



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Code de pratiques : Accessibilité des traversiers pour les personnes ayant une déficience



Maintenir un réseau de transport efficace et accessible pour tous

disponible sur divers supports

Canada

Ce document ainsi que les autres publications de l'Office des transports du Canada sont disponibles sur notre site Web : **www.otc.gc.ca**.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec l'Office :

Office des transports du Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0N9

Téléphone : 1-888-222-2592

ATS : 1-800-669-5575

Télécopieur : 819-997-6727

Courriel : info@otc-cta.gc.ca

Site Web : **www.otc.gc.ca**

N° de catalogue TW3-27/1999

ISBN 0-662-64239-2

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada
1999

Table des matières

Introduction	1
A. Office des transports du Canada	1
B. Objet du Code de pratiques	1
C. Administration	2
Le code	3
Section 1 - Généralités	3
1.1 Exploitants et vaisseaux visés par le Code.....	3
1.2 Délai et conditions de mise en œuvre du Code	3
Section 2 - Critères d'accessibilité.....	4
2.1 Signalisation.....	4
2.2 Communication verbale des messages	6
2.3 Cartes supplémentaires d'information pour les passagers	6
2.4 Éclairage	6
2.5 Escaliers	7
2.6 Mains courantes.....	7
2.7 Corridors et couloirs.....	8
2.8 Planchers	8
2.9 Embrasures de portes et portes.....	8
2.10 Comptoirs.....	9
2.11 Fauteuils roulants fournis par l'exploitant.....	10
2.12 Téléphones	10
2.13 Alarmes.....	11
2.14 Ascenseurs	11
2.15 Ponts pour véhicules.....	12

2.16 Salons des passagers.....	13
2.17 Cafétérias.....	13
2.18 Cabines.....	14
2.19 Toilettes	15
Section 3 – Entretien	18

Introduction

A. Office des transports du Canada

L'Office des transports du Canada (auparavant l'Office national des transports du Canada) est un tribunal administratif quasi judiciaire du gouvernement fédéral. En vertu de la législation canadienne, l'Office a le devoir de s'assurer que les personnes ayant une déficience ont accès au réseau canadien des transports en supprimant les obstacles inutiles ou injustifiés. Un des moyens dont il dispose afin de rendre les transports accessibles est l'élaboration et l'application de normes d'accessibilité destinées à l'ensemble des modes de transport relevant de la compétence du fédéral. Le règlement des plaintes et la consultation des parties prenantes constituent d'autres moyens.

B. Objet du Code de pratiques

Le présent Code de pratiques vise à améliorer l'accessibilité du transport maritime pour les personnes ayant une déficience. De plus, les aînés frères pourront également profiter de plusieurs éléments du code. Selon la banque d'information TransAccess 1995, on estime que 3,8 millions de Canadiens de 15 ans et plus ont une déficience et que 440 000 d'entre eux ont utilisé le traversier en 1995. (Ces chiffres de la banque d'information TransAccess sont des prévisions ajustées selon l'âge à partir des données relatives aux adultes vivant dans des ménages, lesquelles ont été obtenues à la suite de l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités menée par Statistique Canada en 1991.) Comme l'incidence des déficiences s'intensifie avec l'âge, la demande de transports accessibles augmentera à mesure que la population canadienne vieillit.

Deux règlements concernant les transports accessibles ont été pris par le prédécesseur de l'Office des transports du Canada. Le premier règlement – ***Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*** – veille à ce que le personnel du réseau des transports maritimes de compétence fédérale (ainsi que celui du réseau aérien et celui du réseau ferroviaire de compétence fédérale) ait

les connaissances, les compétences et l'attitude nécessaires pour aider efficacement les passagers ayant une déficience, tout en étant sensible à leurs besoins. En vertu du second règlement – **Règlement sur les transports aériens**, Partie VII, Conditions de transport des personnes ayant une déficience – les transporteurs aériens doivent fournir des services uniformes aux passagers ayant une déficience qui voyagent au Canada à bord des aéronefs de 30 sièges passagers ou plus. De plus, l'Office des transports du Canada a publié deux codes de pratiques sur l'accessibilité à bord des aéronefs et sur l'accessibilité des voitures de chemin de fer et les conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience.

Dans le présent Code de pratiques, l'Office se penche sur l'accessibilité de l'équipement utilisé dans le transport maritime. Le Code décrit les dispositifs qui rendent les traversiers plus accessibles aux personnes ayant une déficience. Dans la mesure du possible, il évite de spécifier les dimensions exactes des dispositifs ou de décrire en détail les procédures à suivre. Le Code offre plutôt des solutions pratiques et fonctionnelles, axées sur les opérations, pour résoudre les problèmes que rencontrent les personnes ayant une déficience lorsqu'elles utilisent les traversiers.

L'Office a rédigé ce Code en étroite consultation avec son Comité consultatif sur l'accessibilité, lequel regroupe des représentants d'associations de personnes ayant une déficience, ainsi que des représentants de l'industrie, de fabricants et de divers ministères. Ce comité a pour mandat de contribuer à l'élaboration des règlements et des normes de l'Office sur l'accessibilité des transports.

C. Administration

L'Office fera des sondages périodiques pour suivre l'application du Code de pratiques et fera rapport de ses constatations à son Comité consultatif sur l'accessibilité.

L'Office procédera également à des examens périodiques du Code. Il traitera alors des problèmes cernés et, s'il y a lieu, élaborera en

consultation avec le Comité consultatif sur l'accessibilité les projets de modification à diffuser dans le public aux fins de commentaires.

Tout au long du processus, l'Office continuera d'exercer ses pouvoirs, donc d'étudier toutes les plaintes individuelles pour déterminer s'il existe des obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience.

Le code

Section 1 - Généralités

1.1 Exploitants et vaisseaux visés par le Code

On s'attend à ce que Northumberland and Bay Ferries, Marine Atlantique, Northern Cruiser Limited, Owen Sound Transportation Company, Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA), et Victoria Clipper Lines suivent le Code de pratiques. En outre, l'Office pourrait en exiger autant de tout futur exploitant de traversier qui transportent des passagers entre les provinces ou les territoires, ou les deux, ou entre le Canada et les États-Unis.

Le Code s'applique aux traversiers de 1 000 tonnes de jauge brute ou plus pouvant transporter uniquement des passagers ou à la fois des passagers et des véhicules. Dans des circonstances exceptionnelles, les exploitants pourront être exemptés de certaines dispositions du Code relativement à certains vaisseaux. Chaque demande sera étudiée au mérite.

Le Code s'applique seulement aux endroits ouverts au public à bord d'un traversier.

1.2 Délai et conditions de mise en œuvre du Code

En règle générale, le Code de pratiques devrait être suivi à compter du 1^{er} janvier 2001 dans le cas de tous les traversiers en service. Une exception est cependant prévue relativement à la fourniture de fauteuils roulants : les exploitants de traversiers devraient fournir au moins un fauteuil roulant par pont de passagers dès le 1^{er} septembre 1999.

Bien que la norme ***Accessibilité des bâtiments et autres installations : règles de conception*** de l'Association canadienne de normalisation (CAN/CSA-B651-95) porte sur l'accessibilité des immeubles, elle renferme de nombreux critères qui s'appliquent tout aussi bien aux dispositifs d'accessibilité à bord des traversiers. (Pour obtenir un exemplaire de ce document, communiquer avec l'ACNOR au 1-800-463-6727.) Les exploitants de traversiers sont donc invités à consulter cette norme et, s'il y a lieu, à adopter les spécifications techniques qui y sont données.

Il faut rappeler que la sécurité à bord des vaisseaux n'est pas du ressort de l'Office. Les exploitants de traversiers doivent toujours observer les dispositions de tout règlement sur la sécurité pris en vertu de la ***Loi sur la marine marchande du Canada*** et de tout règlement de sécurité adopté par le ministère des Transports ou de portée internationale, ainsi que toute directive de Santé Canada.

De plus, il importe de souligner que le Code renferme les normes minimales que les exploitants de traversiers devraient respecter. Cependant, l'Office encourage fortement les exploitants à dépasser ces normes, dans la mesure du possible, et à consulter des groupes de consommateurs lors de l'élaboration et de la mise à l'essai de nouvelles conceptions.

Section 2 - Critères d'accessibilité

2.1 Signalisation

La signalisation à bord d'un traversier, à l'intention des passagers, devrait répondre aux critères énoncés ci-après. (À noter que ces critères ne s'appliquent pas à la signalisation relative à la sécurité ni à celle réservée à l'utilisation de l'équipage, lesquelles sont réglementées par le ministère des Transports.)

- a) La signalisation devrait être placée aux endroits stratégiques où l'on doit faire un choix quant à la direction à prendre. Elle devrait être à une hauteur bien supérieure au niveau de la tête aux endroits les plus fréquentés, tout en étant bien visible pour une personne en

fauteuil roulant. De plus, la signalisation devrait être placée de manière à éviter les ombrages et l'éblouissement.

Si elle se trouve près d'une porte, la signalisation devrait être placée sur la paroi, à droite de la porte, et avoir son centre à 1 500 mm du plancher, à 25 mm près.

- b) Les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient être non éblouissants et d'une couleur contrastante vive (p. ex. une couleur pâle sur fond foncé ou l'inverse, la première option étant préférable pour la signalisation).
- c) On doit éviter d'utiliser des panneaux où le texte est illuminé à travers un fond foncé.
- d) Les lettres et les chiffres devraient être sans empattement, ces derniers devant être des chiffres arabes. Les lettres et les chiffres devraient au moins avoir un rapport largeur/hauteur entre 3 :5 et 1 :1 et un rapport largeur du trait/hauteur entre 1 :5 et 1 :10.
- e) Pour les indications d'orientation générale et les renseignements particuliers, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient avoir au moins 200 mm de hauteur pour être visibles à une distance maximale de 6 000 mm, 100 mm de hauteur pour être visibles à une distance maximale de 2 500 mm, et 50 mm de hauteur pour être visibles à une distance maximale de 1 500 mm.
- f) Quand un panneau ou un indicateur tactile est utilisé, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient avoir un relief d'au moins 0,8 mm et une hauteur de 16 à 50 mm. Si un panneau tactile est fixé à une paroi, son centre devrait être à 1 500 mm du plancher, à 25 mm près.
- g) Si la signalisation est complétée de braille, celui-ci devrait être placé au bas du panneau. En français, on devrait utiliser le braille intégral conforme aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille et, en anglais, le Grade One Braille conforme aux normes de la Canadian Braille Authority.

- h) Si l'on a recours à la signalisation électronique, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient défiler lentement à l'écran. Un lettrage rouge sur fond noir est déconseillé.

2.2 Communication verbale des messages

Lorsque l'exploitant d'un traversier doit faire des annonces aux passagers, par exemple au sujet des retards, des changements à l'horaire et des services à bord du traversier, il devrait pouvoir le faire à l'aide de moyens visuels et verbaux à l'intention des personnes ayant une déficience.

Des crayons et des blocs-notes devraient être disponibles à tous les points de contact entre le personnel et les passagers afin de faciliter la communication plus personnelle.

2.3 Cartes supplémentaires d'information pour les passagers

Les exploitants de traversiers devraient fournir à bord des vaisseaux des cartes supplémentaires d'information aux passagers, en gros caractères et en braille, lesquelles recommandent aux passagers de s'assurer qu'on les renseigne individuellement.

Un nombre suffisant de ces cartes (on en recommande au moins deux par pont) devrait être disponible en 14 points ou plus gros, en caractères sans empattement et foncés sur fond pâle, et en **Grade Two Braille** répondant aux normes de la *Canadian Braille Authority* en anglais et en braille abrégé étendu répondant aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille en français.

2.4 Éclairage

L'éclairage à bord d'un traversier, autre que l'éclairage pour la lecture et celui que peut contrôler le passager, devrait être orienté et réglé de manière à réduire éblouissement ou ombrage au minimum.

L'éclairage ne devrait pas non plus présenter de contrastes d'intensité très marqués, mais devrait servir à mettre les escaliers et leurs mains courantes en évidence.

2.5 Escaliers

Les escaliers d'un traversier devraient avoir des contremarches fermées d'une hauteur uniforme et des marches d'une profondeur uniforme. Si l'espace le permet, le haut des escaliers et les paliers devraient être munis de surfaces d'avertissement détectables et d'une couleur contrastante.

La surface des marches et des paliers d'escalier devrait être ferme, antidérapante et non éblouissante. Une bande de couleur contrastante devrait être apposée sur toute la largeur du bord supérieur de chaque marche, ainsi que sur le plan vertical du nez de marche.

Des mains courantes devraient être posées de chaque côté des escaliers et de leurs paliers.

Si, à cause des limites de construction, le traversier ne peut pas satisfaire à une ou l'autre des exigences concernant les mains courantes et l'uniformité des escaliers (hauteur des contremarches et profondeur des marches), et qu'il n'y a pas d'ascenseur ou qu'il n'est pas en service, l'exploitant du traversier devrait fournir aux passagers ayant une déficience et qui en font la demande, une aide pour monter et descendre les escaliers.

2.6 Mains courantes

Les mains courantes à bord d'un traversier devraient être de construction solide et à une hauteur et d'une longueur permettant leur utilisation par tous les passagers, y compris une personne en fauteuil roulant.

Elles devraient être continues sur toute la longueur des escaliers, des rampes, des corridors ou des couloirs, sauf aux endroits où il y a une intersection ou des portes.

Les mains courantes devraient être arrondies et exemptes de tout élément saillant ou abrasif. Elles devraient avoir un diamètre extérieur et un dégagement suffisant par rapport à la surface des parois auxquelles elles sont fixées, permettant de les agripper facilement. Elles devraient présenter nulle obstruction qui pouvant faire lâcher prise.

Les mains courantes devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement ou être marquées par une bande de couleur contrastante sur toute leur longueur.

Les mains courantes devraient aussi être recourbées vers la paroi, le plancher ou le poteau dans une courbe graduelle. Dans le cas contraire, on devrait ajouter un indice tactile au bout de chaque main courante. Peu importe la méthode choisie, celle-ci devrait être uniforme partout sur le traversier.

2.7 Corridors et couloirs

Les corridors et les couloirs à bord d'un traversier devraient avoir une hauteur libre minimale de 1 980 mm, du plancher au plafond. De plus, la largeur libre minimale devrait être exempte de tout objet fixe en saillie et permettre à une personne en fauteuil roulant de manœuvrer. (« Fauteuil roulant » s'entend d'un fauteuil roulant appartenant à un passager et qui requiert une aire de plancher de 750 mm sur 1 200 mm, pour l'encombrement du fauteuil roulant et de son occupant, et une aire minimale de braquage de 1 500 mm de diamètre.)

Tout obstacle, toute barrière ou tout objet en saillie devrait être d'une couleur contrastante par rapport à son environnement.

2.8 Planchers

La surface du plancher à bord d'un traversier devrait être antidérapante. L'éblouissement engendré par la surface du plancher devrait être réduit dans la mesure du possible.

Si un plancher à bord d'un traversier est recouvert d'une moquette, celle-ci devrait être solidement fixée et à poil court. Si l'on utilise un sous-tapis, celui-ci devrait être rigide.

2.9 Embrasures de portes et portes

Les embrasures de portes à bord d'un traversier devraient être assez larges pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant et devraient aussi laisser suffisamment d'espace pour manœuvrer un fauteuil roulant des deux côtés de la porte.

Les portes et les fenêtres entièrement vitrées devraient être identifiées à l'aide d'un autocollant de couleur contrastante.

Les portes des cabines, des toilettes ou d'autres espaces fermés n'ayant aucune autre issue ne devraient pas être munies de pènes dormants ou d'autres dispositifs de sécurité qui ne peuvent être manipulés que de l'intérieur. Elles pourraient par ailleurs être munies de poignées avec serrure-poussoir faciles à manipuler et qui peuvent être ouvertes de l'extérieur avec un outil ou grâce à un verrou spécial.

Les seuils, s'il y a lieu, devraient avoir un bord biseauté ou des rampes permanentes ou amovibles. Ils devraient être marqués d'une bande de couleur contrastante.

Les poignées de portes, les poignées en « D », les loquets, les verrous et les autres dispositifs semblables devraient être maniables d'une seule main avec l'application d'une force minimale et ne pas exiger un fin doigté, une prise ferme, un pincement ou une torsion du poignet. Ils devraient être installés à une hauteur permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant et être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement.

Dans le cas de portes coulissantes, ces dispositifs devraient être exposés et utilisables des deux côtés lorsque les portes sont complètement ouvertes.

Les membres de l'équipage devraient être disponibles afin de prêter assistance aux passagers lors de la manipulation de portes étanches et des portes classées résistantes au feu et respectant les normes de Transports Canada, lesquelles sont parfois très lourdes.

2.10 Comptoirs

S'il y a des comptoirs de service au public à bord d'un traversier, au moins une section de ceux-ci devrait être à une hauteur et une surface accessible à une personne en fauteuil roulant. Cette section ne devrait pas présenter d'obstacle qui pourrait empêcher la communication verbale ou visuelle entre la personne et un employé se tenant de l'autre côté du comptoir.

La surface des comptoirs devrait avoir un fini non éblouissant et être d'une couleur contrastante par rapport à l'environnement.

2.11 Fauteuils roulants fournis par l'exploitant

À compter du 1^{er} septembre 1999, l'exploitant d'un traversier devrait fournir en tout temps au moins un fauteuil roulant sur chaque pont de passagers du traversier.

2.12 Téléphones

Si un traversier dispose de téléphones publics à prise, au moins un téléphone devrait être installé à une hauteur accessible à une personne en fauteuil roulant. L'appareil devrait être muni d'une tablette et d'un cordon de combiné suffisamment long pour permettre à cette personne de s'en servir en position frontale. La tablette devrait être assez large pour permettre d'y installer un ATS. Au moins un ATS compatible avec ce type de téléphone devrait être disponible.

Le téléphone et l'ATS devraient être situés de manière à ce que les instructions et la tablette soient bien éclairées et que le bruit ambiant soit limité le plus possible.

L'emplacement du téléphone et de l'ATS devrait être indiqué par des panneaux indicateurs et par un panneau perpendiculaire au sens des déplacements. Ils devraient également être identifiés à l'aide d'un panneau tactile portant le pictogramme international d'accessibilité.

Tous les téléphones et les ATS devraient être situés de façon à ne pas obstruer le chemin. Dans le cas des groupes de téléphones existants, on reconnaît que les limites structurales des vaisseaux peuvent empêcher qu'ils soient déplacés. Dans ce cas, on incite au moins les exploitants à poser une bande de couleur contrastante sur la partie extérieure des groupes de cabines téléphoniques.

Les téléphones devraient être munis d'instructions sonores sur leur utilisation, de boutons-poussoirs, d'un capteur téléphonique sur le récepteur et d'un dispositif de réglage du volume.

2.13 Alarmes

Si un traversier est doté d'un système d'alarme, ce dernier devrait être visible et audible et donner l'alarme sans interruption dans toutes les aires publiques, une fois actionné.

Les alarmes visuelles devraient consister en un feu clignotant d'intensité plus forte que celle de la lumière ambiante et situé à un endroit stratégique.

2.14 Ascenseurs

Si un traversier compte plus d'un pont, il devrait y avoir au moins un ascenseur accessible aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant, pour assurer le service entre un pont pour véhicules et tous les ponts de passagers, à l'exception du pont d'observation découvert le plus élevé. (En règle générale, les ascenseurs ne se rendent pas au pont d'observation découvert le plus élevé. La cabine d'ascenseur doit être complètement recouverte afin de la protéger, ainsi que le dispositif de levage mécanique, des éléments.)

Des panneaux devraient être installés à chaque ascenseur expliquant qu'il peut arriver que l'ascenseur ne soit pas en service lorsque le roulis du vaisseau excède les critères d'exploitation sécuritaire du fabricant de l'ascenseur. Des directives devraient être données aux voyageurs afin de les réorienter ou de leur indiquer les endroits où ils peuvent obtenir de l'aide.

Un tel ascenseur devrait répondre aux critères suivants.

- a) L'emplacement de l'ascenseur devrait être indiqué par des panneaux indicateurs et par un panneau perpendiculaire au sens des déplacements. Cet ascenseur devrait être identifié à l'aide d'un panneau tactile près de la porte et portant le pictogramme international d'accessibilité.
- b) L'écart entre le seuil de l'ascenseur et le rebord du plancher du pont ne devrait pas nuire au déplacement d'un fauteuil roulant.
- c) Les portes de l'ascenseur, une fois complètement ouvertes, devraient demeurer durant au moins quatre secondes. L'ascenseur devrait

être muni de boutons d'ouverture ou de fermeture permettant de modifier ce délai. L'ascenseur devrait également être muni d'un dispositif qui interrompt la fermeture des portes et les fait rouvrir avant que celles-ci heurtent un obstacle.

- d) L'ascenseur devrait avoir une aire de plancher suffisamment grande pour permettre de manoeuvrer un fauteuil roulant.
- e) L'ascenseur devrait être muni de mains courantes sur toutes les parois.
- f) Le panneau de commande de l'ascenseur devrait être à une hauteur permettant son utilisation par une personne en fauteuil roulant. Les boutons du panneau devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement et utilisables avec l'application d'une force minimale. Des indicateurs tactiles d'une couleur contrastante devraient être situés à gauche de chaque bouton pour en indiquer la fonction.
- g) Les ponts devraient être indiqués au moyen d'indicateurs visuels, audibles et tactiles. Au passage d'un pont ou à l'arrivée à un pont, un indicateur visuel dans l'ascenseur devrait indiquer de quel pont il s'agit au moyen de couleurs contrastantes et un indicateur audible devrait également retentir dans l'ascenseur. Des indicateurs tactiles permettant d'identifier le pont devraient être placés à l'extérieur de l'ascenseur, de chaque côté des montants de porte.

Si la structure d'un traversier empêche l'installation d'un ascenseur accessible, tel qu'on le décrit ci-dessus, on encourage l'exploitant du traversier à étudier la possibilité d'installer un autre type d'appareil de levage qui permettrait aux personnes ayant une déficience d'accéder aux divers ponts du traversier. Quoi qu'il en soit, l'exploitant du traversier devrait fournir à une personne ayant une déficience et qui en fait la demande, une aide pour accéder à n'importe quel pont ouvert au public.

2.15 Ponts pour véhicules

Lorsqu'une personne en fauteuil roulant monte à bord d'un traversier en empruntant le pont pour véhicules muni d'un ascenseur ou d'un appareil de

levage accessible en fauteuil roulant, l'exploitant du traversier devrait s'assurer que cette personne puisse sortir librement de son véhicule et avoir accès à l'ascenseur ou à l'appareil de levage.

2.16 Salons des passagers

Lorsque des salons de passagers sont aménagés à bord d'un traversier, au moins 5 pour cent des places assises dans chaque salon devraient permettre, par leur conception et une aire de plancher adjacente suffisamment dégagée, à une personne en fauteuil roulant de transférer facilement de son fauteuil à la place assise et vice versa. Cette aire de plancher devrait être d'une dimension permettant à un animal aidant de s'y allonger. (« Animal aidant » s'entend d'un animal dont une personne ayant une déficience a besoin et qui fait l'objet d'un certificat attestant qu'il a été dressé par un organisme professionnel de dressage des animaux aidants pour assister une personne ayant une déficience.) Un panneau devrait indiquer que les places sont réservées aux personnes ayant une déficience.

Les corridors dans les salons des passagers devraient répondre aux critères énoncés à la section 2.7. Les comptoirs dans les salons des passagers devraient répondre aux critères énoncés à la section 2.10.

2.17 Cafétérias

Lorsque des cafétérias sont aménagées à bord d'un traversier, au moins 5 pour cent des tables dans chacune d'elles devraient être d'une conception (hauteur et surface) permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant. Un panneau devrait indiquer qu'elles sont réservées aux personnes en fauteuil roulant.

Si la configuration le permet, une main courante devrait être installée de chaque côté d'un comptoir à nourriture tout en assurant une surface de plancher suffisamment grande pour permettre de manœuvrer un fauteuil roulant.

Les tableaux affichant le menu devraient être assez grands et être placés de manière à éviter les ombrages et l'éblouissement et être bien visibles pour une personne en fauteuil roulant. Les lettres, chiffres, symboles et

pictogrammes utilisés devraient être non éblouissants et d'une couleur contrastante. L'exploitant du traversier devrait s'assurer que quelqu'un puisse lire le contenu à toute personne ayant une déficience qui en fait la demande, ou lui fournir un menu en gros caractères ou en braille, ou les deux. La version en gros caractères devraient être composée en corps 14 ou plus gros, sans empattement et de couleur sombre sur fond clair. Le braille devrait être du type abrégé étendu, conforme aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille, en français, ainsi que du type *Grade Two Braille*, conforme aux normes de la *Canadian Braille Authority*, en anglais.

Les couloirs et les comptoirs d'une cafétéria devraient répondre aux critères énoncés aux sections 2.7 et 2.10.

2.18 Cabines

Si un traversier dispose de cabines, au moins 5 pour cent de celles-ci mais pas moins d'une cabine devraient être accessibles aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant. Ces cabines devraient donc répondre aux critères suivants.

- a) La cabine devrait être munie d'embrasures de portes et de portes répondant aux critères énoncés à la section 2.9.
- b) L'aire de plancher devrait être suffisamment grande pour permettre à une personne en fauteuil roulant d'entrer dans la cabine et d'y utiliser toutes les installations.
- c) La cabine devrait comprendre une toilette répondant aux critères énoncés aux alinéas 2.19 b) à e).
- d) La cabine devrait être munie d'un bouton d'appel permettant de rejoindre le personnel de bord en tout temps.
- e) Les commandes d'accessoires et les prises (par exemple les boutons d'appel, les thermostats, les interrupteurs, les prises électriques et les prises d'appareils de communication) devraient être adjacentes à une aire de plancher dégagée et à une hauteur permettant leur utilisation par tous les passagers, y compris une personne en fauteuil roulant.

Elles devraient être maniables d'une seule main avec l'application d'une force minimale et ne pas exiger un fin doigté, une prise ferme, un pincement ou une torsion du poignet. Elles devraient aussi être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement et pouvoir être éclairées adéquatement. Enfin, au moins le bouton d'appel et le thermostat devraient être indiqués par un indicateur tactile.

En ce qui concerne les autres cabines à bord d'un traversier, les exploitants sont encouragés à concevoir celles-ci en tenant compte des critères d'accessibilité susmentionnés dans le cas d'un traversier neuf ou dans les plans de réaménagement de ces cabines à bord des traversiers existants.

2.19 Toilettes

(Les exploitants peuvent se référer à la norme CAN/CSA-B651-95 *Accessibilité des bâtiments et autres installations : règles de conception et*, s'il y a lieu, adopter les spécifications techniques qu'elle renferme relativement aux caractéristiques d'accessibilité des toilettes.)

Si le pont d'un traversier est pourvu de toilettes publiques, au moins une toilette pour chaque sexe, ou une toilette universelle, équipée d'un lavabo et d'une cuvette, devraient être accessibles aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant ou qui peuvent avoir besoin d'un accompagnateur. Ces toilettes devraient donc répondre aux critères suivants.

- a) L'emplacement de la toilette devrait être indiqué par des panneaux indicateurs et par un panneau perpendiculaire au sens des déplacements.

La toilette devrait être identifiée à l'aide d'un panneau tactile sur la porte ou près de celle-ci et portant le pictogramme international d'accessibilité.

- b) La toilette devrait être aménagée de manière à préserver l'intimité d'une personne en fauteuil roulant.

- c) La toilette devrait avoir une embrasure de porte et une porte qui répondent aux critères énoncés à la section 2.9.
- d) L'aire de plancher de la toilette devrait permettre d'y manoeuvrer un fauteuil roulant.

- e) La cuvette devrait être située dans un endroit et être d'une hauteur qui permettent le transfert facile d'une personne en fauteuil roulant.

La chasse d'eau devrait être d'une couleur contrastante par rapport à son environnement. L'utilisateur devrait être capable d'en activer la commande C du côté permettant le transfert d'une personne C à main fermée et par l'application d'une force minimale, ou la chasse d'eau devrait être à commande électronique ou automatique.

La cuvette devrait être munie d'un dossier, s'il n'y a pas de couvercle ni de réservoir, et le distributeur de papier hygiénique devrait être proche de la cuvette sans entraver l'utilisation des barres d'appui.

- f) La toilette devrait avoir des barres d'appui fixes ou escamotables qui ne constituent pas un obstacle et sont de construction solide et bien situées sur la paroi à l'arrière de la cuvette et sur la paroi latérale la plus près de la toilette. Elles devraient être à une hauteur et d'une longueur permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant.

Les barres d'appui devraient être arrondies, exemptes de tout élément saillant ou abrasif, et antidérapantes. Elles devraient avoir un diamètre extérieur et un dégagement suffisant par rapport à la surface des parois auxquelles elles sont fixées pour permettre de les agripper facilement.

Les barres d'appui devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement ou être marquées par une bande de couleur contrastante sur toute leur longueur. Elles devraient retourner à la paroi dans une courbe graduelle.

- g) La toilette devrait comporter un crochet à vêtements arrondi. Il devrait être fixé sur une paroi latérale et de manière à permettre son

utilisation par une personne en fauteuil roulant. Son extrémité ne devrait pas être à plus de 40 mm de la paroi.

- h) La toilette devrait être munie d'un bouton d'appel d'une couleur contrastante par rapport à son environnement et indiqué par un indicateur tactile.

Le bouton d'appel devrait être placé de manière à permettre son utilisation par une personne en fauteuil roulant. Il devrait être maniable d'une seule main avec l'application d'une force minimale et ne pas exiger un fin doigté, une prise ferme, un pincement ou une torsion du poignet.

Le bouton d'appel devrait permettre de rejoindre le personnel de bord en tout temps.

- i) Le lavabo devrait être placé de manière à permettre son utilisation par une personne en fauteuil roulant. Le purgeur devrait être installé à l'arrière afin de ne pas gêner l'espace des genoux. Si cela est impossible, il devrait être isolé afin de prévenir les brûlures aux jambes.

Les robinets et les autres commandes devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement. Ils devraient avoir des poignées à levier qu'on peut actionner avec une main fermée et par l'application d'une force minimale, ou être à commande électronique ou automatique.

- j) Les accessoires tels que les distributeurs de savon et de serviettes et les paniers à rebuts devraient être faciles à utiliser et être installés de façon à pouvoir être utilisés par une personne en fauteuil roulant.

Ces accessoires devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement et être indiqués par des indicateurs tactiles.

- k) Le miroir devrait être installé de manière à ce qu'une personne en fauteuil roulant puisse s'en servir.

Si une toilette qui est accessible aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant, est pourvue de plusieurs cabinets d'aisance, au moins un d'entre eux devrait avoir une porte s'ouvrant vers l'extérieur et munie de poignées en « D » des deux côtés et comporter une aire de plancher, une cuvette, des barres d'appui, un crochet à vêtements et un bouton d'appel qui devraient satisfaire aux critères énoncés aux alinéas c) à h) ci-dessus. Si une toilette est pourvue de plusieurs lavabos, au moins un d'entre eux devrait satisfaire aux critères énoncés à l'alinéa i). De plus, au moins un miroir et un de chaque accessoire de toilettes devraient satisfaire aux critères énoncés aux alinéas j) et k).

En ce qui concerne les autres toilettes publiques à bord d'un traversier, les exploitants sont encouragés à concevoir celles-ci en tenant compte des critères d'accessibilité susmentionnés dans le cas d'un traversier neuf ou dans les plans de réaménagement de ces toilettes à bord des traversiers existants.

Section 3 – Entretien

L'exploitant d'un traversier devrait mettre en place des procédures afin de s'assurer que tous les dispositifs d'accessibilité à bord du traversier sont en bon état de fonctionnement.

Pour obtenir de plus amples renseignements :

Office des transports du Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0N9

Tél. : 1-888-222-2592

ATS : 1-800-669-5575

Web : **www.otc.gc.ca**

Courriel : info@otc-cta.gc.ca