

Fiche 11 : Stationnement des véhicules du transport adapté



Contexte/Enjeu

Plusieurs aménagements peuvent amener des difficultés d'utilisation du transport adapté pour les personnes handicapées visuelles. Pensons à la piétonnisation d'une rue ou à la multiplication des pistes cyclables. Dans ces deux cas, les obstacles pour se rendre au véhicule de transport sont nombreux.

Piste cyclable et transport adapté

Le RUTA Montréal a constaté « que les aménagements sur pistes cyclables peuvent nuire à l'embarquement et au débarquement sécuritaire des personnes utilisatrices du service de transport adapté (TA). Parce que le chauffeur ne peut pas se positionner le long du trottoir, le véhicule du TA immobilise le trafic, ce qui crée un stress et engendre des situations d'agressivité entre les automobilistes. De plus, les usagers sont craintifs de l'arrivée soudaine de cyclistes et la distance de marche est allongée, ce qui complexifie le service porte à porte et cause de plus grands délais en matière d'embarquement et de débarquement. Notez que la porte du véhicule ouverte dans la piste cyclable et la rampe ou le hayon déployé représente un danger pour les cyclistes et les usagers du transport adapté ». (Table transport, 2023).



Disposition du code de la sécurité routière sur l'immobilisation des véhicules routiers

L'article 387 du code précise que: « Malgré les interdictions prévues à l'article 386, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, le conducteur d'un véhicule routier qui transporte une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre. »

Cet article permet au conducteur de transport adapté de s'immobiliser dans une piste cyclable ou dans d'autres endroits où il serait techniquement interdit de s'arrêter. Cependant plusieurs personnes conduisant des véhicules de transport adapté ne veulent pas s'immobiliser dans une piste cyclable parce qu'elles considèrent que ce n'est pas sécuritaire. Il est effectivement risqué d'arrêter son véhicule dans une piste cyclable. Pensons à un cycliste qui décide de passer sur le trottoir pour éviter de s'arrêter, croisant ainsi la personne handicapée qui se dirige vers le véhicule ou à une cycliste passant par la chaussée, risquant ainsi un emportière.

Impossibilité de stationnement pour le véhicule

Plusieurs facteurs peuvent empêcher un véhicule de transport adapté de se stationner à proximité du lieu d'embarquement, notamment la présence d'une rue piétonne ou d'une zone d'interdiction d'arrêt. Dans ces situations, il devient difficile, voire impossible, pour le chauffeur d'assurer un service porte à porte, comme il est tenu de le faire.

En effet, lorsque le véhicule ne peut s'arrêter directement devant le point d'embarquement, le chauffeur doit se stationner plus loin. Toutefois, s'il transporte d'autres passagers, il ne peut pas s'éloigner du véhicule afin d'accompagner la personne ayant une déficience visuelle depuis sa porte jusqu'au véhicule. Sans accompagnement, il devient alors très difficile pour cette personne de repérer et d'atteindre le véhicule ou la porte de son lieu de destination.

Recommandation

Le RAAQ recommande que les municipalités fassent une sérieuse évaluation d'impacts sur le transport en commun et le transport adapté avant l'installer une piste cyclable ou des zones d'interdiction d'arrêt. Des solutions devraient être développées en amont du projet pour s'assurer de ne pas nuire aux déplacements des personnes handicapées.

Pour aller plus loin

Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'Île de Montréal (Table transport). [La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active.](#)