



Journal du RUTASM

VOL 159

sept-oct 2011

BEL AUTOMNE !

AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE SUR
LA CIRCULATION DES AIDES À
LA MOBILITÉ MOTORISÉES
SUR LE RÉSEAU ROUTIER

*Commentaires
du RUTASM*

STS
Statistiques
STI et cellulaires

Traces et souvenirs

Démarche du RUTASM
à la CDPDJ

***PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
À SHERBROOKE***
CONSULTATION LE 3-11-11

COMMERCE SHERBROOKE
Mémoire du RUTASM
ÉTATS GÉNÉRAUX
22-10-11

Pique nique et pèlerinage
rue Gilles-Coutu

LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 2011-12

Raymond Duquette, président, tél : 346-2753
Réjean Rouleau, vice-président, tél : 569-0478
Sylvain Roy (APHVE), trésorier
France Croteau, secrétaire
Michel Vézina
Thérèse Drouin
Janvier Caron (Corporation Route d'Enfants)
Johanne Tardif

LES MEMBRES DU RUTASM (13-9-11)

89 membres

COTISATION

3 \$ individu

10 \$ organisme

ÉQUIPE DU JOURNAL

France Raymond
Nicole Réjean
Hélène

Collaboration

(Voir plus bas)

Édition 3-10-11

Imprimerie : Multicopie Estrie

**Des exemplaires du présent
journal sont également
envoyés à des non membres
pour fin de promotion.**

**Invitation à reproduire
les textes moyennant de
citer la source.
Service du journal offert
sur cassette.**

**Heure d'ouverture du
local du RUTASM
9 h 00 à 12 h 00
13 h 30 à 16 h 30**

SOMMAIRE

LE C.A. INFORME SES MEMBRES	3
Mot du président	3
Pique-nique pèlerinage	4
Métrobus à Québec	5
Départ d'Hélène Rouleau du C.A.	5
CSE ➤ CRT	6
Transports collectifs estriens	7
Financement du transport	9
Ville, Traces et Souvenances et VOX	12
Commerce Sherbrooke	18
AVIS sur la circulation des AMM	25
SERVICES DE LA STS	28
C.A. de la STS	28
Statistiques	32
STI et transports publics	36
Avis aux usagers et usagères	39
Plan de mobilité durable	40
DES NOUVELLES DES MEMBRES	45
Pèlerinage de Jean Beloin	45
AUTRES NOUVELLES	49
30 ans du transport adapté STM	49
Fin du braille?	51
ÉDUCATION POPULAIRE	54
Éthique, gaspillage et gouvernance	54
Environnement et économie A.D.	58
Revenu citoyeneté	59
RQ-ACA/éducation communautaire	60

COLLABORATION

Jean Beloin
Christian Dufour
André Nault
ACEF
C.A. du RUTASM
Commerce Sherbrooke
CRT
La Tribune
MTQ
Revue TRANSIT
RQ-ACA
STS
Traces et Souvenances
Ville de Sherbrooke

LE C.A. INFORME SES MEMBRES

RENOUVELLEMENT ET RECRUTEMENT 2012

PÉRIODE DE RENOUELEMENT DE COTISATION POUR 2012

Il a été voté au C.A du 25 septembre 90 que la période de renouvellement de cotisation à l'organisme s'étende de septembre à février. Bienvenue à ceux et celles qui veulent payer maintenant leur cotisation.

Individus 3,00 \$ Organismes 10,00 \$

Merci à ceux et celles qui ont déjà renouvelé leur membership. Agendas disponibles d'ici peu pour ceux et celles intéressés.

en bref...

- Démission d'Hélène Rouleau au C.A. du RUTASM le 13 septembre 2011.

- Rappel que les 3 taxis adaptés de Sherbrooke qui ont des plates-formes subventionnées par le MTQ ont l'obligation d'avoir des ceintures ventrales et baudriers pour chaque passager en fauteuil roulant.

***C.A. DU RUTASM 2011-2012
MARDIS DE 13H15 À 16H00
(ouverts aux membres)***

**11 octobre, 8 novembre
13 décembre 2011;
10 janvier, 14 février,
13 mars, 10 avril, 8 mai,
12 juin 2012.**

A.G.A. samedi 26 mai 2012

Mot du président

Bonjour à tous et à toutes,

Après un bel été, nous reprenons le boulot du RUTASM.

Avec votre support, nous pouvons aller de l'avant dans nos dossiers, soit à la Ville ou à la STS ou ailleurs.

C'est important vos demandes et les commentaires que vous apportez à l'assemblée générale chaque année.

Merci pour votre intérêt.

Votre président

Raymond Duquette

PIQUE-NIQUE PÈLERINAGE 28 juin 11

À chaque deux ans, le C.A. se rend pique-niquer sur la rue Gilles-Coutu, un peu comme un pèlerinage à son président fondateur. Cette année marquait le 10^e anniversaire de décès de Gilles, et à cette occasion, Raymond a fait faire un gâteau gracieusement offert par la pâtisserie Duquette. Nicole Couture a reçu cette année des fleurs, en signe de remerciements pour tous ses bons services à l'organisme. Nicole est entrée dans sa pré-retraire à deux jours/semaine depuis juillet de cette année.

(Photos des membres lors du pique-nique et lors de leur marche rue Gilles-Coutu après le souper).

MÉTROBUS À QUÉBEC

Et parlant de fondateur, la coordonnatrice du RUTASM a rencontré par hasard cet été, lors d'un voyage à Québec, M. Christian Dufour, l'un des fondateurs du transport adapté de Québec dans les années 70. M. Dufour est entré dans un des deux Métrobus accessibles depuis le 18 juin 11, et France Croteau a pu prendre ces photos, étant assise tout juste en face de lui! Nous avons parlé naturellement de transport! *(3 photos de M. Christian Dufour en Métrobus.*

DÉPART DU C.A. D'UNE MEMBRE FONDATRICE

MILLE MERCI À HÉLÈNE ROULEAU

Elle a été signataire de la demande de charte du RUTASM en 1984, et elle a siégé au conseil d'administration pendant plus de dix ans (sans interruption depuis 2004).

Elle a été chroniqueuse du journal de l'organisme LE RUTA VOUS INFORME de nombreuses années, et elle a accepté de continuer cette implication au RUTASM.

Elle a contribué à faire améliorer le transport adapté par ses multiples commentaires et plaintes à la STS et par ses implications nombreuses dans les dossiers particuliers du RUTASM.

Merci Hélène et bonne retraite! Et que la santé te soit bonne.

CSE ► CRT



Intégration des activités du Conseil des services essentiels à la Commission des relations du travail

À compter du 1^{er} octobre 2011, la mission, les pouvoirs et l'expertise du Conseil des services essentiels sont confiés à la Commission des relations du travail au sein de laquelle est créée une division des services essentiels.

Ce transfert résulte de l'adoption, en juin dernier, du projet de loi no 130 visant à restructurer certains organismes et fonds gouvernementaux (2011, c. 16).

Ainsi, la Commission des relations du travail se substitue au Conseil des services essentiels; elle en acquiert les droits et en assume les obligations. La population continuera à recevoir des services essentiels en cas de grève légale et les services auxquels elle a droit lors des autres conflits qui peuvent survenir dans les secteurs d'activités où le Conseil des services essentiels a le pouvoir d'intervenir.

Pour toute demande d'information vous pouvez contacter :

Commission des relations du travail

Montréal
35, rue de Port-Royal Est, 2^e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1
Téléphone : 514 864-3646
Sans frais : 1 866 864-3646
Télécopieur : 514 873-3112
Site Internet : www.crt.gouv.qc.ca

Céline Jacob
Responsable des communications

Québec
900, boulevard René-Lévesque Est, 5^e étage
Québec (Québec) G1R 6C9
Téléphone : 418 643-3646
Sans frais : 1 866 864-3646
Télécopieur : 418 643-8946
Site Internet : www.crt.gouv.qc.ca

Julie Lagacé
Responsable des communications

Site de la CRT : www.crt.gouv.qc.ca. Le RUTASM a été informé qu'à compter du 1^{er} octobre, une section spéciale du site internet sera réservée à la division des services essentiels. Des dépliants du CRT, incluant cette division, devraient nous parvenir bientôt.

TRANSPORTS COLLECTIFS ESTRIENS

Bravo à Trans-Autonomie! (RUTASM)

<http://www.cyberpresse.ca/la-tribune/estrie/201108/29/01-4429861-bilan-positif-pour-la-premiere-annee-du-transport-collectif.php>

Bravo pour la publicité du Transport collectif du HSF avec la plate-forme ouverte. Dans le même journal du 3 août dernier, on y retrouve l'information de l'abandon du «transport en commun» pour Weedon, Lingwick et Dudswell le 17 août, par que «peu de gens l'employaient» confie Mme Nicole Robert, préfète de la MRC du HSF. «Cependant», rajoute-t-elle, «nous étudions le projet d'un transport «ciblé, sur mesure et avec réservation» qui satisferait la clientèle de ce secteur de la MRC.» (p.8)

Liste des transports collectifs estriens fournie par le MTQ régional

Transport collectif – coordonnées

Territoire	Mandataire	Organisme de transport
MRC du Granit	MRC du Granit M. Serge Bilodeau administration@mrcgranit.qc.ca	Trans-Autonomie inc. Mme Claire Ouellette Transautonomie@bellnet.ca
Sherbrooke		STS
MRC des Sources	MRC des sources Mme Jacinthe Bourget jbourget@mrcdessources.com	Transbestos inc. Mme Carole Beurivage transbestos@bellnet.ca
MRC du Val-Saint-François	MRC du Val-Saint-François Mme Manon Fortin mrc@val-saint-francois.qc.ca	Trans-Appel Mme Denise Gagné Trans.appel@cgocable.ca
MRC du Haut-Saint-François	MRC du Haut-Saint-François M. Dominic Provost dominic.provost@hsfqc.ca	MRC du Haut-Saint-François M. Dominic Provost dominic.provost@hsfqc.ca
MRC de Memphrémagog	MRC de Memphrémagog M. Guy Jauron info@mrcmemphremagog.com	Transport des Alentours inc. Mme Ann Beaulé alentour@cgocable.ca
MRC de Coaticook	MRC de Coaticook Mme Sylvie Harvey info@mrcdecoaticook.qc.ca	Acti-Bus Mme Jocelyne Gagnon actibus@videotron.qc.ca

Taxis adaptés au taximètre à Sherbrooke

Transport au Foyer : 819-829-8986

Taxis de Sherbrooke : 819-562-4717

INTERURBAIN

RAPPEL...

Y a-t-il des compagnies qui ont pris les devants (projet de loi américain visant à munir tous les nouveaux autocars des États-Unis de ceintures de sécurité) ?

Prévost signe un contrat avec Greyhound pour une commande de 61 autocars X3-45 (dotés d'élévateur pour fauteuils roulants Swap & Plug).

Nouveau terminus Transdev-Limocar à Magog près de l'autoroute : un service de taxi comme à Granby est proposé par des utilisateurs.

FINANCEMENT DU TRANSPORT ADAPTÉ ET RÉGULIER

Programme d'aide au transport adapté

Réponse du MTQ (2-8-11) à la lettre du RUTASM à l'ancien ministre des Transports, M. Sam Hamad, le 15 avril 11, parue dans La Tribune le 26 mai et publié dans LE RUTA VOUS INFORME de juin 11 : consultation à venir dans les prochains. Copie de la lettre disponible (par fax) au RUTASM.

Dans LE RUTA VOUS INFORME de janv-fév 2011, le RUTASM avait compté bien des chiffres et des % sur le financement de la Ville et du MTQ tel qu'illustré aux budgets des transports de la STS. Comme rappel, voici quelques % concernant les budgets au transport adapté :

De 2001 à 2011

% de la hausse en \$ du MTQ:	162 %
% de la hausse en \$ de la Ville:	260 %
% de la hausse en \$ du budget total du transport adapté :	193 %

Contribution en % par rapport au budget total en transport adapté :
pour le MTQ : diminution de 10 %
pour la Ville : augmentation de 10%

Financement du transport régulier (STC, CIT, AMT, RMT, municipalités, etc.)

Subventions de MTQ depuis 2006. Rappel que le MTQ ne financement plus les frais d'**exploitation** au transport régulier des **STC** depuis 1992.

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/transport_collectif/transpt_coll_pers

Pas de participation cette année du RUTASM au Colloque Transport des personnes à mobilité réduite : trop éloigné pour des personnes sans autos, trop villégiature et dispendieux (Manoir Saint-Sauveur dans Les Laurentides). Le RUTASM demande depuis des années que ces colloques se tiennent dans des grands centres urbains, plus accessibles aux transports collectifs et offrant des alternatives pour les couchers des participants.

VILLE DE SHERBROOKE



REPRÉSENTATION DU RUTASM Conseil municipal 19 septembre 2011

1. TRACES ET SOUVENANCES

STS

TRACES ET SOUVENANCES

**RUTASM (photos)
19 octobre 2010**

Photos de l'expérimentation enlevées pour pouvoir envoyer par courriel!

Sherbrooke, ville touristique, accueillante aux visiteurs?

Pas pour les personnes en fauteuil roulant qui viendraient avec leur famille ou amis, et qui voudraient apprendre l'histoire de Sherbrooke avec la merveilleuse activité de Traces et Souvenances.

Traces et Souvenances au Colloque provincial du transport des personnes à mobilité réduite à Sherbrooke en 2008 (17-19 sept.)

Colloque du transport des personnes à mobilité réduite à Sherbrooke le 17 septembre 2008 à l'Hôtel Delta : soirée d'accueil envoûtante animée par les personnages de Traces et Souvenances pour faire connaître aux visiteurs et aux gens de Sherbrooke des parties de l'histoire que Sherbrooke. Les personnages sont venus nous rencontrer à l'Hôtel Delta. Accueil très original, tout à l'honneur de Sherbrooke. De quoi vous donner le goût de participer à toute l'activité.

Mais pas pour tous, il semble encore en 2011 !

Été 2011 à Sherbrooke :

Pas de suite donnée par la ville à la demande du RUTASM en juin 2011, sinon de nous informer le 9 septembre 11 que :

- le "cas par cas" n'est définitivement pas ce que la ville de Sherbrooke désire prioriser comme approche.
- pour 2012, nous avons un projet de concertation des acteurs impliqués auprès des personnes handicapées afin de mieux cibler les enjeux et par la suite, prioriser les actions à réaliser pour les trois prochaines années.
Un projet qui sera déposé dans le cadre de l'étude des budgets qui s'amorcera prochainement.
C'est à l'intérieur de ce projet de concertation que les participants pourront faire le point sur le projet "Traces et souvenances" que vous proposez. C'est grâce aux acteurs impliqués auprès des personnes handicapées que l'on pourra prioriser les projets en fonction des enjeux qui auront été ciblés.

- «Cas à cas» ?

La Ville ne semble pas comprendre la notion de «discrimination». Et surtout comprendre que lorsqu'il y a discrimination, ce sont les personnes handicapées discriminées qui prennent les choses en main, du moins à Sherbrooke! Et elles en ont le droit!

Il y a eu un Normand Guyon qui voulait aller à Waterloo, et le RUTASM s'est impliqué, comme appui, et nous avons réussi, avec la Commission des droits de la personne, à rendre accessible SHERBUS, puis Limocar et La Québécoise, au profit de toutes les personnes en fauteuil roulant en Estrie.

M. Raymond Duquette, qui désirait se rendre à East Angus, a fait accessibiliser le transport collectif de la MRC du Haut-Saint-François, encore avec la CDPDJ, au profit de toutes les personnes en fauteuil roulant des deux MRC (Sherbrooke et HSF).

M. Jean Beloin est à sa 4e année, avec le RUTASM comme appui et aide technique, à essayer de pouvoir participer à l'activité de Traces et Souvenances, en toute égalité comme citoyen de Sherbrooke. Et surtout qu'il y a des autobus urbains accessibles aux personnes en fauteuil roulant!

Chercher à régler au plus vite une discrimination n'est pas faire du «cas à cas», quelles que soient les politiques d'une Ville!

- «Projet de la ville, concertation des acteurs impliqués, enjeux à cibler, priorités à établir, 3 ans»...

Le RUTASM a fait plusieurs demandes à la STS et au Conseil municipal, et à Traces et Souvenances. La STS et Traces et Souvenances ont agi pour trouver des solutions afin de contrer la discrimination en cause : une **expérimentation a été faite en octobre 2010**, avec le RUTASM et Jean Beloin, avec la STS et un autobus urbain et avec Mme Lysanne Gallant. Elle a présenté **un projet à la Ville le 1^{er} novembre 2010**. **Deux autobus auraient été prêts pour l'été 2011**, nous a-t-on confirmé à la STS. Les solutions étaient là pour contrer une discrimination qui perdure.

Aussi, nous comptons interpellier la CDPDJ cet automne, et nous ne voulons pas porter plainte contre la STS, ni contre Traces et Souvenances. Ils ont fait leur travail, le dossier était prêt. Ce sera contre la Ville. Nous sommes familiers avec les procédures de la CDPDJ, et nous jugeons déraisonnables les délais actuels, et ceux qu'on veut imposer à M. Beloin. Il s'agit d'une discrimination qu'il faut abolir le plus tôt possible., et non une priorité à établir dans un horaire de 3 ans!

Ci-joint à la suite deux articles de la Charte des droits et libertés de la personne pour expliquer ce qu'est une discrimination :

L.R.Q., chapitre C-12

CHARTRE DES DROITS ET LIBERTES DE LA PERSONNE

CHAPITRE I.1

DROIT À L'ÉGALITÉ DANS LA RECONNAISSANCE ET L'EXERCICE DES DROITS ET LIBERTÉS

10. Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.

Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit.

15. Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravaning, et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles.

Nous avons joint à notre présentation le projet présenté par Traces et Souvenances le 1-11-11 :

Les Productions Traces et Souvenances C.P. 553, Sherbrooke, J1H 5K2 Tél. : 819-842-4710 Téléc. : 819-842-1239 Courriel. info@tracesetsouvenances.com Site web. www.tracesetsouvenances.com

North Hatley, 1 novembre 2010

Monsieur Bernard Sévigny, maire de Sherbrooke
Monsieur Serge Paquin, président de l'arrondissement du Mont-Bellevue
Monsieur Marc Denault, président de la Société de transport de Sherbrooke

Objet : Bilan de l'examen, sur les lieux, de la faisabilité technique et logistique de l'accessibilité des tours spectacles des Productions Traces et Souvenances aux personnes handicapées en fauteuil roulant.

Monsieur Sévigny,
Monsieur Paquin,
Monsieur Denault,

Le 19 octobre dernier, Mme France Croteau, coordonnatrice du R.U.T.A.S.M, monsieur Jean Beloin, membre du R.U.T.A.S.M, monsieur Michel Cloutier, directeur des services exploitations de la STS ainsi que madame Lysanne Gallant, directrice artistique des productions Traces et Souvenances se sont réunis sur les lieux des deux tours spectacles pour procéder à l'examen de la faisabilité technique et logistique de la demande du R.U.T.A.S.M soit : *Rendre accessible les tours-spectacles « Traces et Souvenances » et « Par le Chemin des fresques » aux personnes handicapées en fauteuil roulant.*

Voici les conclusions de l'exercice :

Étant donné que :

- aucune contrainte majeure n'a été identifiée;
- l'adaptation des textes est possible sans altérer le contenu et le rythme du spectacle;
- il faudrait, à certains endroits, modifier légèrement le lieu précis des arrêts et en transmettre les détails au chauffeur de l'autobus lors de chaque sortie avec à bord une personne en fauteuil roulant.

- l'usager en fauteuil roulant manuel aurait besoin d'un coup de main pour monter dans l'autobus ou pour se déplacer en certains endroits où le relief est en pente plus prononcée et là où il n'y a pas de trottoir.
- il faudrait, à la chapelle St Marc, s'assurer que la porte d'accès est débarrée et positionner une petite rampe d'accès déjà existante à l'intérieur de la chapelle;
- il faudrait, au Théâtre Granada, s'assurer de faire mettre des panneaux d'interdiction de stationner devant le bâtiment, amener l'usager jusqu'à l'ascenseur prévu en ce sens et gérer le fonctionnement de l'ascenseur;
- les personnes handicapées, souhaitant prendre part au tour spectacle, devraient réserver leurs places à l'avance et selon un code de réservation préétabli.
- le véhicule urbain affecté à ce contrat devra être muni d'une rampe d'accès aux portes avant et du système d'amplification sonore requis.

Les personnes présentes lors de l'exercice recommandent :

1. L'intégration d'un régisseur-accompagnateur lors de chaque sortie (supplément de 50\$).
2. La création d'un cahier de régie détaillé. (Guide du régisseur-accompagnateur).
3. La rédaction d'un protocole d'entente pour les modalités de réservations.

La création du cahier de régie et du protocole d'entente pour les modalités de réservation serait prise en charge par Les Productions Traces et Souvenances. Cependant, le salaire du régisseur, au montant de 50.00\$ par sortie, s'ajouterait au montant corrigé de 270\$ (30\$ x 9 places, qui représente le manque à gagner lié à l'utilisation d'un autobus à plancher bas) et constituerait le supplément financier qui serait demandé par les Productions Traces et Souvenances à la ville de Sherbrooke chaque fois qu'une personne handicapée en fauteuil roulant nous ferait la demande pour une sortie avec un autobus à plancher bas.

Avant d'aller plus avant, nous attendrons vos indications.

Je vous remercie à nouveau, messieurs, de l'attention portée à la présente et vous salue très cordialement.

Lysanne Gallant

Directrice artistique

Les Productions Traces et Souvenances

c.c. M. Raymond Duquette, président du R.U.T.A.S.M

Mme France Croteau, coordonnatrice du R.U.T.A.S.M

Monsieur Jean Beloin, expérimentateur, membre du R.U.T.A.S.M

Monsieur Michel Cloutier, directeur des services exploitations de la STS

Reproduction du texte du RUTASM envoyé à La Tribune le 28 juin 2011 (qui a paru le 4 juillet 2011) :

Le coût de l'intégration des personnes handicapées

«Un fauteuil roulant prend des places rentables dans mon véhicule»! Que de fois le RUTASM a entendu ces propos et que de démarches à la Commission des droits de la personne pour «faire comprendre» que l'intégration des personnes handicapées a un coût.

Quand un service public, dont le budget provient de l'argent des citoyens d'une ville ou d'une province, nous tient un pareil discours, c'est encore plus navrant!

Le RUTASM en est à sa 4^e année de demander que l'activité touristique Traces et Souvenances puisse utiliser, lorsque nécessaire, un autobus à plancher bas, conçu pour permettre à une personne en fauteuil roulant d'y accéder. En octobre dernier, un directeur de la STS, un chauffeur urbain, la directrice de Traces et Souvenances, la coordonnatrice du RUTASM et une personne en fauteuil roulant ont fait l'essai d'un autobus à plancher bas, se rendant aux différents arrêts de cette belle activité qui traite des origines de la ville de Sherbrooke, présentée par des acteurs de talent, qui reçoivent à chaque année une subvention de la Ville. Par la suite, le 1^{er} novembre 2010, la directrice de Traces et Souvenances a présenté à la Ville un projet d'accessibilité de cette activité, avec l'accord de tous les participants de l'essai. Puis la STS nous a annoncé que deux autobus à plancher bas seraient disponibles pour Traces et Souvenances, pour l'été 2011.

Mais voilà que de son côté, la Ville serait très réticente à vouloir ajouter un léger surplus budgétaire à la subvention de Traces et Souvenances, surplus relié à l'utilisation d'un autobus à plancher bas qui offre moins de places assises que les anciens modèles d'autobus actuellement utilisés.

Il a fallu 5 ans, avec la Commission des droits de la personne, pour rendre les autocars de la région accessibles; un an, toujours avec cette même Commission des droits de la personne (et de la jeunesse), pour rendre le Transport collectif du HSF accessible. Il nous semble qu'il n'y a que le recours à la Charte des droits et libertés expliquant ce qu'est une discrimination pour faire agir les différents services publics.

Oui, il y a des coûts pour éliminer le plus possible la discrimination dans notre société, et pour passer des bonnes paroles aux actes.

France Croteau et Jean Beloin du RUTASM

Des démarches officielles ont été faites par le RUTASM depuis 2009.



Les démarches du RUTASM ont été commencées auprès de la CDPDJ.

Diffusion des Conseils municipaux



Vox Sherbrooke



<http://www.ville.sherbrooke.qc.ca/webconcepteur/web/Villedesherbrooke/fr/mairie/nav/Diffusionduconseil.html?iddoc=193069&page=details.jsp>

Rappel de la demande du RUTASM que soient diffusés au complet les conseils municipaux de Sherbrooke. La réponse du Maire nous informant que la Ville voulait rendre la diffusion «suffisamment dynamique pour que la population s’y intéresse» (courriel 2-12-10) implique un jugement de valeur. Le 19 septembre dernier, un seul citoyen a eu droit à une diffusion, et pratiquement un seul point de la séance a été couvert, mise à part la remise des certificats aux militaires.

Ombudsman Ouverture officielle des portes du bureau de l’ombudsman le 13 septembre 2011. Me Michèle Emond en est la secrétaire générale.

COMMERCE SHERBROOKE

Invitation de l'organisme para-municipal à rencontrer le RUTASM pour nous présenter leur diagnostic commercial de la ville et connaître nos positions, en vue des États généraux à venir le 22-10-11.

Le RUTASM invite l'AQDR à se joindre à la rencontre le 22 septembre dernier, et nous présentons nos commentaires, en présence du président conseiller municipal Louisda Brochu et de deux employés de l'organisme. Mémoire du RUTASM sur leur blog (etatsgenerauxsherbrooke.com).

RENCONTRE AVEC COMMERCE SHERBROOKE

22 septembre 2011
au 189 Laurier, Sherbrooke

Brève présentation du RUTASM :

Le RUTASM est un organisme créé par des personnes handicapées pour défendre leurs droits à un transport adapté et collectif adéquat et sécuritaire. La clientèle que nous défendons est composée majoritairement de personnes handicapées motrices, visuelles et intellectuels, utilisant le transport adapté et le transport collectif. Le transport urbain régulier est utilisé par plusieurs personnes handicapées, dites à mobilité réduite, qui inclut également des personnes âgées admissibles ou non au transport adapté. Suite aux changements survenus lors de l'adoption du Plan de transport au régulier en 2006, des personnes à mobilité réduite qui étaient capables de prendre le transport régulier ont dû se résigner à demander le transport adapté, entre autres, parce que les arrêts d'autobus étaient trop éloignés ou les transferts trop compliqués. Nous vous remettons avec notre texte notre dépliant présentant l'organisme et les critères d'admissibilité au transport adapté du Ministère des Transports.

Voici donc à la suite nos commentaires sur les documents comprenant votre *Diagnostic commercial de la ville de Sherbrooke* et votre *Guide de réflexion*. Merci de nous avoir invités à votre consultation.

1. DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL :

- Comme 48 % de vos répondants, nous sommes favorables à un **développement commercial sur les rues des vieux quartiers**, pour un développement commercial de proximité, pour minimiser les déplacements. Autant pour les personnes en fauteuil roulant qui peuvent alors se rendre «en roulant» pour répondre à certains de leurs besoins, que pour les personnes qui ont de la difficulté à marcher à cause de handicaps, souvent amplifiés à cause de l'âge. Le vieillissement de la population est aussi une caractéristique de la clientèle usagère du transport adapté et collectif.

- Aussi, comme 15 % de vos répondants, nous trouvons pratique pour les personnes à mobilité réduite (handicapées et âgées) de pouvoir profiter de plusieurs services au même endroit, dans les centres commerciaux.

À ce titre là, le **Carrefour** est très apprécié chez nous. Plusieurs magasins, plusieurs petits restaurants, une épicerie, une banque, et plusieurs circuits d'autobus y ayant accès.

Par contre, aux **Galeries Quatre-Saisons**, le fait d'avoir sorti l'épicerie du centre d'achat cause problème pour ceux qui ont de la difficulté avec la marche. Plusieurs personnes n'y vont plus à cause de cela.

À **Rock Forest**, il est dommage que le centre d'achat ne soit pas plus exploité. Plusieurs causes expliquent le phénomène, dont la difficulté d'accès par transport, nous y reviendrons plus loin. Le Plateau St-Joseph y est aussi pour quelque chose!

Le **centre-ville** nous apparaît présenter des ressemblances avec un centre d'achat du fait d'avoir des services regroupés : il n'est hélas pas suffisamment desservi par le transport en commun, nous y reviendrons. Au centre-ville, il manque toutefois une pharmacie et des dépanneurs. Une pharmacie est essentielle comme service pour desservir et attirer la clientèle. Une vie culturelle, des magasins, des restaurant, oui, mais aussi il faut une pharmacie. Le guichet automatique Desjardins est un peu haut à escalader (côte King), il pourrait y en avoir un sur la rue Wellington. L'édifice abritant le Centre d'emploi a encore son petit local sur King «inoccupé». Dommage!

- Concernant le **Plateau St-Joseph**, nous y référons dans les orientations.

ORIENTATIONS :

- Nous privilégions le développement de l'axe King/boul. Bourque, pour développer un sentiment d'appartenance sherbrookoise, pour permettre l'accès facilement et rapidement à tous les services d'un bout à l'autre de la ville, aux centres d'achat de Rock Forest et celui de Fleurimont, surtout pour revaloriser et revitaliser le centre-ville. Plus loin, nous traiterons des axes actuels favorisés par le transport en commun depuis 2006.
- Pour les services de proximité, nous voulons un développement commercial sur les axes secondaires aussi, vers les zones commerciales actuelles (petits centres d'achat).
- Nous voulons naturellement des services regroupés attrayants, dans les différentes zones, pour favoriser les relations sociales.
- Naturellement, nous voulons un meilleur développement du transport en commun, pour un développement durable, écologique, mais surtout pour permettre aux personnes à mobilité réduite plus d'accès à tous les services.
- Le développement des magasins à grande surface, tel le Plateau St-Joseph, ne nous paraît pas une bonne orientation pour Sherbrooke. Pour plusieurs raisons : - difficultés d'accès (transferts d'autobus, temps plus long de voyage), - favorise l'accroissement du parc automobile, - compétition pour les autres commerces qui risquent de fermer, - n'attire pas nécessairement les consommateurs de l'extérieur vers le centre de Sherbrooke, - néfaste pour le développement des zones périphériques en dehors de Sherbrooke qui sont des villes et villages qui ont déjà des difficultés commercialement à retenir leur population pour le développement de leur propre localité. L'intérêt du développement de ces «power centers» revient surtout aux propriétaires de ces magasins! Et aux automobilistes!

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN :

Comme RUTASM, nous voulons le développement du transport en commun et prenons position pour une population «captive».

Parmi nos membres et la clientèle que nous défendons, il y a des personnes à mobilité réduite, handicapées et âgées, admises ou admissibles au transport adapté, qui prennent le transport en commun partiellement ou régulièrement. Elles sont des personnes qui n'ont pas d'autos, par incapacité de conduire ou parce qu'elles n'ont pas les moyens d'en avoir une. Le transport en commun est vital pour ces personnes et est souvent l'unique moyen, pour plusieurs, par obligation ou par souci d'autonomie, de se déplacer et d'avoir accès aux services auxquels elles ont droit, et accès aux COMMERCES, pour se procurer ce dont elles ont besoin.

Recommandations du RUTASM :

1 - «**Arrêt bus protégés**» : on nous dit que des commerçants s'objectent à perdre leurs stationnements devant leur magasin, n'ayant pas d'endroits proches pour offrir du stationnement à leurs clients. Leurs clients en auto, on s'entend! Vous perdrez peut-être certains clients, mais vous gagnerez une clientèle de transport en commun, à mobilité réduite et ceux qui préfèrent le transport en commun! Actuellement, le manque «d'arrêt bus protégés», comme on en retrouve par exemple à Montréal et à Québec, rend difficile et même impossible l'utilisation du transport en commun à la clientèle à mobilité réduite, parce que la hauteur du plancher de l'autobus à la rue, lors d'un débarquement dans la rue, est trop élevée, le trottoir servant de marche d'accueil pour tout le monde! Il est difficile de débarquer dans la rue, sans parler des dangers possibles. Nous demandons depuis longtemps à la STS de descendre les usagers sur les trottoirs et d'abaisser l'autobus quand il n'y a pas de trottoir (même si cela prend un peu plus de temps de débarquer des usagers). Donc, des «arrêts bus protégés» partout où il y a arrêts d'autobus, s'il vous plaît!

2 - Mais le RUTASM va plus loin. Nous vous demandons de recommander à la STS et à la ville, ou du moins appuyer notre demande, pour **des voies «rapides» ou «priorisées» pour l'axe principal à promouvoir, l'axe King/boul. Bourque**. Non des voies «réservées» à construire, comme cela existe, mais des voies «rapides» ou «priorisées» ou «prioritaires» pour les autobus. Exemple à Québec, pour leurs deux premiers Métrobus. Ci-joint des photos des circuits 801-802. Pour en avoir utilisé un personnellement 2 fois cet été sur un certain trajet, j'ai vu qu'ils utilisent des voies existantes (pour les 801-802). Il y a des règles où les automobilistes peuvent les utiliser, c'est à inventorier. Mais il n'y a pas de stationnements!

Pourquoi cette 2^e recommandation :

Cela valoriserait le **centre-ville** qui actuellement et depuis 2006 est moins bien desservi par le transport en commun, ainsi que la rue **King Est**. Ci-joints les tableaux produits par le CMDS (Roche - SMⁱ) à l'occasion de la présentation de son Diagnostic en janvier 2011 (aujourd'hui, le CMDS est supposé présenter son Plan de mobilité durable pour consultation). Voyez sur les tableaux la densité de la population, les destinations selon les motifs études, emplois et magasinage. Mais surtout, voyez les «axes structurants» du transport en commun...

Depuis la «priorité» accordée aux axes pour mieux desservir les étudiants (UdeS, CEGEP), le centre-ville a écopé. Nous avions autrefois des circuits (le 1 et le 4) aux 15 minutes du centre-ville au Carrefour (par Portland). Maintenant les deux circuits qui font la rue Portland vont du Carrefour directement jusqu'au CEGEP. Le 14 allait sur King du centre ville jusqu'à la 18^e avenue, maintenant, c'est coupé, il faut, du centre-ville, aller au CEGEP, changer de circuit et prendre le 9, car c'est le seul circuit qui va sur la King Est, du CEGEP au centre d'achat Fleurimont.

L'ancien circuit 2 qui desservait le Nord et se rendait au centre-ville (en passant par la rue Wellington et ses commerces), n'existe plus. On l'a remplacé en 2006 par le 16, qui ne vient plus au centre-ville, malgré plusieurs demandes d'usagers : il arrête rue Ontario! Circuit typique étudiant! Beaucoup pourrait encore être dit. Les nombreux transferts sont irritants et difficiles pour les clientèles à mobilité réduite, nous en sommes témoins.

De plus, les jeudis soirs et vendredis soirs, avant 2006, il y avait plus de services d'autobus que les autres soirs à cause des magasins ouverts. Ça n'existe plus!

Messieurs et mesdames les commerçants, vous êtes mal desservis par le transport en commun actuel, et les personnes à mobilité réduite également, par le fait même, pour faire leurs commissions et assurer leur autonomie. Il faut selon nous rétablir une priorité King/boul. Bourque, en favorisant un service rapide et compétitif, et pour cela, sans stationnements!

3 - Desserte des zones plus éloignées : nous voulons que les gens de Sherbrooke situés dans des zones plus éloignés du centre-ville, en périphérie, puissent être desservis par des **services de taxis collectifs**, pour venir magasiner dans les centres-commerciaux et au centre-ville, et non, en autos pour ceux et celles qui en ont, au Plateau St-Joseph.

Gratuité au transport en commun!

Vous souvenez-vous du Colloque Destination région Sherbrooke tenu le 17 juin 2005? Colloque et comité formé à l'invitation de la **Chambre de commerce de Sherbrooke** et où l'on reconnaissait le principe comme rassembleur, autant pour les citoyens, pour la Ville, que pour les entreprises! «Les impacts pour l'environnement et le développement durable seraient tangibles» croyait-on à cette occasion! Projet audacieux, trop audacieux pour la STS et la Ville. Le RUTASM, et d'autres organismes, y ont cru. Le mythe n'est pas mort pour nous, un «pot commun», du financement des entreprises (comme en Europe), une participation spéciale de la Ville, des solutions, une volonté politique et solidaire, pour permettre à ceux et celles qui ne bénéficient pas de gratuité et de réduction significative, parce que ne fréquentant pas l'UdeS, ou n'ayant pas un bon employeur écologique, puissent avoir accès au transport gratuitement ou avec une forte réduction. Le RUTASM a déjà offert de participer, avec ses capacités financières, au financement d'un «pot» solidaire. Il y en a qui rêvent de «tramway», nous rêvons de gratuité! Remise de notre article paru dans La Tribune à l'époque pour réflexion!

Genre de mesures à inventorier : remettre un billet (authentifié par la STS et avec le nom du commerce) de 3,10\$, ou un jeton, par achat d'au moins 10\$, 15\$ ou 20 \$ (une offre). Pour promotion pour votre commerce et pour aider au paiement du transport pour les plus démunis.

Suivent une partie du matériel fourni à COMMERCE SHERBROOKE pour illustrer nos commentaires, et la présentation de Mme Nicole Couture, invitée par le RUTASM à venir faire connaître ses implications comme usagère du transport régulier et mère d'une personne handicapée utilisant à l'occasion également le transport régulier.

Définition de l'expression «arrêts bus protégés» : espace sur le bord de la rue interdit aux stationnements d'autos (d'une longueur d'environ 3 stationnements), pour permettre aux usagers du transport en commun régulier d'embarquer (porte avant) et de débarquer (porte arrière) avec plus de facilité et en toute sécurité sur les trottoirs.

Documents à consulter si désiré :

<http://www.mobilitedurable.qc.ca/wp-content/uploads/2011/05/Plan-de-mobilite-durable-Diagnostic-Version-final.pdf>

<http://www.mobilitedurable.qc.ca/centre-de-mobilite-durable-de-sherbrooke/publications/>

ÉTATS GÉNÉRAUX <http://etatsgenerauxsherbrooke.com/>

Le samedi **22 octobre** prochain se tiendra de **8h30 à 16h00** à l'**Hôtel Times** une journée d'ateliers dont l'objectif est de **présenter et de valider** au sein de la population les **grands thèmes** de l'avant projet de politique de développement commercial de la ville de Sherbrooke. Inscription et plus d'informations sur le site. Le RUTASM y sera.

RENCONTRE AVEC COMMERCE SHERBROOKE

22 septembre 2011, 189 Laurier

Depuis 2006, plus de transferts, rue King Est désavantagée

Dans une lettre du 31 octobre 2006 adressée à la présidente de la STS, j'ai exprimé le temps beaucoup plus long que ça me prenait rue Papineau pour aller au Végétarien de la rue King Est. Il me fallait transférer au CÉGEP et attendre 34 minutes pour prendre le circuit 9 pour me rendre ensuite au Végétarien. À pied, ça me prenait 10 minutes. On m'a conseillé alors d'aller à un autre arrêt, mais aussi avec un transfert à faire.

Le nouveau pôle commercial de l'Est qui va se construire posera le même problème aux gens de la rue Papineau qui devront aller transférer au CÉGEP. J'ai écrit à La Tribune à ce sujet en 2009. Je vous remets une copie de l'article paru le 27 janvier 2009.

Je vous ai écrit M. Brochu le 22 février 2010 (lettre présentée au Conseil d'arrondissement de Fleurimont du 22-2-10) pour vous faire part du temps beaucoup trop long pour mes magasinages au Végétarien et de ma décision d'aller plutôt magasiner aux Galeries Quatre-Saisons pour sauver du temps. Je déplore, et je vous l'ai exprimé de m'être privée de magasiner dans les commerces de la rue King Est. La STS m'a répondu de prendre le Communau-Bus 57 (STS 22-4-10). Ce Communau-Bus ne circule pas le soir et je travaillais en semaine durant la journée, et je devais monter plus haut pour aller à l'arrêt du minibus, pour un trajet d'une durée équivalente à mon temps de marche, de chez moi au Végétarien (Terrasse 77).

En 2011, le nouveau Dollar King qui vient d'ouvrir est situé en face du restaurant McDonald : même transfert à faire au CÉGEP pour les gens de la rue Papineau. Je n'habite plus la rue Papineau mais mes anciens voisins et voisines continuent et continueront d'avoir les mêmes problèmes, si rien ne change en transport en commun.

Mon fils à mobilité réduite qui utilise le transport régulier

Il y a 2 ou 3 ans, j'ai fait une demande à la STS pour mon fils Éric, ayant de la difficulté avec la marche et son équilibre, et qui utilise partiellement le transport régulier, afin que la STS fasse enlever deux places de stationnement devant l'arrêt d'autobus en face de la Tabagie Dubois (rue King Ouest entre la rue Camirand et la rue Alexandre). L'autobus ne pouvait pas arrêter près du trottoir pour qu'il puisse embarquer de façon sécuritaire. La STS a finalement réussi à faire enlever les deux places de stationnement.

Nicole Couture



AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE SUR LA CIRCULATION DES AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Suite à la lecture de l'AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE SUR LA CIRCULATION DES AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER, et à l'étude en sous-comité interne du RUTASM de points spécifiques du document et des recommandations émises à la fin, nous voulons publier à la suite nos commentaires acheminés à un des responsables de l'étude, compte tenu de nos diverses implications touchant la circulation des personnes handicapées en fauteuil roulant dans les rues.

Note du RUTASM : les recommandations du rapport sont en italique, pour distinction entre celles-ci et nos commentaires.

AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE SUR LA CIRCULATION DES AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au regard du cadre légal, l'INSPQ recommande :

- ***De spécifier dans le Code de la sécurité routière (CSR) que les utilisateurs d'AMM aient un statut double, selon l'infrastructure utilisée : « cycliste » sur la chaussée et « piéton » sur le trottoir et lors de la traversée d'une intersection;***

Le RUTASM est fait à fait d'accord avec cette recommandation de double statut, avec toutefois quelques particularités à apporter au statut de «cycliste» pour les personnes handicapées (traité plus loin). Nous voulons que les personnes handicapées circulant avec des AMM puissent aller et sur le trottoir, et sur la chaussée.

- ***De définir dans le CSR la catégorie « AMM » en tenant compte des caractéristiques de l'individu et celles de l'appareil, prenant soin de spécifier qu'une AMM est à la fois « conçue pour et utilisée par », une personne ayant des incapacités à la marche;***

Nous sommes tout à fait d'accord que la catégorie des «AMM» soit rattachée aux personnes handicapées, avec votre définition «conçue pour et utilisée par» une personne ayant des incapacités à la marche. Par contre, nous demandons **que soit rajouté**, après «incapacité» le mot **«difficulté»** à la marche. Catégorie «AMM» à ne pas définir en fonction de l'appareil.

Nous vous expliquons. Au transport adapté, sont acceptées (admises) les personnes étant définies comme personnes «handicapées» par la loi québécoise (L.R.Q., c. E-20.1) et la Politique d'admissibilité du Ministère des Transports, Politique qui exige que la personne handicapée ait, de plus, «sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un tel service» (transport adapté), i.e. une incapacité à monter des marches d'une certaine hauteur, de marcher 400 mètres sur un terrain uni, qu'elle soit atteinte d'une déficience neurologique, cardiaque ou respiratoire, etc.

Or, la personne qui utilise un quadriporteur attribué et payé par le MSSSQ, et admise au transport adapté, peut marcher un peu avec certaines conditions, et elle a l'obligation de transférer par elle-même sur un banc au transport adapté.

Donc, pour donner les caractéristiques des personnes utilisant des «AMM», il faudrait tenir compte, à notre avis, des caractéristiques définissant une personne handicapée dont la mobilité est assez sévère pour être admise à un transport adapté, et ainsi reconnaître le fait qu'une personne ayant un avis médical de «difficulté» à la marche soit parmi les personnes dont les caractéristiques font qu'elle doit utiliser une «AMM». Il en va de soi pour une personne admise au transport adapté, mais aussi pour une personne non admise, mais dont la difficulté à la marche serait reconnue par un médecin ou un professionnel de la santé, ces personnes étant considérées par le Ministère des Transports comme des personnes à mobilité réduite (Politique d'admissibilité, p. 8, 2.2).

- ***De définir dans le CSR les exclusions à la catégorie « AMM », notamment les appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et leurs utilisateurs, qui comprennent les utilisateurs d'AMM n'ayant pas d'incapacité à la marche.***

Pour nous, la catégorie des gens utilisant des AMM sont des personnes handicapées (ayant des incapacités ou des difficultés à la marche) et des personnes à mobilité réduite (ayant des difficultés à la marche, réalité certifiée par un médecin). Donc, nous ne voyons pas l'utilité de ce paragraphe.

Explications. Pour nous, les gens utilisant des ATPM devraient être caractérisés comme des utilisateurs non handicapés, et non à mobilité réduite (certifiée par un professionnel de la santé). Il serait étonnant qu'une personne handicapée ou à mobilité réduite (certifiée par un professionnel de la santé) utilise un «ATPM» sous recommandation d'un médecin ou d'un professionnel de la santé, le MSSSQ limitant déjà la vitesse des appareils motorisés à 10 km/h pour payer l'appareil. À la limite, si cela se produisait, l'appareil devrait être catégorisé «AMM» et non «ATPM».

Pour permettre aux policiers d'appliquer les règles de circulation et d'accès au réseau, l'efficacité et l'applicabilité des mécanismes de contrôle suivants doivent être étudiées, puis validées :

- ***La définition d'un protocole du réseau de la santé visant à évaluer l'état de santé d'un individu, en complément avec les mécanismes actuels menant au retrait du permis de conduire, afin de valider la capacité à conduire une AMM;***

Nous sommes tout à fait en accord avec ce texte.

Pour les personnes «handicapées» qui perdent un jour leur permis, pour celles recevant du MSSSQ leur AMM, les médecins et ergothérapeutes ont déjà évalué leurs capacités à avoir une AMM et à la conduire dans la rue. Il devrait y avoir réévaluation s'il y a lieu, pour savoir si la personne est toujours apte à aller sur les trottoirs et dans la rue.

Pour les personnes non handicapées qui auraient perdu leur permis de conduire à cause de raison de santé, une évaluation médicale nous apparaît nécessaire pour évaluer leurs capacités

à conduire, par exemple, un quadriporteur dans la rue ou sur les trottoirs, si la cause de la perte de leur permis de conduire l'auto est reliée à un problème de vision ou à une maladie particulière. Nous sommes d'accord qu'il y ait imposition d'une évaluation des capacités de conduire dans la rue et sur les trottoirs par une instance médicale quelconque (genre ergothérapeute d'un CLSC), si la personne veut se procurer, par exemple, un quadriporteur sans se le faire prescrire médicalement. Si ce n'est pas prescrit médicalement comme un besoin (ou certifié par une recommandation d'une instance médicale), la personne devient conductrice d'un ATPM, avec ses lois et règlements.

- ***L'instauration d'un programme de formation des utilisateurs d'AMM, ainsi qu'un mécanisme de vérification des compétences de l'individu, donc de sa capacité à conduire « sur le terrain »;***

<p>Nous sommes d'accord avec cet énoncé pour les gens ayant une AMM. Nous estimons que la formation doit être donnée par un ergothérapeute (ayant les connaissances du Code de la sécurité routière (CSR) naturellement).</p>

Si la personne est jugée inapte à aller dans la rue, pour différentes raisons, nous avons un questionnement sur ses capacités à rester sur les trottoirs, vu que certains trottoirs sont carrément non sécuritaires pour une personne avec une AMM.

La formation de la personne handicapée devrait revenir à un ergothérapeute d'un Centre de réadaptation ou d'un CLSC, dépendant de l'appareil.

La formation d'une personne à mobilité réduite (et non handicapée), qui n'a qu'une attestation d'une instance médicale, devrait relever d'un ergothérapeute d'un CLSC, obligation qui serait prescrite par l'instance médicale signataire pour la personne à mobilité réduite.

Un mécanisme de vérification nous semble adéquat annuellement si nécessaire, et au besoin.

- ***L'attestation de handicap à porter sur soi, signée par un médecin ou un ergothérapeute, démontrant que l'individu a une incapacité à la marche;***

Nous sommes partiellement d'accord avec cet énoncé, tout en rajoutant, comme dit auparavant, après «incapacité» le mot «**difficulté**» à la marche. Oui à une attestation, mais non contraignante pour une personne «handicapée» au sens de la loi.

C'est-à-dire que la personne reconnue handicapée par la loi, elle a habituellement dans son portefeuille une carte d'admission au transport adapté (elle peut être appelée à la montrer ou à donner son numéro au transport adapté). Donc, cette carte devrait suffire pour le policier pour vérification s'il y a lieu. Aussi pour les personnes «handicapées», plusieurs portent déjà avec elles la vignette de stationnement accordée aux personnes handicapées. Il y a aussi des cartes pour personnes handicapées reconnues par des transporteurs interurbains (formulaire de demande à être signé par une instance médicale). Ça peut aussi être un formulaire d'impôt (section pour une personne handicapée). Alors, pour les personnes handicapées, à ne pas demander d'attestation abusive.

Pour une personne ayant de la difficulté à la marche, et qui s'est fait remplir une attestation médicale comme quoi une AMM était nécessaire pour elle à cause de sa santé, pour cette personne, elle pourrait être tenue d'avoir avec elle «cette attestation», pour son statut de personne conduisant une AMM.

• Le recours à un système de reconnaissance (ex. : homologation de la RAMQ) pour permettre de distinguer les appareils qui ne peuvent excéder la vitesse d'un piéton (6 km/h) des autres appareils, afin de contrôler l'accès au trottoir;

Cet énoncé nous apparaît abusif au niveau d'un recours à un système de reconnaissance (homologation, vignette, immatriculation).

Les appareils sont reliés aux limitations des personnes handicapées. C'est à un ergothérapeute à évaluer si la personne peut aller dans la rue et sur les trottoirs. Pour la circulation sur les trottoirs, il peut arriver que ce soit dangereux pour la personne «d'y demeurer», si difficilement praticables, et que la rue devienne alors plus sécuritaire. Et limiter mécaniquement une AMM à 6 km/h est dangereux pour les intersections et autres

endroits particuliers. C'est une évaluation avec l'ergothérapeute qui est nécessaire. Les policiers séviront contre les gens qui ont des AMM et qui dépassent 6 km/h sur les trottoirs.

Pour les gens qui ont des APTM, qu'ils ne soient jamais autorisés à aller sur les trottoirs, comme les cyclistes. Si le policier a un doute (AMM ou APTM) en voyant une personne en quadriporteur qui s'en tient à 6 km/h sur le trottoir, qu'il vienne vérifier. La vue d'une personne en quadriporteur, qui va à la vitesse de la marche sur les trottoirs, est rarement une cause d'inquiétude.

Donc, à sévir contre toute personne qui va au-delà de 6 km/h sur les trottoirs et c'est tout ! Que les policiers s'occupent des cyclistes qui sillonnent parfois les trottoirs à une vitesse excessive!

• Dans les éventualités où les mécanismes suggérés ci-dessus ne fonctionnent pas ou s'avèrent inapplicables, considérer l'immatriculation des appareils pour une gestion optimale.

Nous sommes tout à fait contre l'immatriculation des AMM.

Considérant les suggestions de limiter à 6 km/h la vitesse des AMM sur les trottoirs et à 10 km/h ou 15 km/h celle des AMM si les personnes vont dans les rues, nous voudrions que ce soit un mécanisme que la personne se fasse installer (genre de dispositif de régularisation) pour gérer elle-même sa limitation de vitesse, comme ça se fait au Royaume-Uni, surtout sur les trottoirs.

Qu'il y ait une limitation à 6 km/h par réglementation du CSR sur les trottoirs, nous sommes d'accord. Pour les personnes qui sont jugées aptes à aller dans les rues conduisant une AMM, nous estimons que 12km/h serait plus acceptable (pour un fauteuil motorisé) et 15 km/h pour un tri/quadriporteur, plutôt que le 10 km/h imposé par la RAMQ. Nous ne voulons pas d'immatriculation, les AMM sont des prothèses, comme le sont les cannes et les marchettes. Les policiers séviront contre les gens ayant des AMM qui outrepassent les limitations recommandées par la SAAQ, soit sur les trottoirs, soit dans les rues, mais sans immatriculation. Une immatriculation, c'est pour les APTM.

Au regard des restrictions personnelles, l'INSPQ recommande :

- ***De ne pas restreindre l'usage en fonction de l'âge;***

L'âge obligatoire minimum pour conduire une bicyclette dans la rue est de 12 ans. Il nous semble pertinent que cette obligation demeure pour les conducteurs de AMM qui veulent circuler dans la rue non accompagnés. Pour leur sécurité. Tous les parents seront d'accord avec cela. Quand à l'âge maximum, comme les cyclistes, il ne devrait pas y avoir de restrictions, sinon celle venant d'une évaluation médicale (ergothérapeute ou médecin pour les personnes conduisant une AMM).

- ***D'interdire le téléphone cellulaire et le baladeur en circulant avec une AMM.***

Concernant les personnes circulant avec une AMM dans la rue, le RUTASM veut rappeler qu'il a toujours été contre l'utilisation de cellulaire pour les automobilistes et les conducteurs de transport public (quelque soit la forme utilisé). C'est un facteur de distraction.

Pour les personnes circulant avec un AMM, nous sommes en faveur d'interdire le téléphone cellulaire et le baladeur dans les rues, au même titre que pour les cyclistes,.

Quant à l'utilisation de ces appareils sur les trottoirs, la personne conduisant une AMM demeure un piéton, donc, pas de restrictions «abusives», elle connaît ses limitations et le fonctionnement de son AMM. C'est surtout elle-même qu'elle pourrait mettre en danger (tomber du trottoir), et généralement les personnes handicapées sont prudentes sur les trottoirs. Les personnes âgées à mobilité réduite sont souvent insécures, donc concentrées sur leur conduite!

Considérant le double statut proposé pour les utilisateurs d'AMM (piétons et cyclistes), de même que la nécessité d'harmoniser l'utilisation des AMM au CSR en fonction de l'un ou l'autre de ces statuts et considérant également les principes de sécurité routière à respecter, au regard des différents types d'environnements où les AMM peuvent être utilisées, l'INSPQ propose les orientations suivantes :

- ***D'autoriser la circulation des AMM sur la chaussée, à la façon d'un cycliste, c'est-à-dire à droite de la route et le plus près possible de la bordure de la voie de circulation, en autant que la vitesse affichée soit ≤ 50 km/h, et à l'exception des carrefours où ils devraient se comporter à la façon d'un piéton;***

Nous sommes d'accord avec l'énoncé, de façon régulière, sauf que nous estimons que parfois, pour une personne conduisant une AMM, elle peut juger, à juste titre, qu'il est plus opportun et sécuritaire, sur certaines rues, de conduire en sens inverse : autos stationnées, ou autres obstacles, la personne voulant voir venir.

- ***D'interdire la circulation sur la chaussée si la vitesse affichée est > 50 km/h;***

Parfaitement d'accord.

- ***D'interdire, à l'extérieur des trottoirs, la circulation des AMM à contresens du trafic, à l'exception des sens uniques. Dans cette éventualité, les AMM devraient circuler du côté droit de l'infrastructure et une signalisation devrait indiquer cette possibilité;***

Nous ne voudrions pas d'interdiction du sens contraire, mais des «recommandations» à circuler comme un cycliste, du côté droit.

- ***D'autoriser l'usage du trottoir seulement aux usagers présentant une incapacité à la marche au moyen d'un mécanisme de contrôle (ex. : vignette ou attestation de handicap);***

Comme dit précédemment nous demandons **que soit rajouté**, après «incapacité» le mot **«difficulté»** à la marche. Le mécanisme de contrôle ne devrait pas être une vignette ou immatriculation, mais une attestation, non contraignante, comme expliqué plus haut.

- ***D'autoriser la circulation sur les voies cyclables (bandes et pistes) et de favoriser leur utilisation, par les utilisateurs d'AMM, lorsqu'elles sont contigües à la voie de circulation.***

Parfaitement d'accord.

Par ailleurs, au regard des aspects techniques des appareils, l'INSPQ recommande :

- **De rendre obligatoires les réflecteurs sur toute AMM, comme dans le cas d'une bicyclette et d'exiger, dans le CSR, un phare avant et une lumière arrière lorsqu'un utilisateur d'AMM circule de nuit;**

Parfaitement d'accord, et la RAMQ devrait être mise à contribution.

- **D'équiper toutes AMM d'un fanion orange triangulaire, placé à une hauteur d'au moins 1,5 m;**

Mesure à encourager fortement, mais non à imposer.

- **D'interpeller Transports Canada afin qu'ils puissent créer une classe de véhicule avec les AMM, définir et imposer des normes de conception et de fabrication des AMM afin d'assurer leur sécurité et pour permettre de distinguer les catégories d'utilisateurs et d'appareils plus facilement (ex. : AMM vs APM), en se réservant la possibilité de développer un système d'homologation national.**

Nous avons des réserves à cet effet, à cause de notre expérience au niveau des véhicules adaptés, dont la réglementation diffère entre celle du Québec (plus de souplesse et mieux adaptée) et celle du Canada (plus d'uniformité et pas toujours en lien avec la réalité des personnes handicapées et les nouvelles technologies).

Nous avons donc des réticences à ce sujet.

Considérant les lacunes de la littérature et devant la complexité du phénomène en cause, l'INSPQ recommande :

- **La réalisation d'un projet-pilote, pour vérifier l'acceptabilité et l'applicabilité des avenues proposées ci-dessus.**

Si le projet-pilote permet de valider certaines solutions ici proposées pour encadrer la pratique, il sera à posteriori nécessaire d'impliquer le milieu associatif et tout organisme concerné par la problématique, afin de définir des stratégies

d'information et de sensibilisation auprès de la population québécoise, incluant les utilisateurs d'AMM, les piétons et les cyclistes, ainsi que les conducteurs de véhicules routiers, quant aux modifications pouvant être apportées à court terme au cadre légal.

Parfaitement d'accord, et c'est pour cette raison que nous vous faisons parvenir déjà nos commentaires.

AUTRES COMMENTAIRES DU RUTASM

- Si certaines AMM ne font pas de bruit (sont inaudibles), c'est peut-être un facteur de risque, mais les personnes nécessitant ces appareils en apprécient les effets. C'est surtout la vitesse qui est le véritable facteur de risque.
- Il est sans doute compréhensible que certaines personnes handicapées n'aient pas apprécié, en page 37 du document, que soient rapportées comme facteurs de risque les «conditions psychologiques des utilisateurs d'AMM» par les chercheurs MM. LaBan et Nabity. Nous croyons qu'au Québec, le droit et le respect à la vie privée des personnes handicapées sont un droit auquel tiennent beaucoup les personnes handicapées. Ce point 3.3.2 aurait pu être omis, et l'étude n'aurait pas perdu de sa valeur scientifique. Les préjugés ont si facilement cours en notre société.
- Il a été intéressant de voir toutes les législations des différents pays dans le domaine.
- Recommander une assurance pour les AMM est tout à fait pertinent et il nous apparaît intéressant qu'il soit question de l'afficher sur les appareils.
- Concernant la circulation en sens inverse, il est intéressant de voir le lien rattaché entre le statut de piéton et le sens inverse en page 57 :

«Dans les juridictions qui considèrent les AMM uniquement comme des piétons, la circulation est admise sur la chaussée en l'absence de trottoir ou en raison de son impraticabilité, mais il faut alors que la circulation se fasse à l'inverse du trafic.»

Il faut comprendre que pour les personnes handicapées, surtout pour celles circulant en fauteuil roulant motorisé (AMM), leur fauteuil étant leurs jambes en tout temps («incapacité» de marcher autrement), elles se sentent et se considèrent comme des «piétons». D'où la particularité que nous apportons au fait

de laisser parfois le choix à la personne de choisir son sens de rue, dans certaines circonstances.

Pistes cyclables : il ne faudrait pas obliger les personnes à les utiliser en tout temps, parce que certaines, praticables pour des cyclistes, ne le sont pas pour des personnes avec leur AMM. Il est parfois mieux pour elles de prendre la piste pour les piétons.

- Les opinions des personnes handicapées, utilisatrices de fauteuil roulant manuel et d'AMM depuis longtemps, doivent être considérées comme des opinions «d'experts»!
- Si l'on veut faire des statistiques sur les accidents de conducteurs d'AMM sur les routes, il faudrait mettre en parallèle les statistiques des accidents dans les rues de piétons et de cyclistes.
- L'évaluation par un ergothérapeute nous semble essentielle pour savoir la capacité d'une personne à conduire une AMM dans les rues.
- Pour ce qui est des personnes handicapées qui, parfois, circulent en fauteuil manuel dans les rues, quoiqu'elles ne soient pas visées par cette étude, elles devraient quand même faire l'objet d'une recommandation, comme d'être encouragées à respecter la même réglementation de base concernant leur sécurité. Cela pourrait faciliter le travail des policiers, à certaines occasions.

RUTASM, 22 - 09 - 2011

SERVICES DE LA STS

C.A. EXTRAORDINAIRE DE LA STS

25 août 2011

Traitant surtout de l'acquisition et de l'implantation des STI. Pas de participation du RUTASM.

Voir Procès-verbal du 25 août 11 sur le site de la STS : sts.qc.ca Publications.

C.A. DE LA STS

14 septembre 2011

INTERVENTION DU RUTASM

1- Questions :

- Nominations des administrateurs usagers : nombre de candidatures et mode de sélection.

- STI au transport adapté : règles d'utilisation du service différentes au transport adapté à Sherbrooke à conserver.

Si Sherbrooke se démarque par ses ententes pour la gratuité à l'UdeS et autres institutions du savoir, il se démarque aussi par la qualité de son transport adapté dont les règles font l'envie de bien des services de transport adapté au Québec (avec notre temps de réservation de 7 jours à 24 heures, transports donnés en temps réel, etc.) Ces règles nous y tenons, nous l'avons exprimé clairement lors d'une rencontre avec la CMTS en octobre 2001 (plusieurs associations de personnes handicapées réunies à la CMTS et animées par l'OPHQ) et lors du Mémoire du RUTASM en 2003, après une consultation du RUTASM avec ses associations membres.

2- Rapports :

Telle que demandée au C.A. de la STS du 11 mai 2011 :

«Enfin, nous demandons de recevoir les résultats du «sondage» complété au transport adapté, ainsi que le fameux Rapport annuel des plaintes du *Comité pour l'amélioration continue de la qualité*, que le président M. Chaput s'était engagé à faire connaître publiquement au C.A. du 12 mai 2010, à la demande de M. Denault»,

nous reformulons notre demande pour avoir les résultats du sondage de la firme GVM - M. Pouliot a dit que les résultats appartiennent aux élus, donc il ne devrait pas y avoir problème - et le rapport annuel des plaintes, comme s'est engagé à le faire connaître publiquement M. Chaput, ce qui sera un gage de transparence de la STS.

3- Tarification et Budget 2012 :

- Gel des tarifs, diminution des tarifs ? Nous vous savons engagés avec plusieurs partenaires pour des indexations annuels des montants négociés. Qu'en est-il du caractère «social» du transport en commun?

De son rôle «favorisant la mobilité des étudiants, des personnes à faible revenu, âgées, handicapées (...) l'accès aux emplois et même la création d'emploi» (Plan de transport de la STS 2007)?

Responsabilité provinciale? Le gouvernement Charest priorise les hausses d'achalandage et la contribution des usagers, des programmes de subventions à 75% pour les STI, les systèmes de transport rapide, les voies réservées, équipements, garages, etc., etc.

Responsabilité municipale? Les priorités énoncées de la STS sont les étudiants et les employeurs. Il reste les groupes communautaires pour réclamer un transport plus «social», avec des tarifs permettant une plus grande participation sociale des citoyens et citoyennes.

Le RUTASM redemande des tarifs abordables, sans ghettoïser les plus démunis comme on peut le faire à Calgary. Une **carte d'accès la même pour tous** (payée ou pas par des employeurs ou institutions) : les personnes à faibles revenus pourraient faire une demande à la STS pour une carte annuelle à tarif réduit en fournissant leur formulaire d'impôt de l'année qui se termine. Une réduction pour cette catégorie de personnes à faible revenu? En France, le gouvernement l'assume. Il est facile à l'ATUQ ou à la STS de dire que c'est au gouvernement à l'assumer, et de ne rien faire.

Le RUTASM demande dans l'immédiat une véritable «réduction» pour les personnes âgées, comme cela se pratique ailleurs dans la majorité des autres STC :

STM : argent comptant régulier : 3 \$ argent comptant réduit : 2 \$
 passe régulière : 72,75 \$ passe réduite : 41 \$ (56%)

Québec : argent comptant régulier : 2,75 \$ billet réduit tarif aîné : 1,80 \$
 billet régulier : 2,55 \$
 passe régulière : 74,75 \$ passe réduite tarif aîné : 34,50 \$
(46%)

STS : argent comptant régulier : 3,10 \$ argent comptant sans aucune
 réduction
 passe régulière : 64 \$ passe réduite : 49,50 \$ (77%)

Remise du journal spécial STM «30 ans de transport adapté» et notre 10^e Anniversaire du transport adapté (1977-87).

«L'arrivée du transport adapté pour les personnes handicapées, ce fut plus que l'arrivée d'un transport, ce fut le début de leur intégration sociale, scolaire et professionnelle.»

Extraits du procès-verbal du C.A. de la STS du 14-9-11 pas encore adopté.

Traitant, entre autres, de la nomination des nouvelles administratrices usagères au C.A. de la STS. Dépôt des noms adoptés à la Ville le 15-8-11.



Nomination des deux administratrices usagères votée au Conseil municipal du 15 août 2011.

10. DOSSIERS DE LA MAIRIE ET DU CONSEIL

RÉSOLUTION C.M. 2011-7638-00

Société de transport de Sherbrooke – Nomination de l'administrateur usager des services de transport en commun et de l'administrateur usager des services adaptés aux besoins des personnes handicapées

PROPOSÉ PAR LE CONSEILLER MARC DENAULT
APPUYÉ PAR LE CONSEILLER JULIEN LACHANCE

Que M^{me} Ariadne C. Echevers soit nommée membre usager des services de transport en commun et que M^{me} Christine Couture soit nommée membre usager des services adaptés aux besoins des personnes handicapées, au sein du conseil d'administration de la Société de transport de Sherbrooke, à compter du 16 septembre 2011 et ce, pour une période de deux ans renouvelable.

- ADOPTÉ -

Gestionnaire responsable : Étienne Vézina

À la demande du RUTASM si les minibus adaptés de la STS allaient avoir la porte de la plate-forme de côté vers l'avant, on nous a répondu par courriel le 23-9-11, à notre grande satisfaction, ceci : «**même dans un achat regroupé la STS demandera que les véhicules soient munis d'une portière latérale avant**». Bravo !
Le RUTASM se demande alors pourquoi, pour les achats regroupés des autobus à plancher bas LFS, la STS ne pourrait pas aussi demander que, pour ses LFS, les 2 bancs doubles soient placés à l'avant, plutôt qu'en face de l'espace réservé pour une personne en fauteuil roulant comme les derniers reçus !

Motion de félicitations de la STS pour son acte de civisme (réanimation d'un client en détresse physique).

Félicitations à André
Beaudoin
et merci pour son
courage!

De la part du RUTASM

Le P.-V. du 14 septembre paraîtra sur le site de la STS après le C.A. DU 12 octobre 11.

STATISTIQUES D'ACHALANDAGE 2011

Questionnement du RUTASM par rapport à la diminution du taux d'achalandage en 2011 pour la clientèle voyageée en minibus. On nous avait déjà informé à la STS par courriel le 2-11-07 de ceci :

«dans l'ordre, nous optimisons les routes minibus en régie en priorité et en second lieu les courses taxis, régulièrement, nous transférons des clients dit ambulants et cela inclus la clientèle en hémodialyse, dans nos courses taxis afin de répondre à la demande de notre clientèle en fauteuil roulant.»

Or, pour 2011, dans une lettre adressée à la STS le 17 août dernier, nous avons demandé s'il n'y avait pas systématiquement un transfert de la clientèle ambulante des minibus vers les taxis réguliers.

La STS nous a envoyé, d'abord le 1^{er} septembre 11, puis le 27 septembre 11, les informations suivantes :

AUTRES STATISTIQUES...

2008

STC	Population	Déplacements	Déplacements per capita*	
STS Sherbrooke	150 687	234 474	1,56	1
RTC Québec	503 392	547 531	1,09	4
RTL Longueuil	231 364	299 245	1,29	3
STL Laval	384 224	299 013	0,78	8
STL Lévis	141 081	108 603	0,79	7
STM Montréal	1 641 435	2 257 459	1,38	2
STO Outaouais	265 705	221 316	0,83	6
STS Saguenay	145 089	157 464	1,09	4
STTR Trois-Rivières	129 011	66 599	0,52	9

* Déplacements divisés par le nombre d'habitants (habitants usagers du transport adapté et habitants non usagers du transport adapté). Au transport régulier, on tient également des chiffres sur les déplacements par habitants.

STC	Population	Usagers admis	Déplacements par usagers admis**	
STS Sherbrooke	150 687	3 817	61	8
RTC Québec	503 392	6 670	82	4
RTL Longueuil	231 364	2 555	117	2
STL Laval	384 224	4 308	69	6
STL Lévis	141 081	1 403	77	5
STM Montréal	1 641 435	18 533	122	1
STO Outaouais	265 705	3 307	67	7
STS Saguenay	145 089	1 651	95	3
STTR Trois-Rivières	129 011	1 646	40	9

**Déplacements divisés par le nombre d'usagers admis au transport adapté (ce qui donne une indication pour connaître le service offert par STC).

En 2007, 2008 et 2010, les déplacements per capita se ressemblent, Sherbrooke, Montréal et Québec étant toujours les meneurs, selon cette façon de calculer (mêmes calculs pour les déplacements en transport régulier). 2010, la STS est encore au premier rang (per capita). En 2007 et 2008, la «classification» des déplacements par usagers admis est identique. Pas de données disponibles au RUTASM pour 2010 pour les 9 STC.

En 2010, pour Sherbrooke, avec 4130 usagers admis au transport adapté, et des déplacements de 242 540, le nombre de déplacements par usagers admis est de 59.

STI ET TRANSPORTS PUBLICS

<http://lejournaldemontreal.canoe.ca/actualites/regional/montreal/archives/2011/09/20110905-035503.html>

«On a une clientèle de gens mobiles, en déplacement. Ce sont des services qu'ils nous demandaient», explique Martine Rouette, porte-parole de l'AMT.

**STI : systèmes
de transport
intelligents**

L'installation des STI à la STM est actuellement évaluée à 200 millions, oui 200 millions...

À Québec, au transport adapté, l'installation des STI est commencée...

[Accueil](#) > [Transport adapté](#) > [Transport adapté](#) > Nouvel équipement STAC

Nouvel équipement à bord des véhicules



Nouveau terminal mobile

Le STAC se modernise! Les opérations entourant les transports seront complètement informatisées en 2011. Ce changement est un atout certain pour la clientèle et pour le personnel du STAC. Que du positif à prévoir!

Étape 1

Le projet se divise en trois (3) étapes distinctes. Commençons par la première étape du projet : l'installation et la mise en marche des équipements.

C'est pourquoi vous avez vu apparaître à l'intérieur de certains véhicules un **terminal mobile (équipement avec un écran)** qui remplacera les feuilles de route. (Voir photo de l'équipement à droite)

À quoi servent les nouveaux terminaux mobiles installés dans les véhicules?

Les renseignements sur le transport à effectuer sont reçus directement dans les véhicules (minibus, taxis adaptés et taxis).

LE chauffeur peut visualiser le mode de paiement utilisé par le client.

En cas de modification ou d'annulation de transport, les mises à jour sont effectuées en temps réel et visibles à l'écran.

Plus besoin de feuille de route en papier pour indiquer au chauffeur les transports à réaliser au cours de sa journée. Il pourra visualiser en tout temps les données sur l'écran du terminal mobile. En plus d'une meilleure efficacité, le STAC diminuera sa consommation de papier.

Quand les terminaux mobiles seront-ils fonctionnels?

La mise en marche de l'écran des terminaux mobiles se fera graduellement à compter du 26 mars prochain. L'implantation s'étendra sur une bonne partie de l'année 2011.

Quels sont les objectifs principaux de ce projet?

Gérer efficacement l'augmentation du nombre de déplacements en transport adapté

Améliorer la qualité du service à la clientèle

Améliorer la ponctualité des transports

Faciliter le travail du personnel du STAC

Pour obtenir plus de renseignements

Comme mentionné au départ, ce projet comporte trois étapes distinctes. Lorsqu'on passera à la deuxième étape, un autre message vous sera envoyé par le biais du Club courriel et de notre site Web.

Nous vous tiendrons informés au fur et à mesure de tous les développements de ce nouveau système!

Questionnement du RUTASM au niveau des coûts et de la pertinence des STI, entre autres, au transport adapté, et aussi au niveau de l'aspect «sécuritaire» notamment au transport adapté.
L'émission de Radio-Canada *DÉCOUVERTE* du 25 septembre 11 sonne l'alarme.

CELLULAIRE ET AUTRES GADGETS AU VOLANT

À l'émission *DÉCOUVERTE* dimanche le 25 septembre dernier, a été traité le sujet des cellulaires et autres gadgets au volant.

Découverte Société Radio-Canada

Émission du 25 septembre, rediffusion sur RDI

<http://www.radio-canada.ca/emissions/decouverte/2011-2012/Reportage.asp?idDoc=175703>



Gadgets et distraction au volant

Le constat est implacable : 80 % des accidents de la route sont liés à un manque d'attention de la part du conducteur. Si l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant est interdite au Québec depuis 2008, il n'est pas rare de voir des conducteurs « texter » au volant, au risque d'y perdre la vie.

Les constructeurs automobiles essaient quant à eux d'équiper les autos d'interfaces télématiques sécuritaires. Mais le sont-elles vraiment?

Points particuliers du reportage :

- En 2007, dans *l'AVIS DE SANTÉ PUBLIQUE LES EFFETS DU CELLULAIRE AU VOLANT ET RECOMMANDATIONS*, par l'Institut national de santé publique du Québec, Étienne Blais et son équipe recommandaient une interdiction « complète » du cellulaire au volant. À ses dires, les ressources cognitives sont constamment sollicitées quand on a une conversation, et le fait d'avoir un dispositif main libre ne va pas enlever cette sollicitation des ressources cognitives. Le risque de collision en conduisant est 4 fois plus élevé avec un cellulaire, sous ses deux formes.
- En 2007, Transport Canada a démontré, par des expérimentations, que le calcul mental affecte la conduite. Comme exemple donné, les yeux peuvent fixer l'avant, mais ne voient pas ce qui se passe de côté.
- L'émission a également apporté son questionnement quant aux nouveaux systèmes de communication multitâches, main libre, tels les GPS ou autres systèmes télématiques à fonctions multiples, tactiles ou à système vocal. Ils sont tous sources de distraction, les yeux quittant la route, et sont aussi dangereux que les cellulaires, sinon plus, comme les systèmes tactiles. En 2007, l'équipe d'Étienne Blais recommandait au fédéral de réglementer les systèmes télématiques. Leur recommandation n'a pas été suivie.
- Étienne Blais souligne que les tâches de conduite sont multiples et exigent des connaissances cognitives, visuelles, et autres, toutes interreliées : il indique que les tâches de conduite peuvent sembler banales, mais que le cerveau est en constante analyse de l'environnement, d'où ses positions contre les cellulaires et les textos lors de la conduite d'un véhicule.

CELLULAIRES Le RUTASM a toujours demandé l'interdiction du cellulaire pour les chauffeurs de transport public (urbain, adapté, interurbain) lors de sondages et par lettres à la STS. La STS nous dit demander à ses chauffeurs de ne pas tenir de conversations personnelles en conduisant, et pourtant certains chauffeurs le font allégrement à l'aide de leur dispositif sur l'oreille. Il n'appartient pas aux usagers de jouer les délateurs, mais il reste que c'est leur sécurité qui est en jeu.

AVIS AUX USAGERS ET USAGÈRES

- **Rendez-vous médicaux** : assurez-vous de demander votre transport au moins une ½ h avant l'heure, pour vous assurer de ne pas être en retard. D'autres usagers font aussi partie de votre itinéraire.
- **Retours sur appel** : le RUTASM a conclu déjà une entente avec la STS que la répartition donne, à ceux et celles qui le demandent, le temps approximatif du transport, soit : «Entre 5 à 30 minutes» ou «Plus de 30 minutes»
- Les **C.A. de la STS** sont habituellement le 2^e mercredi du mois, à 18h.
- **Service par taxi minivan** : possibilité d'en être exempté, si difficulté d'y monter à cause du handicap. À faire inscrire au dossier.
- Être prêt **10 minutes à l'avance** de l'heure donnée pour ses transports. À appeler la répartition ou, en dehors des heures de répartition, le 819-823-6147 si **retard du transport** de plus de 15 minutes de l'heure du retour donnée. Il peut y avoir une erreur ou on vous expliquera le retard.
- **Sondages/groupes de discussions** effectués par le Groupe GVM auprès de la clientèle, des chauffeurs/répartiteurs, employés, superviseurs, etc., pour assister la STS «dans sa démarche d'élaboration et d'implantation de normes de gestion de la qualité du service».
- **Agenouillement de l'autobus régulier** : si nécessaire, à demander au chauffeur et à la STS que cette fonction soit utilisée.
- **Plaintes** : c'est en faisant des plaintes lorsque nécessaires qu'on fait améliorer le service. La STS vous y invite d'ailleurs dans les *Règles d'utilisation* (voir www.sts.qc.ca). Plaintes à faire lorsque vous ne pouvez utiliser votre fauteuil motorisé, et êtes obligés de prendre votre fauteuil manuel pour avoir un transport, par taxi (minibus non disponibles...)

PLAINTES, SUGGESTIONS, COMMENTAIRES ET RENSEIGNEMENTS

Le client qui formule une plainte contribue à l'amélioration du service et ne doit d'aucune manière craindre de perdre son droit au transport.

Il est possible d'acheminer les plaintes, commentaires, suggestions ou demandes de renseignements par téléphone ou par courrier à l'adresse suivante :

Service à la clientèle de la STS
Société de transport de Sherbrooke (STS)
895, rue Cabana
Sherbrooke (Québec) J1K 2M3

Téléphone: **819 564-2687**

Courriel : service.clientele@sts.qc.ca Le client qui en fait la demande peut recevoir les textes en anglais, sur cassette, ou en caractère adapté aux déficiences visuelles.

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE À SHERBROOKE

<http://www.mobilitedurable.qc.ca/centre-de-mobilite-durable-de-sherbrooke/publications/>

Projet de Plan de mobilité durable
PDF, 3.38 mo

Pages 36 et 37 (de la pagination allant jusqu'à 68).

Conférence de presse du Centre de mobilité durable le 22 septembre 11, à l'occasion de la journée «En ville sans ma voiture», pour présenter son Plan de mobilité durable.

Texte disponible dans le site du CMDS, comme document de support à la consultation :

<http://www.mobilitedurable.qc.ca/centre-de-mobilite-durable-de-sherbrooke/publications/>

Ce plan sera soumis à la consultation publique le **3 novembre prochain**, pour être adopté ensuite par la Ville en novembre (La Tribune, 23-9-11).

Aux nouvelles de Radio-Canada Téléjournal/Estrie de 18h le 22-9-11, on pouvait voir, sur le tableau utilisé par les présentateurs, un autobus articulé LFX, encadré par des textes traitant de la «Mise en place d'un ou plusieurs axes BHNS à Sherbrooke». Comme les métrobus actuels de Québec?

Pages 39, 47 48 et 49. (Sans commentaires)

Voies réservées et grands axes : voir suggestions du RUTASM dans le document présenté à *Commerce Sherbrooke* le 22 septembre 11. Nous espérons le développement de l'axe **King / boul. Bourque** avant 2021.

Renforcer et intégrer les dessertes régionales, services de transport entre Sherbrooke et les MRC et les villes environnantes : heureusement que le RUTASM s'est impliqué depuis plusieurs années à rendre les transports interurbains accessibles en Estrie, ainsi que le Transport collectif de la MRC du HSF. ACTI-BUS a débuté son transport collectif et interurbain accessible dès le début pour Coaticook. Certaines ententes sont possibles pour les personnes handicapées avec les services de transport adapté des MRC environnantes.

Il reste entre **Sherbrooke et Lac-Mégantic** : Autocar MB, qui vient au Terminus rue Dépôt les fins de semaine, et qui est un partenaire dans le CMDS, n'est pas accessible. Des solutions devront être trouvées pour faire en sorte que les personnes en fauteuil roulant aient un accès égal au transport comme les autres citoyens de Sherbrooke. Le service collectif et adapté de Trans-Autonomie ne vient pas encore à Sherbrooke.

À la suite de notre demande à la STS depuis 2011 pour être consultés sur ce Plan, comme RUTASM, et avec l'AQDR, et d'un rappel en août dernier de notre disponibilité à rencontrer la STS et le CMDS, pour échanger sur nos propositions relativement à l'accessibilité de l'urbain régulier, concernant, entre autres :

- la demande que les 2 bancs doubles en face de la place de la personne en fauteuil roulant soient rapprochés à l'avant, pour plus de facilité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite (âgées et handicapées) ;
- l'accessibilité des minibus urbains, dont les Communau-bus et autres ;
- la gratuité au régulier pour les accompagnateurs des usagers ambulants admis au transport adapté (pas seulement pour les accompagnateurs des usagers handicapés visuels) ;
- la sécurité à assurer dans les autobus à plancher bas LFS pour les personnes en fauteuil roulant qui prendront éventuellement les autobus réguliers (attaches Q'Straint) ;

il nous fut répondu le 23 septembre dernier :

«Concernant le Plan de développement pour l'accessibilité universelle, vous serez invité à nous exposer vos commentaires lors d'une consultation publique qui aura lieu dans les prochaines semaines.»

DES NOUVELLES DES MEMBRES

Un pèlerinage d'espérance

de Jean Beloin



Depuis trois ans, dans ma communauté des frères du Sacré-Cœur, nous cheminons avec le thème « Un pèlerinage d'espérance » qui, à chaque année, est habillé par un sous-thème particulier. Celui de cette année est : « Allumer le feu au sanctuaire de la mission »

Dès juillet 2008, ce thème a éveillé en moi un désir de plus en plus fort de vivre un pèlerinage qui ne soit pas seulement dans mon esprit ou dans mon cœur mais qui soit aussi incarné avec le corps que le Seigneur m'a donné. Étant donné ma faiblesse intellectuelle et la pauvreté de mon cœur, j'ai toujours eu besoin du côté tangible des choses pour arriver à comprendre certaines réalités qui me dépassent. Je me suis alors dit que, pour comprendre vraiment ce qu'est un pèlerinage, il n'y avait rien de mieux que d'en vivre un « vrai ». Bien sûr, j'ai déjà fait des pèlerinages en auto (avec mes parents), en camionnette (avec la communauté de La Maison Les Béatitudes) ou en autocar (avec ma communauté des frères du Sacré-Cœur) mais, là, je sentais que j'avais un pas de plus à franchir. Je me sentais interpellé à vivre un pèlerinage à pied, un peu comme les pèlerins de Compostelle dont on entend tellement parler ou, encore, en remontant plus loin vers la source, les grandes montées vers Jérusalem que les Israélites vivaient annuellement ou au moins une fois dans leur vie. Mais, au fond de moi-même, ce pèlerinage que je désirais de plus en plus, c'était un peu comme la « maquette » en petit et en raccourci du grand pèlerinage que nous avons tous entrepris un jour vers la Terre Promise, le grand pèlerinage de ma vie.

Voilà pour l'appel mais, en même temps, surgissait la question : « *Comment cela se fera-t-il?* » A l'époque, le seul pèlerinage que je connaissais un peu plus était celui de la Marche Mariale annuelle, de Sherbrooke au Cap-De-La-Madeleine, pour la neuvaine de l'Assomption. C'était aussi le seul qui, à mes yeux, était suffisamment long pour être qualifié de pèlerinage tout en étant relativement « accessible » - c'est ici un bien grand mot - à ma réalité. Je le connaissais davantage car, depuis plusieurs années, j'en entendais parler par des personnes de la communauté de La Maison Les Béatitudes qui l'avaient fait, en commençant par Jocelyne et les autres qui ont suivi. La question que je me posais était une question fort à propos car je suis loin d'être un athlète et, à ce moment-là, ça ne me paraissait pas du tout évident de faire, en 9 jours, environ 200 km en fauteuil roulant manuel. D'autant plus qu'à cette période j'étais encore fortement incommodé aux épaules par des tendinites, bursites et autres « bibites » du même genre, ce qui, dans mon cas, n'est pas particulièrement négligeable puisque mes épaules et mes bras sont sollicités à chacun de mes mouvements. Je comprenais de façon évidente qu'entrevoir un tel pèlerinage c'était un grand défi que j'aurais à relever et que ça ne pouvait pas s'improviser; je devrais donc me préparer physiquement et aussi intérieurement. J'avais aussi une autre raison secondaire pour vouloir vivre ce pèlerinage spécifiquement au Cap-de-la-Madeleine. Le 15 août, le jour qui clôture cette neuvaine, celui de la fête de l'Assomption, est aussi un jour d'anniversaire bien particulier pour moi. Anniversaire de naissance en 1947, anniversaire de mon entrée officielle au noviciat en 1966, anniversaire de ma première profession religieuse en 1967 et enfin anniversaire de ma profession perpétuelle en 1974. Je me disais que ce serait une belle façon de fêter, au moins une fois dans ma vie, tous ces anniversaires au Cap-de-la-Madeleine, le jour même de la fête de l'Assomption. Enfin, il y avait aussi en moi le désir d'en faire un pèlerinage d'action de grâce pour tout ce dont j'ai été comblé tout au long de ma vie.

Pour ce qui est de la préparation du corps qui allait devoir me transporter de Sherbrooke au Cap, voici ce que j'ai relevé à partir de mes notes. A partir de juillet 2008, j'ai donc recommencé à faire un peu d'entraînement avec mon fauteuil roulant modifié pour la route; 7 sorties entre juillet et décembre, ce qui totalisait 57 km. En 2009, 103 sorties pour 642 km. En 2010, 159 sorties pour 1245 km et enfin en 2011, 123 sorties avant le 6 août, jour du départ, pour 820 km. De 2008 à la fin 2010, je devais me faire aider dans les côtes moyennes car la douleur aux épaules m'interdisait de faire des « folies ». Au printemps 2011, c'était O.K., même dans les côtes. A l'été 2010, j'avais fait un petit test en accompagnant les pèlerins marcheurs durant une journée, de Sherbrooke à Bromptonville. Comme le test a été positif, je me suis alors dit qu'en 2011 je pourrais peut-être faire 3 ou 4 jours et que finalement, en 2012, j'entreprendrais alors le pèlerinage au complet si tout continuait à bien aller. La réalité, c'est que, me sentant en pleine forme cette année, je me suis dit qu'il valait mieux battre le fer pendant qu'il est chaud. L'an prochain, je ne sais pas dans quel état je serai. Tout au long de cette préparation, je me disais : *Moi, de mon côté, je vais faire tout ce que je peux pour bien me préparer et le Seigneur, au moment venu, saura bien m'apporter, à Sa façon et comme Il le voudra, l'aide nécessaire pour compléter ce qui me manque.*

Le principal élément, sinon le seul, qui me permettait de me remettre en route pour chaque exercice, c'est que **je m'étais fixé un but** et que je voulais l'atteindre. Je peux dire honnêtement que presque chaque départ m'était pénible et me demandait un effort de volonté, même si, après l'entraînement, je pouvais souvent ressentir un certain bien-être et une certaine satisfaction de l'avoir fait. C'est ce qui m'a tenu en marche (persévérance dans mes exercices en fauteuil roulant sur la route) durant ces 3 années. C'est aussi comme ça dans le reste de ma vie; j'ai toujours eu besoin de me fixer des objectifs, des buts qui me gardent en marche dans une direction que j'espère évidemment la bonne.

Plus l'échéance approchait, plus certaines peurs refaisaient surface. Je comprenais que c'était, pour moi, d'abord une démarche de confiance, d'abandon et de détachement car mon environnement habituel est bien adapté à la réalité de mon handicap mais celui de la Marche Mariale l'était évidemment beaucoup moins : côtes peut-être trop prononcées pour mes capacités, accessibilité des lieux de pauses et de coucher, des toilettes, d'un endroit pour me laver, du lit... et tout cela sans parler de ma peur d'être un « poids » trop lourd à traîner pour le reste du groupe, ma peur de ne pas pouvoir me rendre jusqu'au bout, ma peur d'être obligé d'abandonner en route.... Ces réalités particulières qui, pour la plupart des gens, ne posent aucun problème, pouvaient devenir des problèmes majeurs pour moi. Avant de partir, j'ai dû principalement accepter de faire face à mes peurs et à l'insécurité qu'elles engendraient. **C'était là mon véritable défi**, bien plus que d'avoir à rouler environ 6 heures par jour. Par contre, la conscientisation de ces peurs m'a permis de les partager avec des personnes qui ont été à l'écoute de mes besoins particuliers et qui ont fait tout leur possible pour répondre à ce qui, pour moi, était nécessaire. Bien entraîné, bien entouré et accueilli par les autres pèlerins, bien rempli de l'espérance de pouvoir vivre une expérience spirituelle de conversion profonde, une expérience qui me permettrait non pas d'allumer mais plutôt d'alimenter, d'entretenir et peut-être même d'augmenter ce feu essentiel qui doit brûler au sanctuaire de ma mission, porteur de beaucoup d'intentions personnelles ou confiées par mon entourage, en ce début du mois d'août 2011, je me sentais fin prêt pour entreprendre ce défi qui m'avait interpellé dès juillet 2008.

Fin prêt, c'est une façon de parler car je savais bien que, malgré tout mon orgueil et mon désir d'autonomie mur à mur, j'aurais besoin de compter sur l'aide ponctuelle et bienveillante des autres personnes. Mon principe : c'est mon pèlerinage et je veux le



faire au complet par moi-même, de façon autonome, et si, à un moment donné, j'ai besoin d'aide, je le demanderai - tout en souhaitant intérieurement ne pas en avoir besoin. Pourtant, comme nous sommes dans les Appalaches, dès le premier jour, j'ai dû mettre une partie de mon orgueil de côté et accepter de l'aide dans certaines côtes plus abruptes. Un « ange » du groupe avait prévu le coup et avait fabriqué un long câble, avec 10 poignées (comme les dix grains d'une dizaine de chapelet), qui se fixait rapidement et facilement à mon fauteuil roulant. Ainsi attelé, les côtes n'avaient qu'à bien se tenir car nous les « avalions » facilement une après l'autre... Jusqu'à Kingsey Falls, j'ai dû avoir recours de temps en temps à cet attelage qui me reliait non pas à des chiens, des chevaux, des rennes ou des bœufs mais bien à des frères et sœurs pèlerin(e)s qui acceptaient volontairement de « porter » une partie de mon « fardeau » lorsque je n'y arrivais plus tout seul (comme ça devrait se passer dans la vraie vie). En fait, je me suis senti si bien accueilli par le groupe que, malgré mon poids qui n'est pas négligeable, je n'ai pas eu l'impression d'être un poids trop lourd pour eux(elles). Leur solidarité s'est exprimée joyeusement à quelques reprises et il semble même que le câble qui servait à me tirer, lorsque j'en avais besoin, a été un élément important d'unification du groupe (d'après le témoignage de quelques pèlerin(e)s).

Ceux et celles qui me connaissent savent que je déteste porter des gants, hiver comme été, et que je fais toujours mes randonnées mains nues. Alors, la première journée, je répondais fièrement aux curieux(ses) qui me posaient la question suivante « *Pourquoi ne mets-tu pas des gants ?* » - « *Je n'en ai pas besoin, je n'en porte pratiquement jamais* ». Au jour 2, je dois mettre une autre tranche de mon orgueil de côté car c'est clair que si je veux « toffer la run » comme on dit, je devrai mettre des gants, du moins de temps en temps dans les bouts plus exigeants pour les mains – surtout les montées et les descentes.

On dit souvent : jamais 2 sans 3. Une troisième tranche de mon orgueil s'est envolée lorsque j'ai saisi que certaines personnes que nous avons rencontrées avaient pitié du pauvre p'tit vieux à barbe blanche, empoté et en fauteuil roulant par-dessus le marché, qui peinait, parfois, dans certaines côtes assez prononcées pour me faire suer mais pas assez pour justifier l'aide des autres pèlerins. De mon point de vue à moi, il me semble que je ne faisais pas pitié du tout. Je trouvais même injuste, jusqu'à un certain point, qu'on s'apitoie sur mon sort alors qu'il y avait des personnes du groupe qui portaient des fardeaux intérieurs beaucoup plus lourds que le mien, mais ces fardeaux avaient le « défaut » de ne pas être visibles, donc de ne pas attirer l'attention. Aucune sympathie ou « pitié » ne leur était manifestées, tout simplement parce que ça ne paraissait pas extérieurement, et, par le fait même, ça ne semblait pas mériter qu'on s'y attarde pour tenter d'apporter un peu de soulagement ou de réconfort à ces personnes. Il est si facile de se tromper lorsque l'on ne voit que l'extérieur...

Particulièrement lorsqu'il y avait des « témoins-observateurs » potentiels, j'ai aussi soupçonné que je n'étais pas le seul à me faire éprouver dans mon orgueil. Pendant que j'avais peur de passer pour un lâche si je me faisais aider lorsque ce n'était pas vraiment nécessaire, j'ai noté que certaines personnes ne pouvaient pas supporter de me suivre sans m'aider, même à des moments où je n'en avais absolument pas besoin, même lorsque je leur disais clairement que je n'avais pas besoin de leur aide. Probablement que leur peur, à elles, était aussi de passer pour des lâches ou des sans-cœur qui refusaient d'aider un « pauvre handicapé. » Qu'est-ce qu'Yvon dire? Qu'est-ce qu'Yvon penser? Qu'est-ce qu'Yvon s'imaginer? ... Pauvre Yvon, comme on lui en met sur le dos lorsque nous avons peur d'être vraiment nous-mêmes.

Sur ces belles routes que nous suivions, qu'elles soient asphaltées ou en gravelle, j'ai beaucoup pensé et prié, entre autre, pour tous ceux et celles qui vivent ou ont vécu, sans que ce soit vraiment leur choix, des dépouillements, des inconforts, des insécurités ou des peurs encore bien plus grandes que les miennes en fuyant, sur des routes ou hors

des routes, leur maison, leur village et même leur pays à cause de la guerre ou autres calamités; fuites avec presque rien comme baluchon et comme nourriture; fuite dans les forêts et souvent de nuit pour éviter de se faire repérer et de risquer ainsi la mort. Je crois que les différents récits que j'ai entendu de personnes qui ont dû fuir, au Zaïre, en Côte d'Ivoire, au Rwanda ou ailleurs, m'ont aidé à me sentir solidaire de tous ces fugitifs et réfugiés qui sont en marche vers un monde meilleur. Pour moi, c'était un luxe car c'était tout de même mon choix à moi, sans aucune obligation extérieure de qui que ce soit mais, pour eux, c'est souvent une question de vie ou de mort, une fuite obligatoire pour survivre. D'un autre côté, cette marche évoquait aussi, pour moi, une autre marche lente, régulière, longue, souvent facile mais aussi parfois parsemée de « côtes » difficiles à monter où j'ai aussi besoin de l'aide des autres et de Dieu, cette « marche » que j'ai entrepris il y a 64 ans, en route, moi aussi, vers un Monde meilleur.

Tous les déchets qui jonchaient le bord de la route, canettes, bouteilles et autres objets hétéroclites m'ont aussi beaucoup fait penser à Alain Turcotte et à son engagement fidèle envers l'Arche de Bouaké et les personnes handicapées qui l'habitent; à toutes ces personnes pour qui l'écologie n'est qu'un mot parmi d'autres et pas encore une réalité où elles se sentent interpellées et qui, probablement par inconscience, prennent nos territoires pour un grand dépotoir à ciel ouvert. Nous n'avons pas seulement déploré la situation, nous avons même osé poser quelques petits gestes écologiques à notre mesure. J'ai prié pour les uns et les autres et aussi pour beaucoup d'autres personnes ou situations qui m'interpellent.

Je pourrais vous parler de la route, des imprévus, des beaux paysages, de l'accueil généreux et débordant dont nous avons souvent été les bénéficiaires, des précieux moments d'animation et de partage, des chants, de la prière ou du silence, des bons repas ou des nuits parsemées de ronflements pas toujours discrets mais, pour moi, je crois que ce pèlerinage a d'abord et avant tout été un chemin de prises de conscience, une occasion de cheminer intérieurement pendant qu'extérieurement les kilomètres s'additionnaient. J'ai trouvé précieux que nous ayons pris du temps, 9 jours; à un rythme très lent pour des personnes du XXI^{ème} siècle, c'est-à-dire à pied; sur des routes ou des sentiers à découvrir que nous ne connaissions pratiquement pas; loin d'une bonne partie de nos « bébelles » et de notre confort habituel et, tout ça, avec des frères et sœurs porteurs d'une même foi en croissance, une foi qui, par Marie, nous conduit à son fils Jésus qui nous présente le Père et nous promet son Esprit.

Notre pèlerinage n'a pas été parfait et c'est très bien qu'il en ait été ainsi (je dis ceci en tant que simple « marcheur » mais je suis loin d'être certain que je serais capable de le voir sous le même angle si j'avais eu à en porter la responsabilité) car sur la route de ma vie, de nos vies, ce n'est jamais parfait; nous avons continuellement à nous ajuster, à nous accommoder, à nous reprendre, à revenir des culs-de-sac dans lesquels nous nous sommes aventurés, à essayer d'évangéliser nos réactions spontanées qui ne sont pas toujours bien ajustées du premier jet, à réagir devant des imprévus souvent déroutants, à demeurer dans la joie malgré les jours de pluie ou d'épreuves, à choisir de ne pas nous plaindre de la chaleur et du soleil trop ardent, à pardonner et à nous pardonner, à accueillir, à nous entraider, à aimer... Notre pèlerinage n'a pas été parfait mais il a été réussi et il a été très beau parce que c'était comme un résumé ou un condensé du long chemin bien incarné qui nous conduit du début de notre vie terrestre au début de notre Vie éternelle. Comme chacun(e) a fait son possible avec ce qu'il était, ses dons et ses limites, ses différences et son originalité, notre pèlerinage a été unique et ajusté à notre mesure.

Alors que dans les premiers jours je me demandais sérieusement si je parviendrais à me rendre jusqu'au bout, petit à petit on peut probablement dire que j'ai pris le rythme et, en acceptant l'aide nécessaire, on aurait dit que ça devenait plus facile de jour en jour. Je suis finalement revenu avec le désir de pouvoir renouveler cette belle expérience l'an prochain, si ma santé me le permet encore et si le groupe demeure ouvert à accueillir celui

qui ralentit parfois la marche et qui, marginal, ne peut pas toujours suivre à la file indienne comme c'est la coutume dans le groupe (mais c'est aussi comme ça que ça se passe dans la vraie vie). Comme vous pouvez le constater, j'ai déjà un autre objectif pour me garder en « marche » durant la prochaine année. Je dois un premier **MERCI** à ma communauté des frères du Sacré-Cœur qui, probablement sans le savoir, à travers le thème choisi en 2008, a ensemencé ce projet en mon cœur; un immense **MERCI** aussi à tous les pèlerin(e)s et responsables du groupe du diocèse de Sherbrooke qui m'ont accueilli avec ma différence et qui m'ont aidé d'une façon ou d'une autre lorsque j'en avais besoin. Sans eux, sans elles, je n'aurais jamais pu vivre seul ce pèlerinage, comme je n'aurais jamais pu vivre seul, en comptant uniquement sur moi, le grand pèlerinage de ma vie; **MERCI** aussi à mes frères et sœurs de La Maison Les Béatitudes qui n'ont pas été des éteignoirs lorsque je leur ai partagé ce projet un peu « fou » ou pour le moins inusité, au contraire ils m'ont encouragé à le poursuivre jusqu'au bout; enfin, un autre très grand **MERCI** à Marie et à Jésus qui, bien discrètement en filigrane ou en sourdine, étaient, bien avant que je le conscientise, derrière ce projet.

Le résultat peut paraître impressionnant pour qui n'a jamais essayé d'entreprendre un projet semblable mais, concrètement, ça se vit un pas à la fois, ou plutôt un tour de roue à la fois dans mon cas. C'est comme la vie, ça se vit un jour à la fois et la première chose que l'on sait il y a déjà 50, 70 ou 90 ans de passés et on a à peine eu le temps de s'en rendre compte. Je ne peux, ici, expliciter toutes les leçons et les applications que ce pèlerinage m'a fait découvrir pour ma vie mais je crois que ceux et celles qui savent lire entre les lignes sauront en retracer d'autres à partir de ce que je viens de vous partager.

En terminant, n'en déplaise à ceux ou celles qui étaient porté(e)s à me plaindre, je peux même vous dire que je suis un des rares « marcheurs » de notre groupe à m'en être tiré sans aucune ampoule aux pieds (donc sans ces douleurs si agaçantes et désagréables qui rendent la marche si pénible parfois)... Comme quoi le fauteuil roulant n'a pas que des inconvénients; il a aussi ses avantages...

F. Jean Belain s.s.

*(Texte tiré du Bulletin de liaison **La vie en abondance**, de La maison Les Béatitudes, septembre 2011)*

AUTRES NOUVELLES

Les 30 ans du transport adapté des Sociétés de transport en commun

http://www.stm.info/t-adapte/Histoire_TA.pdf

Photo de Gilles Coutu avec Jean-Marc Forest.

Photo tirée de la revue TRANSIT de Transport 2000 illustrant : La Fête au transport adapté du RTL / 30 ans au service des usagers.

LA FIN DU BRAILLE ? L.P. 5-7-11

<http://www.cyberpresse.ca/sciences/medecine/201107/04/01-4415017-la-fin-du-braille.php>

DÉCÈS

Nos sympathies à la famille et aux ami(e)s de Mme **Paulette Simard**, décédée le 7 septembre 2011. Membre du RUTASM, elle nous faisait bénévolement depuis deux ans notre buffet pour le dîner-causerie précédant notre A.G.A. Elle a agi également comme bénévole à l'un de nos soupers de Noël du C.A. du RUTASM. Merci Paulette, et puisses-tu reposer en paix.

Nos sympathies également à la famille et aux ami(e)s de **Laurier Fortier**, décédé le 25 septembre 2011. Il était bien connu des anciens militants du RUTASM. Il a vécu dans un logement à trois du temps de Promotion-Logement, avec Normand Plourde et Gérard Beaudoin, au coin Dunant-Belvédère, et également sur la rue Murray. Il habitait maintenant au Pavillon Youville depuis plusieurs années.

Informations sur le Programme ÉCONOLOGIS de l'ACEF 819-563-1585.

ACCIDENT D'AUTOBUS RÉGULIER

Eh oui, ça peut arriver, d'où la demande du RUTASM que les personnes en fauteuil roulant soient attachées dans les autobus à plancher bas. Ils le font à Toronto.
L.P. 30-9-11

l'éducation populaire

LES PRINCIPES DE L'ÉDUCATION POPULAIRE AUTONOME : - avoir une visée de transformation sociale et travailler sur les causes des problèmes sociaux plutôt que sur effets; - adopter des démarches d'apprentissage qui mènent à des actions collectives; - rejoindre des populations qui ne contrôlent pas ou peu leurs conditions de vie et de travail; - favoriser la prise en charge du groupe et des démarches d'apprentissage par la population.

ÉTHIQUE, GASPILLAGE ET GOUVERNANCE

Depuis quelques temps, les sujets d'actualité sont nombreux traitant de la collusion entre nos instances politiques et le monde des affaires, des firmes de génie-conseil et de la construction. L'éditorial de M. Jean-Robert Sansfaçon dans Le Devoir du 17-18 septembre 11 est intitulé «*Éthique d'affaires Les escrocs respectables*» :

<http://www.ledevoir.com/politique/quebec/331624/ethique-d-affaires-les-escrocs-respectables>

Notre chroniqueur au RUTA VOUS INFORME Maurice Richard avait traité de ce sujet dans son dernier article «*Le roi généreux*» (juin 2011).

Le gouvernement fédéral de son côté cherche à diminuer le fardeau fiscal des grandes entreprises. M. Sansfaçon, dans un autre éditorial du 18-8-11, traite de ce sujet en donnant des chiffres : *Entreprises encore moins d'impôts?*

Pas de Warren Buffett au Canada qui demande à son gouvernement de hausser les impôts des gens riches!

Et que dire de notre Ministère de la santé et des services sociaux qui fait les gros titres dans un article du Journal de Montréal du 26-9-11 :

<http://lejournaldemontreal.canoe.ca/journaldemontreal/actualites/sante/archives/2011/09/20110926-084318.html>

<http://lejournaldemontreal.canoe.ca/journaldemontreal/actualites/sante/archives/2011/09/20110926-085916.html>

Face aux réalités actuelles, et nous ne parlerons pas de l'implication offensive du Canada dans la guerre en Lybie et de ses autres positions au niveau international, un enseignant de l'UdeLaval a envoyé à La Presse son opinion (parue le 27-9-11) sur ce qu'il qualifie de « *paresse collective*» :

<http://www.cyberpresse.ca/place-publique/opinions/201109/27/01-4451891-cynisme-plutot-de-lapathie.php>

Quand des manifestants, sur la colline parlementaire à Ottawa, proclament, dans la non violence et le calme, qu'ils sont contre les sables bitumineux et qu'ils se font traiter «*d'extrémistes qui veulent tuer l'emploi*», et qu'en plus un ministre qualifie ces sables bitumineux «*d'éthiques*», il y a de quoi être parfois découragé. D'où la nécessité de se regrouper et de réagir avec différents moyens pour demander des comptes, quitte à subir les foudres des gens au pouvoir. Il faut demander à nos élus d'agir, appuyer ceux qui osent prendre position, écrire des opinions et des articles d'informations.

Bravo aux éditorialistes, aux journalistes, aux élus, ainsi qu'aux organismes et citoyens qui dénoncent les irrégularités, demandent des comptes et proposent des solutions.

<http://lejournaldemontreal.canoe.ca/journaldemontreal/actualites/regional/politique/municipale/archives/2011/09/20110929-055758.html>

L'indignation tranquille

Bravo à M Denis Dufresne pour son éditorial du 29 septembre 11, *L'indignation tranquille*. Il y résume les informations apportées par le président de l'Unité anti-collusion (UAC), M. Jacques Duchesneau, sur les économies faites et à faire suite à son enquête et l'urgence de «fermer le robinet», alors que le gouvernement parle actuellement de couper dans la santé et l'éducation. Et de conclure son éditorial : «Le temps des grandes manifestations est peut-être révolu, mais les citoyens-contribuables ne doivent plus se contenter de hausser les épaules, ils ont le devoir de s'indigner et de demander des comptes.»

Ministère des Transports - Le PQ réclame l'abolition du comité de concertation

[Kathleen Lévesque](#) 29 septembre 2011 [Québec](#)

Le Parti québécois a réclamé hier l'abolition du comité de concertation au sein du ministère des Transports qui permet aux firmes de génie-conseil d'influencer les choix d'investissement et de planification.

ENVIRONNEMENT, ÉCONOMIE ET SOUS-TRAITANCE

Bravo à André Nault des AmiEs de la Terre de l'Estrie pour son opinion parue dans La Tribune le 16 août dernier. À notre demande, il nous a fait parvenir son texte que voici :

La situation économique mondiale touche-t-elle notre environnement?

L'environnement se définit comme suit : l'ensemble des éléments (biotiques ou abiotiques) qui entourent un individu ou une espèce et dont certains contribuent directement à subvenir à ses besoins. Une définition très large et la dernière partie de la définition est la plus importante, subvenir à ses besoins. Les besoins primaires sont l'air, l'eau, l'alimentation et l'amour dont l'individu a besoin pour se développer. On peut donc se poser la question, est-ce que la mondialisation de nos marchés a apporté des améliorations à ces 4 éléments de base de la vie d'un individu?

La mondialisation, l'ALÉNA et tous ses comparables d'accords commerciaux ne devaient-ils pas nous apporter une meilleure qualité de vie? On nous disait que la richesse serait mieux répartie, nous a-t-on menti? L'OMC (organisation mondiale du commerce) et le FMI (fond monétaire international), organismes de promotion de la mondialisation, font-ils la promotion de la répartition de la richesse dans quelques mains qui semblent avoir plus d'influence sur leurs décisions que la main de Dieu? L'Argentine a été le meilleur élève du FMI au cours des 20 dernières années, tout y est privatisé, les communications, système scolaire et de santé et même les parcs nationaux y passent. L'Argentine a appliqué le PAS (plan d'ajustement structurel) que le FMI leur imposait et cela n'a fait qu'augmenter la pauvreté des Argentins. Nous avons donc un bel exemple des résultats des politiques du FMI, l'enrichissement des banques mondiales et l'appauvrissement des Argentins.

Albert Einstein nous disait que la folie était de faire la même chose et penser d'avoir des résultats différents, ne sommes-nous pas un peu fous de ne pas comprendre? Les recommandations du FMI pour la Grèce, la privatisation de tout ce qui appartient au peuple grec afin de renflouer les banques mondiales, n'est-ce pas le même scénario qu'en Argentine? Quand un pays n'a plus rien qui lui appartient, est-il encore un pays ou seulement des frontières sur une carte géographique?

Vaut-il mieux travailler à notre autonomie plutôt qu'à augmenter notre dépendance?

André Nault,
Président des AmiEs de la Terre de l'Estrée

REVENU CITOYENNETÉ / ALLOCATION UNIVERSELLE

Dossier traité par la TROVEPE à diverses périodes, dont le 17 février 2010, à son Assemblée générale hivernale. Le chercheur François Blais, de l'Université de Laval, y était venu nous présenter le rapport *REVENU DE CITOYENNETÉ : REVUE DES ÉCRITS ET CONSULTATION DES EXPERTS* (2001). L'article dans *Le Devoir* paru le 29 septembre 11 est une relance pour cette mesure à notre avis.

<http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/332450/rapport-du-conseil-national-du-bien-etre-social-la-pauvrete-coute-cher>



Semaine nationale de visibilité De l'action communautaire autonome

23 au 29 octobre 2011

COMMUNIQUÉ

10 ANS DE LA POLITIQUE GOUVERNEMENTALE DE L'ACTION COMMUNAUTAIRE

Montréal, le 16 septembre 2011 – Le Réseau québécois de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) désire souligner les 10 ans de la *Politique gouvernementale - L'action communautaire : une contribution essentielle à l'exercice de la citoyenneté et au développement social du Québec*, adoptée en 2001.

« Cette politique est unique au monde et fait l'envie de plusieurs mouvements communautaires à l'extérieur du Québec » estime Normand Gilbert, coordonnateur du RQ-ACA. « Elle vise essentiellement à clarifier le type de relations entre l'État québécois et les organismes d'action communautaire », ajoute-t-il. Cette politique constitue une avancée importante dans la reconnaissance des organismes communautaires, particulièrement en ce qui concerne leur autonomie. Malheureusement, cette politique est appliquée de façon inégale au sein des différents ministères et les gains qui ont pu en résulter au fil de ces 10 ans sont fragiles et constamment remis en question.

« L'absence de programme ou de programme adéquat dans plusieurs ministères limite ainsi la portée réelle de la Politique. Cette réalité est accompagnée par différentes démarches politiques et administratives remettant constamment en question la nécessité pour le gouvernement québécois de mieux reconnaître et de mieux soutenir financièrement les organismes d'action communautaire » souligne monsieur Gilbert. Cette situation force le RQ-ACA à exiger le respect et la continuité de la mise en œuvre de la Politique tout en souhaitant une augmentation des conditions favorables à une meilleure reconnaissance et à un soutien financier adéquat des organismes.

Un colloque est d'ailleurs prévu, les 22 et 23 septembre prochain à Longueuil, afin de permettre aux groupes communautaires présents d'échanger sur les impacts d'une telle politique, sur la situation actuelle, de même que sur les défis à relever dans nos relations avec l'État.

Le Réseau québécois d'action communautaire autonome (RQ-ACA) regroupe soixante et un (61) regroupements et organismes nationaux d'action communautaire autonome et rejoint plus de 4 000 organismes à travers toute la province.

- 30 -

Source : Virginie Bernier
Agente d'information
(514) 845-6386
communication@rq-aca.org