

# TRANSPORT COLLECTIF ACCESSIBLE AU CANADA : MISER SUR LES AVANTAGES



La population croissante du Canada est également vieillissante et le nombre de personnes âgées augmente rapidement, car les enfants du baby-boom sont à la fin de leur soixantaine. Cette situation signifie une hausse du nombre de personnes ayant un handicap associé à la mobilité pouvant restreindre leur participation à la vie en société. La qualité de vie de ces personnes et la vigueur des collectivités dans lesquelles elles vivent dépendront de leur capacité à saisir les occasions qui s'offrent à elles sur le plan du travail, du bénévolat, de l'éducation, des soins de santé, du magasinage et des loisirs.

Il est dans l'intérêt public de garder ces citoyens actifs et engagés, ce à quoi peut contribuer l'industrie du transport collectif du Canada. Cette dernière leur offre la mobilité dont ils ont besoin en leur fournissant des services de transport collectif traditionnel accessibles ainsi que des services de transport adapté. L'importance de ce rôle est soulignée dans le nouveau rapport de recherche de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) intitulé *Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada*. Ce rapport fait état des avantages qualitatifs et quantitatifs attribuables au fait d'aider plus de personnes à mobilité réduite à utiliser le transport collectif. Bien que les questions fondamentales soient bien comprises par les décideurs, les avantages économiques réels pouvant être tirés sont souvent éclipsés dans les débats publics par les coûts de l'amélioration de l'accessibilité du transport collectif.

Le rapport de recherche décrit les études de cas canadiennes et internationales, les possibilités et les défis soulevés au cours d'entrevues avec des spécialistes, ainsi que les résultats d'une évaluation multidisciplinaire des avantages économiques et sociaux liés à l'accessibilité accrue du transport collectif. Parmi ces avantages, mentionnons la réduction du coût d'exploitation, un meilleur accès à l'emploi et à l'éducation, l'amélioration de la sécurité routière, la diminution du coût des soins à domicile et une meilleure intégration sociale.

## FAITS SAILLANTS DE LA RECHERCHE

Le nombre de personnes âgées au Canada passera de 4 millions en 2006 à près de 10 millions en 2036. En 2011, environ 45 % des Canadiens âgés de 75 ans et plus ont indiqué avoir un handicap lié à la mobilité.

Le coût d'exploitation annuel des services de transport adapté s'élève à environ 450 M\$ au Canada. Le coût moyen d'un déplacement en transport adapté d'un passager est presque 8 fois plus élevé que le coût de déplacement du même passager en transport collectif (25,75 \$ par rapport à 3,31 \$).

L'amélioration de l'accessibilité du transport collectif pourrait permettre de réduire un écart de revenu annuel estimé à 3,6 G\$ en ce qui concerne les personnes à mobilité réduite en raison de leur taux de participation inférieur à la population active, et réduire un écart de revenu annuel estimé à 2,5 G\$, attribuable à leur niveau de scolarité inférieur.

L'accessibilité accrue du transport collectif pourrait réduire le coût économique annuel des collisions impliquant des chauffeurs âgés à mobilité réduite estimé à 800 M\$; ainsi que réduire le coût public annuel des soins à domicile donnés aux personnes âgées à mobilité réduite estimé à 390 M\$.

Les lecteurs peuvent télécharger le rapport complet à l'adresse [www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca).

## PRINCIPAUX DÉFIS ASSOCIÉS À L'ACCESSIBILITÉ

Au cours des dernières décennies, la loi, notamment la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, a précisé l'intention du gouvernement du Canada de rendre le transport collectif plus accessible. Des investissements plus importants ont ensuite été effectués, mais l'industrie du transport collectif éprouve toujours plusieurs difficultés à aider les personnes handicapées à se déplacer dans leur collectivité avec facilité et en tout confort.

Les réseaux de transport collectif sont aux prises avec une demande de services accessibles qui devrait augmenter de manière constante au cours des prochaines décennies étant donné la hausse du nombre de Canadiens ayant un handicap lié à la mobilité. La figure 1 démontre que le nombre de personnes âgées devrait plus que doubler, passant de 4 millions en 2006 à 10 millions en 2036.

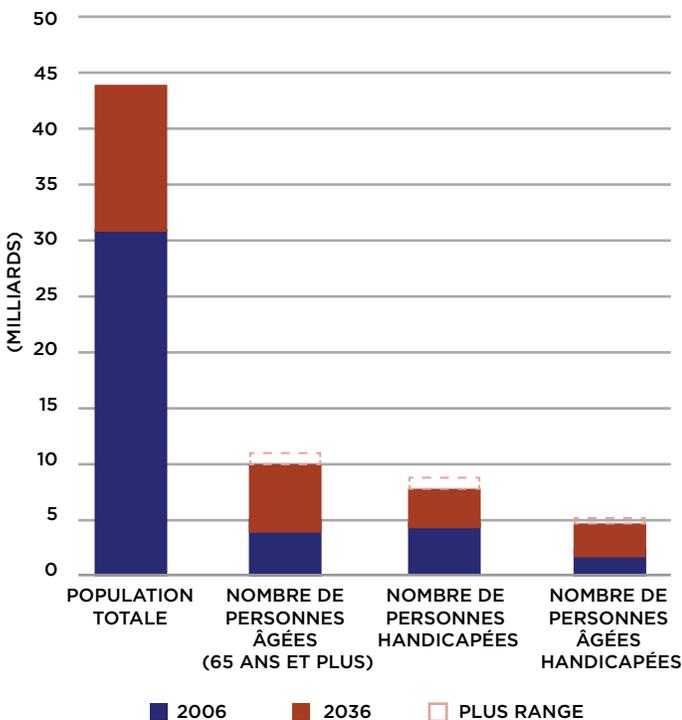


Figure 1: Prévisions démographiques du Canada pour 2006 et 2036 (en millions)

Alors que la demande est en hausse, le financement des services accessibles est limité. La transition des passagers du transport adapté au transport collectif traditionnel pourrait permettre de réduire le coût d'exploitation, mais nécessite des investissements considérables dans un parc et des installations accessibles, et ce, dans un contexte où les autres secteurs se disputent les fonds d'investissements disponibles.

Autre difficulté, les coûts de la prestation de services de transport accessible ne sont pas partagés entre les intervenants qui en profitent. Par exemple, le transport de personnes handicapées vers des centres médicaux pour une dialyse ou autres traitements génère d'importantes économies pour le système de soins de santé, mais entraîne des coûts pour les fournisseurs de service de transport collectif. Le partage des coûts du transport collectif accessible proportionnellement aux avantages pourrait aider à rendre le transport collectif accessible aux patients, au moment et à l'endroit où ils en ont besoin.

Enfin, l'accessibilité dépend de divers efforts connexes, lesquels nécessitent parfois une meilleure coordination. À certains endroits, les personnes en fauteuil roulant sont incapables d'accéder aux arrêts d'autobus en raison de l'absence de trottoirs et de rampes d'accès. Par ailleurs, le déneigement et le déglacage insuffisants des trottoirs et des arrêts d'autobus peuvent constituer un obstacle saisonnier majeur.

## POSSIBILITÉS ET MESURES

Les réseaux de transport collectif et les gouvernements répondent de diverses façons aux besoins en déplacement des Canadiens ayant un handicap lié à la mobilité.

Une des approches fondamentales consiste à améliorer l'accessibilité et l'utilisation du transport collectif traditionnel. Cette approche permet d'accroître l'égalité sociale et de restreindre les coûts, puisque le coût moyen pour déplacer un passager en transport collectif traditionnel (3,31 \$) équivaut environ à un huitième du coût du même déplacement en transport adapté (25,75 \$). Les autobus à plancher surbaissé avec une fonction d'agenouillement et des rampes d'accès sont désormais la norme pour les achats de nouveaux parcs. Les nouveaux pôles de correspondances et les nouvelles stations de transport collectif sont souvent munis d'ascenseurs ou de rampes d'accès comme solution de remplacement aux escaliers. Il importe toutefois de noter que les caractéristiques d'accessibilité ne suffisent pas nécessairement à attirer de nouveaux usagers. Les promotions et les mesures tarifaires incitatives se sont avérées utiles pour encourager les clients à utiliser le transport collectif traditionnel plutôt que le transport adapté, surtout lorsqu'il s'agissait d'un premier essai.

Les réseaux de transport collectif ont également recours à la sensibilisation et à la formation pour inciter les personnes handicapées à se déplacer au moyen du transport collectif traditionnel. Ils donnent de la formation aux usagers, à la famille de ces derniers, aux personnes qui leur prodiguent des soins, ainsi qu'aux employés du secteur du transport collectif, et organisent des campagnes de sensibilisation destinées aux autres usagers du transport collectif. Les cours de formation sur les déplacements qui informent les personnes handicapées de la manière de parcourir le réseau et de monter à bord des autobus à agenouillement ou munis de rampes d'accès, ou de descendre de ceux-ci, contribuent de façon notable à aider ces personnes à utiliser le transport collectif traditionnel en tout confort et en toute confiance.

Les réseaux de transport collectif trouvent des façons novatrices de fournir des services de transport adapté de manière à optimiser leurs ressources. Certains réseaux de transport adapté offrent une « admissibilité conditionnelle » à certains clients, par exemple dans des conditions où les routes sont enneigées ou glacées. D'autres ont conclu des contrats avec des entreprises de taxis afin de répondre efficacement à la demande, ou offrent sur demande des itinéraires communautaires accessibles reliés aux lignes de transport collectif traditionnel.

Enfin, la technologie de l'information permet d'améliorer l'accessibilité, la souplesse et la convivialité de l'expérience du transport collectif. Les communications Internet et les applications de téléphones intelligents aident les clients à obtenir les renseignements dont ils ont besoin. Les utilisateurs de site Web atteints d'une déficience visuelle peuvent se faire lire à haute voix les renseignements sur le transport collectif, et les outils de réservation libre-service permettent aux utilisateurs d'effectuer ou de modifier plus facilement leurs réservations. Parmi les autres outils importants, on compte les ordinateurs de bord, les programmes d'établissement des horaires adaptés à la demande et un logiciel qui envoie un message automatique aux usagers qui attendent afin de les aviser de l'arrivée de l'autobus.

Toronto, ON

### AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT COLLECTIF

La Commission de transport de Toronto (CTT) exploite environ 1 800 autobus accessibles et les prochains tramways qu'elle acquerra seront des modèles à plancher surbaissé. Plus de 60 % des trains de métro de la CTT sont accessibles et, après d'importants travaux de modernisation, près de la moitié des stations de transport collectif rapide peuvent désormais être utilisées par les usagers en fauteuil roulant ou en scooter.



Un usager se déplace en fauteuil roulant dans une station de métro

Montréal, Québec

## CONCLURE DES CONTRATS AVEC DES ENTREPRISES DE TAXIS POUR OFFRIR UN SERVICE ACCESSIBLE

Afin de garantir la disponibilité du service face à la demande croissante, la Société de transport de Montréal (STM) fait affaire avec 14 entreprises de taxis différentes. Ces dernières ont assuré 86 % du service de transport adapté de la STM en 2011.



STM

*Un client s'apprête à monter dans un taxi accessible*

Tsawwassen, (Colombie-Britannique)

## ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ GRÂCE À DES ITINÉRAIRES DE NAVETTES COMMUNAUTAIRES

À Tsawwassen, une petite banlieue de la région métropolitaine de Vancouver, TransLink utilise des minibus entièrement accessibles sur un certain nombre d'itinéraires des navettes communautaires. Le tarif de ces itinéraires est le même que pour les réseaux d'autobus et de train léger de TransLink et des correspondances valides peuvent être remises aux passagers afin de leur permettre de se déplacer dans l'ensemble de la zone urbaine.



TransLink

*Cérémonie d'inauguration d'un nouveau service de navettes communautaires à Tsawwassen*

Edmonton, (Alberta)

## ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE PAR L'ÉDUCATION ET LA SENSIBILISATION

Le programme Mobility Choices Travel Training de l'Edmonton Transit System (ETS) fournit des renseignements aux personnes âgées et aux personnes handicapées. Les présentations sont personnalisées en fonction des personnes ou des groupes, et des vidéos en ligne aident les passagers à utiliser les autobus à plancher surbaissé, les autobus communautaires, les véhicules légers sur rail et le service de transport collectif destiné aux adultes handicapés. Le programme Seniors on the Go de l'ETS offre aux groupes des déplacements locaux en autobus privé au cours desquels ils reçoivent des renseignements détaillés sur l'utilisation du transport collectif afin de pouvoir se déplacer dans la ville.



ETS

*Un chauffeur d'autobus destiné aux services d'adultes handicapés aide un client.*

Ottawa, (Ontario)

## UTILISER DES MESURES TARIFAIRES INCITATIVES POUR PROMOUVOIR LES ITINÉRAIRES DE TRANSPORT COLLECTIF TRADITIONNEL

Chaque mercredi, les personnes âgées se déplacent gratuitement sur le réseau de transport collectif d'OC Transpo. Par ailleurs, les passagers handicapés qui ont besoin d'aide pour se déplacer reçoivent une carte qui permet aux accompagnateurs de monter gratuitement à bord des autobus conventionnels du transport collectif avec eux.



OC Transpo

*Les accompagnateurs utilisent le transport collectif gratuitement*

## LES AVANTAGES D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF PLUS ACCESSIBLE

La nouvelle recherche menée par l'ACTU comprenait une évaluation multidisciplinaire des avantages liés à l'accessibilité accrue du transport collectif.

**Meilleur accès à l'emploi.** En 2006, le taux de chômage des adultes handicapés était de 8,7 % par rapport à 5,1 % pour les autres adultes. Certaines de ces personnes handicapées étaient aptes à travailler, mais faisaient face à des obstacles en matière de déplacements qui limitaient leur accès aux possibilités d'emploi.

**Enjeu :** On estime qu'environ 315 000 adultes canadiens (âgés entre 15 et 64 ans) atteints d'un handicap lié à la mobilité pourraient travailler, mais ne participent pas à la population active. La non-participation de ces personnes se traduit par une perte économique annuelle s'élevant à 3,6 G\$ en salaire.

**Incidence :** Une réduction de 1 % de la perte de cette activité économique (en permettant à un peu plus de 3 000 personnes à mobilité réduite de trouver du travail) entraînerait à l'échelle nationale des avantages économiques de 36 M\$; une réduction de 10 % (en permettant à plus de 30 000 personnes à mobilité réduite de trouver du travail) entraînerait des avantages économiques de 360 M\$. Du point de vue de l'économie générale, les effets multiplicateurs font tripler ces chiffres, qui passent donc respectivement à 100 M\$ et à 1 G\$.

**Meilleur accès à l'éducation.** L'amélioration de l'accessibilité du transport collectif aide les étudiants à mobilité réduite à accroître leur niveau de scolarité et à augmenter leurs revenus futurs.

**Enjeu :** Seulement 35 % des adultes handicapés ont un diplôme d'études collégiales ou universitaires, comparativement à plus de 50 % pour les adultes non handicapés. Ce niveau de scolarité inférieur correspond à une perte de revenu de 2,5 G\$ par année chez les adultes à mobilité réduite.

**Incidence :** Une réduction de 1 % de la disparité des revenus en raison du plus faible niveau de scolarité des adultes handicapés entraînerait une hausse du revenu national d'environ 25 M\$; une réduction de 10 % générerait une augmentation d'environ 250 M\$.

**Amélioration de la sécurité routière.** L'amélioration de l'accessibilité du réseau de transport offre aux personnes âgées une option de déplacement plus sécuritaire que la conduite de leur propre véhicule. Trois quarts des personnes âgées canadiennes ont un permis de conduire, et seulement 6 % d'entre elles utilisent le transport collectif. Il est important de souligner que les statistiques récentes démontrent que les personnes âgées de plus de 70 ans font partie des chauffeurs les plus à risque d'être impliqués dans une collision.

**Enjeu :** On estime que 30 % des chauffeurs âgés ont une capacité de déplacement limitée et que ces chauffeurs sont impliqués chaque année dans 4 000 collisions entraînant des blessures. Le coût économique de chaque collision est d'environ 200 000 \$; le coût social total de chaque collision impliquant des chauffeurs âgés à mobilité réduite est donc d'environ 800 M\$.

**Incidence :** Une réduction de 1 % des collisions impliquant des chauffeurs âgés à mobilité réduite (environ 40 collisions de moins) donnerait lieu à des avantages économiques de 8 M\$; une réduction de 10 % (environ 400 collisions de moins) des avantages économiques de 80 M\$.

**Réduction des coûts d'exploitation du transport collectif.** L'amélioration de l'accessibilité du transport collectif peut réduire la demande pour des services de transport adapté coûteux.

**Enjeu :** Le coût différentiel net du déplacement d'un passager en transport adapté plutôt qu'en transport collectif traditionnel est d'environ 22 \$, et les réseaux de transport adapté canadiens transportent environ 17,5 millions de passagers chaque année. Le coût différentiel total d'exploitation des réseaux de transport adapté est donc d'environ 385 M\$.

**Incidence :** La transition d'environ 1 % de la demande en transport adapté (environ 175 000 déplacements) vers le transport collectif traditionnel permettrait d'économiser environ 4 M\$ sur le coût différentiel d'exploitation; la transition de 10 % de la demande (environ 1,75 million de déplacements) générerait des économies d'environ 40 M\$.

**Diminution du coût des soins à domicile.** Un transport collectif plus accessible facilite l'accès des personnes à mobilité réduite aux services de soins de santé, et réduit la demande en services de soins à domicile financés par les contribuables.

**Enjeu :** Le coût public de la prestation de 15 millions d'heures de soins de santé à domicile aux personnes à mobilité réduite s'élève à 390 M\$ chaque année.

**Incidence :** Une réduction de 1 % des soins de santé à domicile entraînerait des économies d'environ 4 M\$; une réduction de 10 % donnerait lieu à des économies de 40 M\$.

**Meilleure intégration sociale.** Un transport collectif accessible permet aux personnes âgées et aux Canadiens à mobilité réduite de faire du bénévolat, de rendre visite à leurs amis et à leurs parents, d'avoir accès aux services de soins de santé et aux services sociaux, et de participer à des activités récréatives et culturelles. Il est également plus abordable d'utiliser le transport collectif que de posséder et de conduire une voiture ou de prendre le taxi pour ses déplacements quotidiens, ce qui laisse aux personnes âgées un revenu disponible plus élevé qu'elles peuvent consacrer à d'autres besoins.

**Intégration avec d'autres objectifs politiques.** L'amélioration de l'accessibilité du transport collectif soutient directement les politiques gouvernementales sur les changements climatiques et la qualité de l'air. Elle favorise également l'activité physique, permet la concentration efficace des services de soins de santé et des services sociaux, et appuie les politiques sur l'utilisation des terres qui aident les personnes âgées à rester dans leur collectivité à mesure qu'elles vieillissent.

## REGARD VERS L'AVENIR

Le présent exposé analytique souligne seulement quelques-unes des manières dont l'industrie du transport collectif du Canada travaille à l'amélioration de l'accessibilité, et ne résume que quelques-uns des avantages qui en découlent. Il est évident qu'un réseau de transport collectif plus accessible offre des avantages économiques et sociaux importants qui se traduisent par un solide rendement du capital investi.

D'énormes progrès ont été réalisés au cours des dernières décennies pour rendre le transport collectif le plus accessible possible, mais il est toujours possible d'améliorer l'accessibilité et de tirer profit des efforts supplémentaires. Les conclusions de la présente recherche contribueront au renforcement des liens entre le secteur du transport collectif et d'autres secteurs, à l'amélioration de la coopération entre les différents ordres de gouvernement, et à l'adoption de stratégies et de technologies de gestion novatrices. L'industrie du transport collectif demeure déterminée à assurer l'accessibilité, qui s'inscrit essentiellement dans ses efforts pour préserver et améliorer la qualité de vie des collectivités canadiennes.

## RÉSUMÉ DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE

Enjeu	Valeur de 1% l'incidence	Valeur de 10% l'incidence
<b>Meilleur accès à l'emploi :</b> Réduction de 3,6 G\$ des revenus en raison de la faible participation à la population active	36 M\$	360 M\$
<b>Contribution accrue à l'économie :</b> 11 milliards de dollars de production économique non générés en raison du manque d'occasion de produire des revenus additionnels	110 M\$	1,1 G\$
<b>Augmentation de la recette fiscale :</b> 2,8 milliards de dollars en impôt non générés en raison du manque d'occasion de produire des revenus additionnels	28 M\$	280 M\$
<b>Meilleur accès à l'éducation :</b> Réduction de 2,5 G\$ des revenus en raison du niveau de scolarité inférieur	25 M\$	250 M\$
<b>Sécurité routière :</b> Coût économique de 800 M\$ des collisions impliquant des personnes âgées	8 M\$	80 M\$
<b>Coût d'exploitation du transport collectif :</b> Coût différentiel d'exploitation du transport adapté de 385 M\$	4 M\$	40 M\$
<b>Coût des soins à domicile :</b> Coût public des soins à domicile de 390 M\$ pour les personnes âgées à mobilité réduite	4 M\$	40 M\$
<b>Somme des incidences évaluées</b>	<b>215 M\$</b>	<b>2,15 G\$</b>
<i>Remarque : Ce résumé n'est présenté qu'à titre indicatif. Les lecteurs sont invités à consulter le rapport de recherche pour obtenir des explications détaillées.</i>		

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport en commun au Canada. Pour obtenir un complément d'information - rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres - veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.



Bureau 1401 • 55 rue York • Toronto (Ontario) • M5J 1R7 • Canada

Tél: 416-365-9800 • Téléc: 416-365-1295 • transit@cutaactua.ca • www.cutaactua.ca