérieuses conséquences pour tous les Canadiens. Les exigences de distanciation physique et les restrictions

concernant les déplacements ont porté un dur coup à l'industrie des transports. Malgré les difficultés auxquelles le secteur des transports doit faire face, il est plus important que jamais d'intégrer l'accessibilité dans les politiques, les activités, l'équipement et l'infrastructure des FST.

À mesure que l'industrie récupère des effets de la pandémie, la nouvelle réflexion sur la façon de fournir les services de transport s'avère l'occasion toute désignée de mettre en œuvre des principes de conception universelle, et de donner à un plus grand pourcentage de la population la capacité de se déplacer.

Rendre les déplacements accessibles, c'est à la fois respecter les droits fondamentaux des personnes handicapées et faire des choix opérationnels sensés.

### **3. Petits et moyens FST**

Les petits et les moyens FST constituent un groupe diversifié avec une grande variété de caractéristiques et de contextes opérationnels (voir l'[annexe B](#)). Ce sont par exemple :

- les aéroports situés dans le Nord, et les aéroports dans de grandes villes canadiennes;
- les compagnies aériennes menant leurs activités dans le Nord, en région ou dans des régions éloignées et, selon les répercussions de la COVID-19 sur leur volume de passagers, les compagnies aériennes qui franchissent des frontières internationales;
- les exploitants d'autobus qui franchissent des frontières provinciales;
- les petits exploitants de traversiers;

- les compagnies de chemin de fer à vocation touristique de différentes taille.

## **Moyens fournisseurs de services de transport**

Pour les besoins du présent document de consultation, les « moyens » FST sont ceux qui sont assujettis aux RTAPH pour l'année 2020, mais qui ne le seront plus bientôt en raison de la chute des volumes de passagers causée par la pandémie de COVID-19. Parmi ces FST, il faudra fort probablement inclure les aéroports et peut-être des compagnies aériennes aux prises avec de graves perturbations opérationnelles et financières attribuables à la pandémie et qui peinent à rester rentable.

## **Petits fournisseurs de services de transport**

Les petits FST sont ceux qui n'ont jamais été visés par la RTAPH. De même que leurs homologues de grande taille, certains de ces petits FST ont peut-être des difficultés financières et opérationnelles en raison de la COVID-19. Ils sont peut-être également confrontés à des contraintes particulières en ce qui concerne leurs infrastructures et à d'autres réalités opérationnelles.

Voici des exemples :

- Ils exploitent souvent des avions, des autobus, des trains et des traversiers de petite taille. Les portes, les toilettes et les soutes sont parfois trop petites pour certains fauteuils roulants et autres aides à la mobilité. Parfois, il n'y a pas de toilettes du tout. Les allées pourraient être trop étroites pour les fauteuils roulants de bord. Les capacités de poids pourraient ne pas suffire pour leur permettre de transporter de grosses aides à la mobilité. L'espace pourrait être insuffisant pour que



les chiens d'assistance de grande taille restent aux pieds de leur propriétaire.

- Leur équipement peut être relativement vieux et avoir été fabriqué à un moment où les normes techniques d'accessibilité étaient moins nombreuses ou différentes.
- Ils ont moins ou pas d'employés au sol ou aux différentes étapes d'un trajet. Par exemple, le pilote exploitant un aéronef dans le Nord canadien pourrait n'avoir aucun agent de bord pour fournir certains services pendant le vol; et manquer d'employés de bureau pour examiner les demandes complexes.
- Dans le Nord, ils sont confrontés aux défis économiques et logistiques associés à l'offre de services à un petit nombre de personnes réparties sur un vaste territoire; à cela s'ajoutent souvent des infrastructures très limitées et des conditions météorologiques difficiles.
- Dans le secteur du transport aérien, les pistes dans les régions nordiques et éloignées sont parfois courtes et non pavées, ce qui limite la taille et le poids des avions qui peuvent y atterrir. L'accès Internet n'est peut-être pas fiable, ce qui limite l'information que les compagnies aériennes et les aéroports peuvent transmettre aux voyageurs.

De nombreuses dispositions du RTAPH – comme l'aide pour l'enregistrement, l'embarquement et la récupération des bagages – peuvent être simples à mettre en œuvre pour les petits FST. D'autres dispositions pourraient ne pas être pertinentes. Par exemple, il se peut qu'il n'y ait pas de guichet libre-service dans certains aéroports en région éloignée. Donc l'exigence de mise à niveau des guichets ne s'appliquerait pas à eux.

En raison de ces réalités opérationnelles uniques, certaines dispositions pourraient nécessiter des ajustements, ou être simplement impossibles à appliquer. Par exemple, le RTAPH exige que les compagnies aériennes, dans certaines circonstances, offrent des vols de remplacement si elles ne peuvent pas transporter une aide à la mobilité. Le parc d'aéronefs des petites compagnies aériennes qui exploitent des vols à partir d'une région éloignée est souvent restreint, alors elles pourraient ne pas être en mesure d'offrir des vols de rechange.

De nombreux petits FST canadiens ont trouvé des façons novatrices de rendre les transports accessibles. Ils offrent notamment des services comme l'aide au débarcadère, des exposés de sécurité en format accessible, et des sièges supplémentaires pour les voyageurs handicapés. Certains fournissent également des services de transport essentiels aux Canadiens vivant en région éloignée et qui ont besoin de se rendre dans de grands centres pour obtenir des soins de santé. Nombre de voyageurs sont handicapés.

Dans le cadre de notre processus de consultation, l'OTC veut non seulement connaître les différentes difficultés, mais également ce qui fonctionne bien. Grâce aux commentaires, nous pourrions élaborer des lignes directrices réalistes sur les déplacements accessibles.

## **4. Ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant**

Durant nos consultations entre décembre 2019 et février 2020, l'OTC a reçu des commentaires constructifs de la communauté des personnes handicapées, de FST, du public et d'autres intervenants concernés. Le 26 novembre 2020, l'OTC a publié son rapport [Ce que nous avons entendu](#), résumant les commentaires reçus.

Dans notre [document de consultation](#), nous avons posé trois questions à savoir dans quelle mesure le RTAPH pourrait s'appliquer aux petits FST. Voici un résumé des réponses que nous avons reçues.

## **Modifications possibles aux exigences du RTAPH**

Voici la première question posée : En élargissant le RTAPH aux petits FST, quelles modifications devraient éventuellement être apportées aux exigences réglementaires?

### **Communauté des personnes handicapées**

- Les réalités opérationnelles des FST ne devraient pas servir de justification pour obtenir des exemptions générales à l'application des exigences du règlement en matière d'accessibilité;
- Il est recommandé que l'OTC forme un comité consultatif pour analyser les exemptions possibles à ces exigences, au moyen de critères d'accommodements raisonnables.

### **Industrie**

- Il est suggéré que le règlement n'exige pas de rénovation, surtout si c'est la taille du moyen de transport qui pose problème;
- On invoque les limites concernant le poids, le centrage, la jauge, l'espace dans les soutes, les portes et les moyens de transport des petits transporteurs; on insiste sur l'importance des ressources et des infrastructures limitées;

- On recommande de donner le droit aux petits transporteurs de ne pas accepter certaines demandes ou de ne pas fournir certains services, à condition qu'ils fassent tout leur possible pour aider les voyageurs handicapés à prendre d'autres dispositions pour leurs déplacements.

## **Personnes du public**

- On reconnaît que les contraintes structurelles risquent de limiter certains services en matière d'accessibilité que peuvent fournir les petits FST;
- On suggère que les flottes/parcs et les gares soient rapidement aménagés pour être accessibles;
- Les vols vers le Nord devraient être accessibles à tous, et libres d'obstacles qui risqueraient d'entraîner de la discrimination envers les personnes handicapées.

## **Délais convenables**

Dans le document de consultation, la deuxième question posée était : Quel serait le délai à consentir aux petits FST pour qu'ils se conforment aux exigences (p. ex., un, deux ou trois ans)? Est-ce que certaines exigences requièrent plus de temps?

## **Communauté des personnes handicapées**

- On recommande tout au plus un à deux ans;
- Il est suggéré qu'une grande partie des exigences du RTAPH soient instaurées dès maintenant pour les petits transporteurs;

- On s'inquiète que, si l'application du RTAPH est retardée, des obstacles continuent de se dresser pour les personnes handicapées.

## **Industrie**

- On insiste en général pour un délai d'au moins deux à trois ans;
- On s'inquiète de ce que pourrait coûter la remise à neuf des parcs/flottes ou le réaménagement/la rénovation des installations.

## **Personnes du public**

- Le délai devrait être d'une année au maximum;
- Un fardeau ne devrait pas être imposé à certains transporteurs s'ils n'ont pas ce qu'il faut pour bien s'adapter;
- Le gouvernement fédéral devrait injecter de l'argent pour combler les lacunes.

## **Défis particuliers**

La troisième et dernière question était : Y a-t-il des défis particuliers liés à l'accessibilité pour les petits exploitants dans n'importe quel mode de transport dans le réseau fédéral (compagnies aériennes, compagnies de chemin de fer à vocation touristique, exploitants d'autobus ou de traversiers) et les gares qui les desservent, surtout dans les régions éloignées ou nordiques du Canada? Quelles solutions aideraient à relever ces défis?

## Communauté des personnes handicapées

- On suggère d'accorder des exceptions limitées et précises pour tenir compte des réalités opérationnelles dans le Nord et en région éloignée, mais au cas par cas, seulement si nécessaire, et sans limiter l'obligation de répondre à certains besoins;
- Il est recommandé que de telles exceptions pour les petits FST soient appuyées par des preuves et que les FST soient tenus de justifier la présence de tels obstacles;
- On insiste sur l'importance de fournir des renseignements pertinents, de sorte que les voyageurs handicapés sauront quels accommodements sont possibles ou impossibles.

## Industrie

- On insiste sur le fait que les petits exploitants font face à des défis particuliers, surtout dans le Nord et en région éloignée;
- On suggère d'utiliser une approche souple, compte tenu des ressources et des infrastructures limitées, mais aussi de la faible demande pour des services accessibles à certains endroits;
- On encourage les gouvernements à investir dans l'infrastructure, surtout dans le Nord; cela profiterait aux voyageurs aux prises avec des problèmes d'accessibilité, mais aussi à tous les voyageurs de ces collectivités;
- On demande à ce que l'OTC analyse minutieusement, avec des exploitants d'aéroports et des fournisseurs de services, la faisabilité de certaines dispositions liées à l'accessibilité.

## Personnes du public

- On est préoccupé par le fait que des personnes ayant des limitations fonctionnelles attendent depuis longtemps des solutions d'accessibilité; on estime qu'il faut prendre sans tarder des mesures pour atteindre l'égalité complète.

## 5. Premiers projets de lignes directrices

L'OTC a proposé certains projets de lignes directrices sur l'accessibilité qui reposeraient sur :

- le RTAPH, ainsi que des règlements et des codes de pratiques de longue date,
- la rétroaction obtenue lors de notre premier cycle de consultations,
- des principes établis dans le cadre de décisions judiciaires.

## Premiers projets de lignes directrices pour moyens fournisseurs de services de transport

Rappelons que les moyens FST sont ceux qui sont assujettis en ce moment au RTAPH, mais qui n'entreront plus dans la portée du règlement en raison de la baisse de leurs volumes de passagers.

L'OTC s'attend à ce que les moyens FST continuent de fournir l'ensemble des services de communication et de formation, ainsi que des services généraux qu'exige le RTAPH. Ces FST ont été visés par le RTAPH et devraient avoir investi

---

des ressources pour s'y conformer. Ils devraient être en mesure de continuer

d'offrir le même niveau d'accessibilité, même s'ils n'atteignent plus les seuils pour être visés par le règlement.

L'OTC a déjà pris en compte les conséquences de la COVID-19 pour l'ensemble des FST qui sont présentement visés par le RTAPH. L'OTC a émis un arrêté dans le but de retarder l'entrée en vigueur de quelques dispositions techniques ou opérationnelles plus complexes. Grâce au délai repoussé au 1<sup>er</sup> janvier 2021, les FST devraient avoir plus de temps pour réussir à instaurer les diverses dispositions.

Toutefois, devant la gravité des répercussions de la pandémie sur l'industrie des transports, l'OTC reste disposé à écouter les préoccupations des moyens FST sur des enjeux particuliers, et à les traiter en même temps que les commentaires reçus de personnes handicapées.

## **Premiers projets de lignes directrices pour petits fournisseurs de services de transport**

L'OTC s'attend à ce que les lignes directrices encouragent les petits FST à instaurer des politiques et des pratiques comparables à celles qui sont exigées des grands FST dans le RTAPH. Il est possible que certains ajustements soient nécessaires pour tenir compte des réalités opérationnelles particulières de certains transporteurs, par exemple les FST qui desservent des voyageurs en région et dans des régions éloignées, et particulièrement ceux habitant dans le Nord.

Selon les commentaires reçus jusqu'à maintenant, certains exemples dont les petits FST devraient tenir compte englobent des modifications aux exigences suivantes du RTAPH :



## **Communications (art. 5)**

Plutôt que de s'attendre à ce que les petits FST conçoivent un site Web accessible – certains n'en ont peut-être même pas – on pourrait leur demander de publier dans un autre format accessible, par exemple en gros caractères, les services qu'ils offrent aux personnes handicapées.

## **Formation (paragr. 23(2))**

Plutôt que de s'attendre à ce que chaque petit FST consulte directement les personnes handicapées lorsqu'il élabore ses programmes de formation, il est plutôt suggéré que les petits transporteurs utilisent des programmes de formation qui existent déjà. Ils leur serviraient d'instrument principal ou encore de complément à leur propre programme de formation sur l'accessibilité. Par exemple, des programmes pourraient être élaborés par des associations régionales de transport ou encore des organisations qui représentent des groupes de personnes handicapées, plutôt que d'exiger que chaque petit FST élabore son propre programme de formation.

## **Services (alinéa 48b))**

Plutôt que de s'attendre à ce que les petits transporteurs trouvent d'autres options de transport, il est recommandé qu'ils offrent de faire la réservation uniquement si d'autres options sont disponibles et si les aides à la mobilité pourront être transportées.

## **Services (art. 59)**

Il ne faudrait pas s'attendre à ce que les petits transporteurs suivent la norme prévue dans le RTAPH concernant la sauvegarde des copies électroniques de renseignements personnels sur la santé, car cela pourrait se traduire en une

solution informatique aussi vaste que coûteuse si l'on veut satisfaire aux exigences prescrites en matière de protection des renseignements personnels.

## **Gares (art. 227)**

Recommander que les exploitants de petites gares aménagent un seul lieu d'aisance pour les chiens d'assistance, plutôt qu'une à l'extérieur et une deuxième à l'intérieur de l'aire sécurisée de la gare.

# **6. Nous voulons votre opinion**

L'OTC cherche à obtenir des commentaires sur les questions suivantes. Vous pouvez répondre uniquement à celles qui sont les plus pertinentes ou appropriées pour vous.

## **Questions aux FST**

1. En ce qui concerne les moyens FST qui devraient à l'heure actuelle se conformer au RTAPH, veuillez expliquer quelles dispositions, s'il y a lieu, il pourrait être difficile de continuer de mettre en œuvre si vos volumes de clientèle descendent sous le seuil à partir duquel le RTAPH devient applicable. Veuillez justifier clairement votre position, en tenant compte de l'obligation prévue à la partie V de la Loi de retirer les obstacles aux possibilités de déplacement des personnes handicapées, et de répondre à leurs besoins liés à leur handicap, mais sans se voir imposer une contrainte excessive.
2. Concernant les petits FST, veuillez expliquer quelles difficultés techniques et opérationnelles pourraient compliquer le respect de certaines dispositions du RTAPH. Quels éléments ou dispositions en particulier du RTAPH représentent un défi? Quelles seraient les

autres solutions pour obtenir les mêmes résultats quant au niveau d'accessibilité?

## Questions à l'ensemble des intervenants concernés

1. Quelles pratiques d'accessibilité fonctionnent bien chez les petits FST du Canada? Y a-t-il des pratiques qui pourraient être considérées comme étant un modèle pour les autres FST?
2. Quelles autres suggestions feriez-vous en ce qui concerne des lignes directrices sur les transports accessibles qui pourraient s'appliquer aux petits et aux moyens FST?

## Processus pour soumettre vos commentaires

Toutes les présentations doivent être envoyées à [consultations@otc-cta.gc.ca](mailto:consultations@otc-cta.gc.ca) d'ici le 31 mars, 2021. Elles seront considérées comme étant des documents publics et seront publiées, avec le nom des personnes ou des organisations qui les auront envoyées, sur le site Web de l'OTC dans la langue officielle dans laquelle elles auront été soumises.

Si votre présentation contient des renseignements qui, selon vous, devraient être traités comme étant confidentiels, deux versions de vos documents doivent être déposées :

1. Une version publique du document, dont les renseignements confidentiels ont été supprimés,
2. Une version confidentielle du document :
  - qui porte la mention « contient des renseignements confidentiels » au haut de chaque page;

- dans laquelle vous avez indiqué, sur chaque page, les renseignements confidentiels qui ont été supprimés de la version publique du document (en les surlignant ou en les faisant ressortir par d'autres moyens).

Toutes les présentations sont visées par la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, dont les dispositions peuvent ou non permettre de ne pas rendre publics les renseignements considérés comme étant confidentiels si une demande de communication de ces renseignements est déposée.

De plus, l'OTC acceptera les présentations vidéo en langue des signes québécoise ou américaine. Veuillez envoyer un courriel à l'adresse [consultations@otc-cta.gc.ca](mailto:consultations@otc-cta.gc.ca) en inscrivant « Vidéo » dans l'objet. Nous communiquerons avec vous pour coordonner l'envoi de votre présentation, y compris si elle comprend des renseignements confidentiels.

## 7. Prochaines étapes

L'OTC rédigera des lignes directrices provisoires en fonction des commentaires reçus.

Tous les intervenants concernés et les personnes du public auront l'occasion de consulter la version préliminaire des lignes directrices et de présenter leurs commentaires avant qu'elles soient finalisées au cours de l'année 2021.

Les lignes directrices ne seront pas exécutoires de la même façon qu'un règlement, mais elles enverront un signal des mesures minimales qu'on attend en général des FST.

Après que les lignes directrices définitives auront été publiées, l'OTC commencera à rédiger un projet de règlement. Il y aura bien entendu une

autre occasion d'examiner le projet de règlement et de présenter des commentaires. Notre objectif est que le règlement définitif soit en place en 2022.

## 8. Annexe A – Grands fournisseurs de services de transport

Le réseau de transport fédéral du Canada englobe les compagnies aériennes; les compagnies de chemin de fer transportant des passagers et les compagnies d'autobus qui franchissent des frontières fédérales ou provinciales; des traversiers effectuant des trajets interprovinciaux ou entre le Canada et un pays étranger; les gares qui les desservent; l'ASFC; et l'ACSTA.

Conformément à la partie V de la [Loi sur les transports au Canada](#), les FST faisant partie du réseau de transport fédéral sont tenus de fournir des services accessibles aux personnes handicapées, mais sans se voir imposer une contrainte excessive. Le respect du règlement est une partie importante de cette obligation.

Le RTAPH vise les fournisseurs suivants, sauf quelques exceptions :

### Transport aérien

grande compagnie aérienne : une compagnie aérienne qui a transporté au moins un million de passagers au cours de chacune des deux années civiles précédentes, et qui mène ses activités à l'intérieur du Canada, en provenance du Canada vers une destination dans un pays étranger, ou encore en provenance d'un pays étranger à destination du Canada;

## Transport ferroviaire

activités de VIA Rail et d'Amtrak au Canada;

## Transport par traversier

traversiers d'au moins 1 000 tonnes de jauge brute qui franchissent des frontières nationales, provinciales ou territoriales **et** à bord desquels des services sont fournis aux passagers;

## Transport par autobus

activités de Greyhound et de Megabus au Canada;

## Gares

aéroports situés dans une capitale nationale, provinciale ou territoriale ou qui ont desservi plus de 200 000 passagers au cours de chacune des deux années civiles précédentes; gares canadiennes desservant les transporteurs ferroviaires, les exploitants de traversiers ou les exploitants d'autobus mentionnés ci-dessus; et ports canadiens desservant des navires de croisière.

De plus, certaines exigences liées au contrôle de sûreté et au contrôle frontalier, à la formation et à la communication, s'appliquent à l'ASFC et à l'ACSTA.

Le RTAPH s'applique en général à tous les modes de transport, à quelques exceptions près :

- les exigences de service s'appliquent aux transporteurs canadiens et étrangers, mais celles concernant les communications, la formation

et les exigences techniques s'appliquent uniquement aux transporteurs canadiens;

- les exigences techniques pour les compagnies aériennes canadiennes s'appliquent uniquement aux aéronefs de 30 sièges passagers ou plus;
- seules les exigences techniques s'appliquent aux ports en sol canadien qui desservent des navires de croisière (si les services aux personnes handicapées sont fournis par le personnel du navire);
- l'exigence *une personne, un tarif* s'applique uniquement aux déplacements intérieurs.

## 9. Annexe B – Petits et moyens fournisseurs de services de transport

Les petits et les moyens FST ne sont pour le moment pas visés par le RTAPH.

Pour les besoins du présent document de discussion, les moyens FST sont ceux qui sont présentement visés par le RTAPH, selon la définition donnée à l'annexe A ci-dessus, mais qui, par la suite, n'entrent plus dans la définition de grands FST en raison des baisses de volumes de passagers (ces FST devraient faire partie des secteurs des aéroports et des compagnies aériennes).

Les petits FST n'auraient jamais à atteindre les seuils applicables aux grands FST. Ils englobent par exemple les petites compagnies aériennes nordiques ou régionales.

Voici, à titre de référence, les FST qui n'entrent pas dans la portée du RTAPH :

- 1) Les compagnies aériennes offrant un service intérieur ou international de transport de passagers et ayant transporté moins de 1 000 000 de passagers au cours de l'une ou l'autre des deux années précédentes.
- 2) Les compagnies de chemin de fer qui offrent un service de transport de passagers entre deux provinces, ou à partir d'un point d'origine situé au Canada vers un point de destination situé dans un pays étranger, ou d'un point d'origine situé dans un pays étranger vers des points de destination dans plus d'une province.
- 3) Les transporteurs maritimes (exploitants de traversier) offrant des services entre deux provinces, ou à partir d'un point d'origine situé au Canada vers un point de destination situé dans un pays étranger, au moyen de traversiers de moins de 1 000 tonneaux de jauge brute à bord desquels des services sont fournis aux passagers.
- 4) Les exploitants d'autobus d'une capacité de moins de 40 passagers offrant des services entre deux provinces, ou à partir d'un point d'origine au Canada vers un point de destination dans un pays étranger.
- 5) Les exploitants d'aérogare – propriétaires, exploitants ou locataires d'un aéroport ayant compté moins de 200 000 embarquements et débarquements de passagers au cours de l'une ou l'autre des deux années civiles précédentes.
- 6) Les exploitants de gare de trains, de traversiers ou d'autobus au Canada desservant les FST mentionnés ci-dessus.