Office des transports du Canada
Canadian Transportation Agency

Code de pratiques : Accessibilité des voitures de chemin de fer et conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience

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^{o} de catalogue TW3-20/1-1997
ISBN 0-662-63301-6

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada
Février 1998

Table des matières

Introduction 1

A. Office des transports du Canada 1

B. Objet du Code de pratiques 1

C. Administration 3

Partie 1 – Accessibilité des voitures passagers de chemin de fer 3

Section 1.1 – Généralités 3

Section 1.2 – Toutes les voitures passagers 5

Section 1.3 – Voitures-coachs munies d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant 10

Section 1.4 – Voitures-lits accessibles aux fauteuils roulants 12

Section 1.5 – Liaison avec le public 14

Section 1.6 – Entretien 14

Partie 2 – Conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience 15

Section 2.1 – Généralités 15

Section 2.2 – Services à fournir 15

Section 2.3 – Administration 19

Section 2.4 – Aides à la mobilité perdues ou endommagées 21

Annexe A – Résumé des caractéristiques d'accessibilité par type de voiture 22

Annexe B – Toilettes accessibles aux personnes ayant une déficience à l'exception des personnes dans un fauteuil roulant 25

Annexe C – Toilettes accessibles aux personnes ayant une déficience y compris les personnes dans un fauteuil roulant personnel 28

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 des transports canadien en supprimant les obstacles inutiles ou injustifiés. Un des moyens dont il dispose afin de rendre les transports accessibles est l'élaboration et l'administration de normes d'accessibilité applicables au réseau des transports relevant de la compétence du fédéral. Le règlement des plaintes et la consultation des groupes d'intérêt représentent d'autres moyens.

B. Objet du Code de pratiques

Ce Code de pratiques vise à améliorer l'accessibilité du transport ferroviaire pour les personnes ayant une déficience. Selon la banque d'information TransAccess 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.), on estime que 3,8 millions de Canadiens âgés de 15 ans et plus ont un certain degré de déficience et que 168 000 d'entre eux ont utilisé le chemin de fer en 1995. 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 mis en place 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 ferroviaires de compétence fédérale (ainsi que celui des réseaux de transport aérien et maritime 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 d'aéronefs de 30 sièges passagers ou plus. De plus, l'Office des transports du Canada a publié un Code de pratiques sur l'accessibilité des aéronefs ayant 30 sièges ou plus.

Dans le présent Code de pratiques, l'Office se penche sur les services fournis et l'équipement utilisé dans le transport ferroviaire. Le Code décrit les services qui devraient être fournis aux passagers ayant une déficience afin qu'ils puissent voyager en train et jouir d'un niveau de service fiable et uniforme. Ainsi, le Code décrit les dispositifs qui rendent les voitures passagers 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 voyagent en train. Le Code reflète les décisions et arrêtés déjà pris par l'Office et ses prédécesseurs, l'Office national des transports du Canada et la Commission canadienne des transports.

Il faut rappeler que la sécurité à bord des voitures de chemin de fer est du ressort du ministère des Transports (et non de l'Office) et qu'à cet égard, le ministère a pris des règlements concernant la sécurité et que le ministre a approuvé des règles en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Rien dans ce Code de pratiques ne dégage un transporteur ferroviaire de l'obligation d'observer les dispositions de l'un ou l'autre de ces règlements ou de ces règles de sécurité.

Il importe de souligner que le Code renferme les normes minimales que les transporteurs ferroviaires devraient mettre en pratique. L'Office encourage fortement les transporteurs à dépasser ces normes lorsqu'il leur est possible de le faire, et à consulter des groupes de consommateurs lors de l'élaboration et de la mise à l'essai de nouvelles conceptions.

L'Office a rédigé ce Code en étroite consultation avec son Comité consultatif sur l'accessibilité. Ce comité regroupe des représentants d'associations de personnes ayant une déficience, ainsi que des représentants de l'industrie, de fabricants et de divers ministères. Il 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. Il fera rapport de ses constatations au 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, entreprendra en consultation avec le Comité consultatif sur l'accessibilité les projets de modification que diffusera le personnel de l'Office dans le public aux fins de commentaires.

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

Partie 1 – Accessibilité des voitures passagers de chemin de fer

Section 1.1 – Généralités

1.1.1 Transporteurs et voitures visés par la présente partie du Code

On s'attend à ce que la présente partie du Code de pratiques soit suivie par VIA Rail Canada Inc., Algoma Central Railway Inc., Chemin de fer Q.N.S. & L., Hudson Bay Railway Company et Amtrak en ce qui a trait aux services de transport de passagers qu'ils offrent au Canada; par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard des mêmes services qu'elle offre pour l'Ontario Northland Railway; et par tout transporteur ferroviaire futur à qui l'Office enjoint de suivre cette partie.

Bien que d'autres transporteurs ferroviaires qui assurent le transport de passagers au Canada ne soient pas assujettis à la présente partie du Code, on les encourage à la mettre en pratique.

En règle générale, la présente partie du Code s'applique à toutes les voitures passagers de chemin de fer comme les voitures-coachs, les voitures-lits, les voitures-salons, les voitures offrant un service de nourriture ou de bar et toutes autres voitures de service servant à recevoir des voyageurs. Elle s'applique seulement aux aires de ces voitures auxquels le public a accès.

La section 1.2 spécifie les critères d'accessibilité pour toutes les voitures et les sections 1.3 et 1.4 spécifient respectivement les critères additionnels pour les voitures-coachs munies d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant (« Dispositif de retenue pour fauteuil roulant » s'entend d'un espace pour recevoir un fauteuil roulant personnel occupé et un animal aidant. Dans la plupart des cas, cet espace sera assez grand pour recevoir un fauteuil triporteur étant donné les dimensions contenues dans la description de « fauteuil roulant personnel ».) et pour les voitures-lits accessibles aux fauteuils roulants.

La section 1.3 et la section 1.4 tiennent compte du fait qu'en vertu des limites imposées par la construction, l'on ne puisse rendre les voitures-coachs et les voitures-lits actuelles accessibles aux personnes dans un fauteuil roulant personnel (« Fauteuil roulant personnel » s'entend d'un fauteuil roulant appartenant à un passager et qui requiert une aire de plancher minimale de 750 mm sur 1 200 mm pour recevoir un fauteuil roulant et son occupant et une aire de braquage minimale de 1 500 mm de diamètre.), même dans les cas où celles-ci subissent un réaménagement majeur. Cependant, les voitures-coachs ou voitures-lits nouvellement construites et qui devraient être accessibles aux fauteuils roulants en vertu de ces sections, devraient, par leur conception, être accessibles aux personnes dans un fauteuil roulant personnel.

Un tableau qui résume les critères d'accessibilité applicables à chaque type de voiture constitue l'Annexe A.

L'Office encourage fortement les transporteurs ferroviaires qui louent une voiture pendant plus de 60 jours pour répondre à des besoins opérationnels ou pour remplacer une voiture retirée du service aux fins de réparation ou d'entretien de routine ou spécial, à déployer tous leurs efforts pour répondre aux critères de la présente partie du Code de pratiques.

1.1.2 Délai et conditions de mise en oeuvre de la présente partie du Code

En règle générale, la présente partie du Code de pratiques devrait être suivie à compter du 1er avril 2001 dans le cas de toutes les voitures passagers en service. Des exceptions sont cependant prévues dans le cas des fauteuils roulants de bord, des accoudoirs mobiles et des voitures-lits accessibles aux fauteuils roulants, de même en ce qui touche les sections ayant trait à la liaison avec le public et à l'entretien. L'échéance pour la mise en place de chaque dispositif d'accessibilité identifié dans la présente partie apparaît dans le titre de la section ou, en cas d'exception à la règle générale, dans le texte de la section.

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 voitures, tels que les commandes, les systèmes d'opération, les mains courantes et les barres d'appui accessibles. Les transporteurs ferroviaires sont donc invités à consulter cette norme et, s'il y a lieu, à adopter les spécifications techniques qui y sont données.

Section 1.2 – Toutes les voitures passagers

(« Toutes les voitures passagers » comprend les voitures-coachs, les voitures-lits, les voitures-salons, les voitures offrant un service de nourriture ou de bar et toutes autres voitures de services.)

1.2.1 Indication (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Chaque voiture qui peut recevoir un fauteuil roulant devrait être indiquée à l'aide du pictogramme international d'accessibilité qui est apposé des deux côtés de la voiture près de la porte d'entrée.

1.2.2 Signalisation (pas plus tard que le 1er avril 2001)

La signalisation à bord de la voiture à l'intention des passagers devrait répondre aux critères énoncés ci-après. (À noter cependant que ces critères ne s'appliquent pas à la signalisation sur la sécurité ni à celle réservée à l'utilisation de l'équipage, lesquelles doivent répondre à des normes particulières établies par le ministère des Transports.)

(a) La signalisation devrait être placée de manière à éviter les ombrages et l'éblouissement.

(b) Les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient être non éblouissants et d'une couleur contrastante (« Couleur contrastante » s'entend d'une couleur claire sur fond sombre ou d'une couleur sombre sur fond clair, clair sur sombre étant préférable pour la signalisation.).

(c) 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.

(d) 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 avoir de 16 mm à 50 mm de haut. Si un panneau tactile est fixé à la paroi, son centre devrait être à 1 500 mm du plancher, à 25 mm près.

(e) Si la signalisation est complétée de braille, celle-ci devrait être placée au bas du panneau et présentée en braille intégral conforme aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille en français ainsi qu'en *Grade One Braille* conforme aux normes de la *Canadian Braille Authority* en anglais.

(f) Si une signalisation électronique est utilisée, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient défiler lentement à l'écran. Un lettrage rouge sur fond noir est déconseillé.

1.2.3 Éclairage (pas plus tard que le 1er avril 2001)

L'éclairage à bord de la voiture, autre que l'éclairage pour la lecture et tout autre éclairage qui peut être contrôlé par le passager, devrait être orienté et réglé de manière à ne pas créer d'éblouissement ou d'ombrage.

L'éclairage ne devrait pas non plus présenter de contrastes d'intensité très marqués dans la voiture, mais devrait être accentué sur les escaliers et leurs mains courantes ou barres d'appui.

1.2.4 Escaliers (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Les escaliers à bord de la voiture devraient avoir des contremarches fermées d'une hauteur uniforme et des marches d'une profondeur uniforme. Ils devraient aussi avoir une marche inférieure dont la hauteur ne dépasse pas la hauteur uniforme des contremarches.

La surface des marches devrait être ferme, antidérapante et non éblouissante.

Une bande de couleur contrastante, visible dans les deux sens, devrait être apposée sur le bord supérieur de chaque marche, sur toute sa largeur.

Des mains courantes ou des barres d'appui devraient être posées de chaque côté.

Si, à cause des limites imposées par la construction, la voiture ne peut pas satisfaire à une des exigences concernant l'uniformité de la hauteur et de la profondeur des marches, la marche inférieure, les mains courantes ou les barres d'appui, le transporteur ferroviaire devrait, sur demande, aider les passagers ayant une déficience à monter et à descendre les escaliers.

De plus, si la voiture ne peut pas satisfaire à l'exigence concernant la marche inférieure, le transporteur ferroviaire devrait fournir un tabouret. Le tabouret devrait être de construction solide et avoir une surface qui est ferme, antidérapante et non éblouissante. Il devrait aussi avoir une bande

de couleur contrastante, visible dans les deux sens, qui est apposée sur son bord supérieur et sur toute sa largeur.

1.2.5 Mains courantes et barres d'appui (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Les mains courantes et les barres d'appui à bord de la voiture devraient être de construction solide, à une hauteur et d'une longueur permettant leur utilisation par une personne dans un fauteuil roulant.

Les mains courantes et les barres d'appui 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 ne devraient présenter aucune obstruction qui pourrait faire lâcher prise.

Les mains courantes et 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.

Les mains courantes et les barres d'appui devraient aussi retourner à la paroi ou au plancher dans une courbe graduelle.

1.2.6 Planchers (pas plus tard que le 1er avril 2001)

La surface du plancher de la voiture et entre les voitures devrait être antidérapante. L'éblouissement engendré par la surface du plancher devrait être réduit dans la mesure du possible.

Si le plancher de la voiture 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.

1.2.7 Fenêtres servant d'issues de secours (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Les fenêtres de la voiture servant d'issues de secours devraient être clairement identifiées par une bande de couleur contrastante sur leur pourtour ou par un panneau tactile, ou les deux.

1.2.8 Sièges avec espace suffisant pour recevoir un animal aidant (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Chaque voiture (autre qu'une voiture-lits) devrait avoir des sièges passagers qui fournissent chacun un espace suffisant pour qu'un animal aidant (« 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.) puisse se coucher. Les sièges en question devraient être munis d'une signalisation indiquant qu'ils sont réservés aux personnes ayant une déficience.

1.2.9 Indicateurs tactiles de rangées (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Les indicateurs tactiles indiquant le numéro des rangées devraient être apposés sur les sièges passagers contigus à l'allée dans la voiture-coach. Lorsque les sièges pivotent, les indicateurs tactiles devraient être apposés des deux côtés du siège.

1.2.10 Moyens de communiquer (pas plus tard que le 1er avril 2001)

S'il fait des annonces aux passagers, le transporteur ferroviaire devrait avoir les moyens à bord de la voiture pour renseigner visuellement et verbalement les personnes ayant une déficience en ce qui a trait notamment aux arrêts, aux délais, aux changements d'horaire, aux correspondances, aux services à bord et à la réclamation des bagages.

1.2.11 Toilettes (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Les toilettes publiques à bord de la voiture, autre qu'une voiture-coach munie d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant, devraient être accessibles aux personnes ayant une déficience à l'exception des personnes dans un fauteuil roulant. Les toilettes devraient donc répondre aux critères spécifiés dans l'Annexe B, c'est-à-dire qu'elles devraient posséder des caractéristiques d'accessibilité autres que celles d'espace et d'emplacement des installations qui les rendraient accessibles aux personnes dans un fauteuil roulant.

1.2.12 Alarmes (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Si une voiture est munie d'un système d'alarme, celui-ci devrait être visible et audible et donner l'alarme sans interruption, une fois actionné.

Les alarmes visuelles devraient consister en un feu clignotant placé à un endroit stratégique et avoir une plus forte intensité que la lumière ambiante.

1.2.13 Espace de rangement pour fauteuils roulants personnels (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Un train de voyageurs ayant un seul dispositif de retenue pour fauteuil roulant devrait offrir sur une base prioritaire, à bord du train, de l'espace de rangement pour un autre fauteuil roulant personnel.

1.2.14 Fauteuils roulants de bord fournis par le transporteur

À partir du 1er avril 1998, chaque train de voyageurs devrait être muni en tout temps d'au moins un fauteuil roulant de bord fourni par le transporteur ferroviaire.

Le fauteuil roulant de bord devrait être d'une conception telle qu'il permet de transférer facilement un occupant et de manoeuvrer facilement le fauteuil avec de l'aide, tant à l'intérieur de la voiture que d'une voiture à l'autre. Il devrait avoir des repose-pieds, des accoudoirs escamotables ou amovibles, un système de retenue pour l'occupant et des roues qui se verrouillent.

Section 1.3 – Voitures-coachs munies d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant

1.3.1 Nombre de dispositifs de retenue pour fauteuil roulant (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Chaque train de voyageurs devrait être muni d'au moins un dispositif de retenue pour fauteuil roulant.

Le dispositif de retenue devrait être dans une voiture-coach qui répond aux critères d'accessibilité spécifiés à la section 1.3 en plus de ceux spécifiés à la section 1.2.

1.3.2 Embrasures de portes (pas plus tard que le 1er avril 2001)

La voiture-coach munie d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant devrait avoir des embrasures de portes assez larges pour permettre à une personne dans un fauteuil roulant personnel d'accéder au dispositif de retenue.

Si, à cause des limites imposées par la construction, la voiture-coach actuelle munie d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant ne peut pas satisfaire à cette exigence, la voiture-coach devrait au moins avoir des embrasures de portes assez larges pour permettre à une personne dans un fauteuil roulant de bord d'accéder à la voiture.

1.3.3 Toilettes (pas plus tard que le 1er avril 2001)

La voiture-coach munie d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant devrait avoir au moins une toilette accessible aux fauteuils roulants. La toilette devrait donc répondre aux critères spécifiés dans l'Annexe C, c'est-à-dire qu'elle devrait posséder des caractéristiques la rendant accessible aux personnes ayant une déficience, notamment des caractéristiques d'espace et des critères sur l'emplacement des installations pour qu'elles soient utilisables par une personne dans un fauteuil roulant personnel. L'Office encourage les transporteurs à étudier la possibilité de rendre cette toilette suffisamment spacieuse pour accueillir une personne dans un fauteuil roulant et son accompagnateur.

Si, à cause des limites imposées par la construction, la voiture-coach actuelle ne peut pas avoir une toilette qui est accessible aux personnes dans un fauteuil roulant personnel, elle devrait au moins être accessible aux personnes dans un fauteuil roulant de bord.

1.3.4 Emplacement des dispositifs de retenue pour fauteuil roulant (pas plus tard que le 1er avril 2001)

Le dispositif de retenue pour fauteuil roulant devrait être situé de façon à permettre de se rendre facilement aux portes et à la toilette accessibles aux fauteuils roulants.

Le dispositif de retenue devrait aussi être muni d'un cabaret ou d'une table de service destiné à servir des repas au voyageur occupant le fauteuil roulant.

1.3.5 Accoudoirs

Lorsque le transporteur ferroviaire commande, achète ou loue une voiture-coach nouvellement construite et munie d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant en vue de l'utiliser à compter du 1er avril 2001, au moins 10 pour cent des sièges passagers contigus à l'allée dans la voiture devraient être dotés d'un accoudoir mobile du côté de l'allée. Si possible, les sièges passagers dotés d'un tel accoudoir devraient être répartis également dans cette voiture-coach. Les sièges en question devraient être munis d'une signalisation indiquant qu'ils sont réservés aux personnes ayant une déficience.

À compter du 1er avril 2001, quand les sièges passagers seront remplacés par des sièges nouvellement construits dans une voiture-coach munie d'un dispositif de retenue pour fauteuil roulant, les accoudoirs des nouveaux fauteuils contigus à l'allée devraient être mobiles. Cette pratique devrait être maintenue jusqu'à ce que l'on ait répondu au critère de 10 pour cent ci-dessus relatif aux accoudoirs mobiles et à leur répartition équitable.

Section 1.4 – Voitures-lits accessibles aux fauteuils roulants

1.4.1 Nombre de voitures accessibles, caractéristiques applicables à celles-ci et délai de mise en œuvre

À la longue, chaque train de voyageurs comprenant des voitures-lits devrait avoir au moins une voiture-lits qui a au moins une chambre accessible aux fauteuils roulants qui répond aux critères spécifiés à la section 1.4.2. Les embrasures de portes d'une telle voiture-lits devraient être assez larges pour permettre aux personnes dans un fauteuil roulant personnel d'accéder à la chambre.

Jusqu'à ce que ce niveau soit atteint, les voitures-lits nouvellement construites qui sont commandées, achetées ou louées par un transporteur ferroviaire pour être utilisées à compter du 1er avril 2001, ou les voitures-lits

qui ont subi un réaménagement majeur pour être utilisées à compter de cette même date, devraient répondre aux critères d'accessibilité spécifiés au paragraphe précédant en plus de ceux spécifiés à la section 1.2.

Dans le cas des voitures-lits actuelles, il est reconnu qu'elles ne sauraient satisfaire à toutes les exigences d'espace les rendant accessibles aux personnes dans un fauteuil roulant personnel à cause des limites imposées par la construction. À cet égard, l'Office encourage les transporteurs ferroviaires à s'efforcer à tout le moins de rendre les voitures-lits accessibles aux personnes dans un fauteuil roulant de bord.

1.4.2 Critères d'accessibilité des chambres dans une voiture-lits

Au moins une chambre dans au moins une voiture-lits d'un train de voyageurs comprenant des voitures-lits devrait répondre aux critères ci-après.

a) Un panneau tactile portant le pictogramme international d'accessibilité devrait être fixé sur ou près de la porte de chambre.

b) Les embrasures de portes devraient être assez larges pour permettre le passage d'une personne dans un fauteuil roulant personnel. L'espace devrait également être suffisant pour manœuvrer un tel fauteuil roulant des deux côtés de la porte.

   Les seuils, s'il y a lieu, devraient être d'une hauteur d'au plus 13 mm et devraient avoir un bord biseauté.

   Les poignées de portes, les loquets, les verrous et autres dispositifs semblables devraient être installés à une hauteur permettant leur utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel. Ils 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 aussi 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.

c) L'aire de plancher devrait être suffisamment grande pour permettre à une personne dans un fauteuil roulant personnel d'entrer dans la chambre et d'y utiliser toutes les installations.

d) La chambre devrait comprendre une toilette répondant aux critères spécifiés aux sections 2 à 11 de l'Annexe C.

e) La chambre devrait avoir un bouton d'appel qui émet un signal permettant de joindre le personnel en tout temps.

f) Les commandes d'accessoires et les prises (par exemple les boutons d'appel, 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 une personne dans un fauteuil roulant personnel. 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 devrait être indiqué par un indicateur tactile.

Section 1.5 – Liaison avec le public

À partir du 1er avril 1998, le transporteur ferroviaire qui améliore de façon significative l'accessibilité d'un des services passagers de son réseau, devrait envoyer une déclaration aux médias écrits et électroniques ainsi qu'aux associations de personnes ayant une déficience dans les communautés desservies par ce service.

Section 1.6 – Entretien

À partir du 1er avril 1998, le transporteur ferroviaire devrait mettre en place des procédures afin de s'assurer que tous les dispositifs d'accessibilité existants à bord de la voiture sont en bon état de fonctionnement. Ces procédures devraient être mises à jour au fur et à mesure que de nouveaux dispositifs d'accessibilité sont introduits.

Partie 2 – Conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience

Section 2.1 – Généralités

2.1.1 Transporteurs visés par la présente partie du Code

Comme pour la partie 1, on s'attend à ce que la présente partie du Code de pratiques soit suivie par VIA Rail Canada Inc., Algoma Central Railway Inc., Chemin de fer Q.N.S. & L., Hudson Bay Railway Company et Amtrak en ce qui a trait aux services de transport de passagers qu'ils offrent au Canada; par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard des mêmes services qu'elle offre pour l'Ontario Northland Railway; et par tout transporteur ferroviaire futur à qui l'Office enjoint de suivre cette partie. Bien que d'autres transporteurs ferroviaires qui assurent le transport de passagers au Canada ne soient pas assujettis à la présente partie du Code, on les encourage à la mettre en pratique.

2.1.2 Délai de mise en oeuvre de la présente partie du Code

Les transporteurs ferroviaires devraient commencer à appliquer la présente partie du Code de pratiques le plus tôt possible après le 1er avril 1998, et préférablement avant le 1er juillet 1998.

Section 2.2 – Services à fournir

2.2.1 Services à fournir automatiquement

Le transporteur ferroviaire devrait accepter de transporter un animal aidant sans frais et lui permettre d'accompagner le voyageur à bord.

2.2.2 Services à fournir sur demande et sans préavis

a) Lorsqu'une réservation est faite ou qu'un billet est acheté pour une personne ayant une déficience, le transporteur ferroviaire devrait décrire sur demande les services qu'il fournit aux personnes ayant une déficience et les conditions s'y rattachant. Il devrait aussi s'enquérir des services que cette personne aimerait recevoir.

b) Dans toutes les gares où il y a du personnel, si une personne s'est présentée à celui-ci comme ne pouvant se déplacer de façon autonome dans un fauteuil roulant ou une chaise d'embarquement ou en se servant de toute autre aide, le transporteur ferroviaire devrait s'enquérir périodiquement des besoins de cette personne et y répondre s'il s'agit de services qu'il fournit habituellement.

c) S'il fait des annonces aux voyageurs, le transporteur ferroviaire devrait les communiquer visuellement ou verbalement à la personne ayant une déficience qui le lui demande.

d) S'il offre un menu, le transporteur ferroviaire devrait s'assurer que quelqu'un puisse lire le contenu à tout voyageur ayant une déficience qui en fait la demande, ou lui en fournir une copie en gros caractères ou en braille, ou les deux. Les gros caractères devraient être du type 14 points ou plus gros, sans empattement et de couleur sombre sur un fond clair. Le braille devrait être du type abrégé étendu, conformément aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille, en français, ainsi que du type Grade Two, conformément aux normes de la Canadian Braille Authority, en anglais.

2.2.3 Préavis

S'il aimerait recevoir un ou plusieurs services décrits ci-après aux sections 2.2.4 à 2.2.6, le voyageur ayant une déficience devrait en faire la demande au moins 48 heures avant l'heure prévue pour le départ de son train.

Si la demande est faite dans un délai plus court, le transporteur ferroviaire devrait faire des efforts raisonnables pour fournir les services nécessaires. De plus, si la politique du transporteur en vigueur le 1er avril 1998 précise qu'un avis de moins de 48 heures est requis, le transporteur devrait maintenir cette politique.

2.2.4 Services à l'arrivée et au départ pour lesquels un préavis est requis

Si une personne ayant une déficience le lui demande à l'avance, le transporteur ferroviaire devrait offrir son assistance pour ce qui suit :

a) l'enregistrement au comptoir des billets, sauf dans les gares où il n'y a pas de personnel;

b) les déplacements jusqu'à l'aire d'embarquement, sauf dans les gares où il n'y a pas de personnel ou celles où il y a un seul employé;

c) l'embarquement (En cas de demande d'assistance, le transporteur peut exiger l'embarquement prioritaire de la personne.) et le débarquement;

d) le transfert de la personne de son fauteuil roulant, fauteuil triporteur ou autre aide à la mobilité au fauteuil roulant, à la chaise d'embarquement ou à toute autre aide à la mobilité fournis par le transporteur ferroviaire;

e) la récupération des bagages enregistrés; et

f) les déplacements vers l'aire ouverte au public, sauf dans les gares où il n'y a pas de personnel ou celles où il y a un seul employé.

Au moment de la réservation, le transporteur ferroviaire peut demander si les connaissances ou les accompagnateurs du voyageur ayant une déficience pourraient aider au besoin son personnel à faire embarquer et débarquer le voyageur.

2.2.5 Services reliés au transport des aides pour lesquels un préavis est requis

a) S'il reçoit un préavis, le transporteur ferroviaire devrait accepter de transporter un fauteuil roulant électrique, un fauteuil triporteur, un fauteuil roulant manuel à cadre rigide, un fauteuil roulant manuel pliant, tout dispositif qui aide une personne à mieux communiquer et toute prothèse ou aide médicale. Il devrait les transporter sans frais et en sus de la franchise de bagages du voyageur.

b) S'il reçoit un préavis et à moins qu'il ne faille transporter le fauteuil roulant ou le fauteuil triporteur dans une autre voiture que celle de son utilisateur, le transporteur ferroviaire devrait permettre à cette personne d'utiliser son fauteuil roulant ou fauteuil triporteur :

* pour se rendre de la gare au train lorsque les installations le permettent;

* pour se rendre de la gare à son siège passager lorsqu'il y a suffisamment d'espace et que les installations le permettent;

* pour se rendre de la gare au dispositif de retenue, s'il y en a un et que les installations le permettent.

c) S'il reçoit un préavis et il y a suffisamment d'espace, le transporteur ferroviaire devrait permettre à la personne dans un fauteuil roulant ou un fauteuil triporteur de le ranger dans la voiture dans laquelle elle voyage. Il devrait aussi permettre à la personne qui utilise une aide de petites dimensions de la garder avec elle durant le voyage.

S'il n'y a pas suffisamment d'espace pour transporter un fauteuil roulant ou un fauteuil triporteur dans la voiture dans laquelle la personne voyage, mais qu'il soit possible de le transporter dans le même train, le transporteur ferroviaire devrait le faire et le rendre à la personne dès son arrivée à destination.

Il y a une exception à ces dispositions dans le cas d'un fauteuil roulant électrique, d'un fauteuil triporteur ou d'un fauteuil roulant manuel à cadre rigide. Le transporteur ferroviaire n'est pas tenu de transporter une ou l'autre de ces aides à la mobilité de grosses dimensions si elle ne peut pas être transportée dans le même train que le voyageur parce que le train n'a ni une voiture passagers, ni une voiture bagages qui peut la recevoir. Dans ce cas, le transporteur ferroviaire devrait toutefois aviser la personne des autres dispositions qu'il est possible de prendre pour le transport de l'aide.

2.2.6 Services de bord pour lesquels un préavis est requis

Si une personne ayant une déficience le lui demande à l'avance, le transporteur ferroviaire devrait fournir les services suivants à bord du train :

a) assistance pour ranger (En cas de demande d'assistance, le transporteur peut exiger l'embarquement prioritaire de la personne.) et récupérer les bagages que la personne transporte avec elle, y compris les cylindres d'oxygène;

b) assistance pour le transfert de la personne d'un fauteuil roulant, d'une chaise d'embarquement ou de toute autre aide à la mobilité à son siège passager (En cas de demande d'assistance, le transporteur peut exiger l'embarquement prioritaire de la personne.);

c) assistance pour permettre à la personne de se rendre à la toilette de la voiture et d'en revenir -- sauf l'action de porter cette personne -- y compris l'assistance pour utiliser un fauteuil roulant de bord;

d) service des repas et boissons disponibles à bord des voitures qui ne sont pas accessibles à la personne;

e) assistance durant les repas, notamment pour ouvrir les emballages, identifier les articles et couper les gros aliments;

f) si les installations et les approvisionnements le permettent, garde des médicaments à des températures fraîches et service des repas spéciaux fournis par le transporteur; et

g) soin de s'enquérir périodiquement, durant le voyage, des besoins de la personne et d'y répondre s'il s'agit de services que le transporteur fournit habituellement.

2.2.7 Annulation du service ferroviaire

Si une personne a demandé à un transporteur ferroviaire de fournir un ou plusieurs services mentionnés aux sections 2.2.4 à 2.2.6 et qu'elle doive prendre le train d'un autre transporteur ferroviaire ou un autre mode de transport en raison de l'annulation de son train, le premier transporteur ferroviaire devrait collaborer dans la mesure du raisonnable pour permettre au transporteur suppléant de fournir le service demandé.

Section 2.3 – Administration

2.3.1 Traitement des demandes de service

S'il dispose des moyens de le faire, le transporteur ferroviaire devrait indiquer les services qu'il s'est engagé à fournir à une personne ayant une déficience dans le document de réservation de cette personne.

Avec le billet, le transporteur ferroviaire devrait fournir à la personne ayant une déficience une confirmation, écrite en langage clair, c'est-à-dire sans abréviations ou codes, des services qu'il s'est engagé à lui fournir.

Le transporteur ferroviaire devrait s'assurer que son personnel compétent est au courant des services à fournir.

Si des mandataires agissent en son nom, le transporteur ferroviaire devrait les informer des questions énoncées dans la présente section.

2.3.2 Affectation des places et des chambres

Avant d'affecter un siège passager ou une chambre à une personne qui lui a signalé la nature de sa déficience, le transporteur ferroviaire devrait lui indiquer quels sièges ou quelles chambres de la voiture qui sera utilisée lui offrent le meilleur accès. De plus, le transporteur devrait établir avec la personne si les sièges ou les chambres en question répondent à ses besoins. Si tel n'est pas le cas, le transporteur devrait pouvoir faire preuve de souplesse et lui assigner un autre siège ou une autre chambre.

S'il affecte les sièges passagers ou les chambres avant le voyage, ceux qui sont accessibles devraient être les derniers à être affectés aux voyageurs n'ayant pas de déficience.

S'il n'affecte pas les sièges passagers ou les chambres avant le voyage, le transporteur ferroviaire devrait faire des efforts raisonnables pour que les sièges ou les chambres accessibles soient les derniers à être mis à la disposition des voyageurs n'ayant pas de déficience.

2.3.3 Publication d'indicateurs généraux

S'il publie un indicateur général, le transporteur ferroviaire devrait y décrire les services qu'il fournit aux personnes ayant une déficience et les conditions s'y rattachant.

S'il publie des indicateurs en plus d'un indicateur général, le transporteur ferroviaire devrait y mentionner qu'il décrit les services fournis aux personnes ayant une déficience dans l'indicateur général.

Si, en plus d'être décrits dans l'indicateur général, les services fournis aux personnes ayant une déficience sont décrits dans une publication séparée, les indicateurs devraient tous renvoyer le lecteur à cette dernière.

2.3.4 Acceptation du jugement d'un voyageur

Le transporteur ferroviaire devrait accepter la décision, prise par la personne ayant une déficience ou en son nom, qu'elle n'aura pas besoin, durant le voyage, de services inhabituels, c'est-à-dire des services liés à la déficience que le transporteur ne fournit pas habituellement.

Section 2.4 – Aides à la mobilité perdues ou endommagées

2.4.1 Fourniture d'une aide de remplacement temporaire

S'il accepte de transporter l'aide à la mobilité (c'est-à-dire un fauteuil roulant, un fauteuil triporteur, un déambulateur, une canne, des béquilles ou des orthèses) d'une personne ayant une déficience et qu'elle soit endommagée au cours du transport ou ne soit pas disponible à l'arrivée de la personne à destination, le transporteur ferroviaire devrait fournir sans frais à cette personne, dès son arrivée à destination, une aide de remplacement temporaire qui convienne.

2.4.2 Aides endommagées qui sont réparables

S'il accepte de transporter l'aide à la mobilité d'une personne ayant une déficience et qu'elle soit endommagée au cours du transport et puisse être réparée, le transporteur ferroviaire devrait non seulement fournir une aide de remplacement temporaire, mais aussi faire aussitôt réparer l'aide promptement d'une manière satisfaisante et la rendre dans les plus brefs délais, à ses frais, à la personne.

2.4.3 Aides endommagées irréparables et aides perdues

S'il accepte de transporter l'aide à la mobilité d'une personne ayant une déficience et qu'elle soit endommagée au cours du transport et ne puisse être réparée promptement d'une manière satisfaisante ou qu'il ne puisse la retrouver dans les 72 heures suivant l'heure à laquelle elle devait arriver à la destination de la personne et la lui rendre promptement, le transporteur

ferroviaire devrait non seulement fournir une aide de remplacement temporaire, mais encore remplacer l'aide endommagée ou perdue par une aide identique à tous égards importants ou par une aide différente que la personne juge satisfaisante, ou rembourser à la personne un montant égal au coût de remplacement total de l'aide malgré la limite de responsabilité visant les biens contenue dans tout tarif applicable.

2.4.4 Utilisation d'une aide de remplacement temporaire

Si le transporteur ferroviaire lui fournit une aide de remplacement temporaire, la personne devrait pouvoir continuer d'utiliser cette aide jusqu'au moment où on lui aura rendu son aide (si cette dernière doit être réparée) ou à l'expiration d'un délai raisonnable pour le remplacement de son aide (si le transporteur a entrepris de remplacer l'aide perdue ou endommagée ou s'il a remboursé la personne).

Annexe A – Résumé des caractéristiques d'accessibilité par type de voiture

Note 1

Pour ces caractéristiques d'accessibilité, les transporteurs sont invités à consulter la norme *Accessibilité des bâtiments et autres installations : règles de conception* de l'Association canadienne de normalisation (CAN/CSA-B651-95) et, s'il y a lieu, à adopter les spécifications techniques qui y sont données.

Note 2

Si le train n'a qu'un seul dispositif de retenue pour fauteuil roulant, le train devrait offrir de l'espace de rangement pour un autre fauteuil roulant personnel.

Type de voiture : Voiture-coach accessible en fauteuil roulant
Caractéristique :
Indication
Signalisation
Éclairage (Note 1)

Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Sièges avec espace pour un animal aidant
Indicateurs tactiles de rangées
Moyens de communiquer
Embrasures de portes accessibles en fauteuil roulant (Note 1)
Au moins une toilette accessible, incluant fauteuils roulants (Note 1)
Dispositifs de retenue pour fauteuil roulant (Note 2)
Au moins 10 % des sièges avec accoudoirs mobiles

Type de voiture : Voiture-coach
Caractéristique :
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Sièges avec espace pour un animal aidant
Indicateurs tactiles de rangées
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Type de voiture : au moins une voiture-lits accessible en fauteuil roulant
Caractéristique :
Indication
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Embrasures de portes accessibles en fauteuil roulant (Note 1)
Au moins une toilette accessible, incluant fauteuils roulants dans une chambre accessible (Note 1)
Au moins une chambre accessible, incluant fauteuils roulants (Note 1)

Type de voiture : Voiture-lits
Caractéristique :
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Type de voiture : Voiture-salon
Caractéristique :
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Sièges avec espace pour un animal aidant
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Type de voiture : Voiture offrant un service de nourriture
Caractéristique :
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours

Sièges avec espace pour un animal aidant
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Type de voiture : Voiture offrant un service de bar
Caractéristique :
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Sièges avec espace pour un animal aidant
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Type de voiture : Autre voiture de service
Caractéristique :
Signalisation
Éclairage (Note 1)
Escaliers (Note 1)
Mains courantes et barres d'appui (Note 1)
Planchers (Note 1)
Fenêtres servant d'issues de secours
Sièges avec espace pour un animal aidant
Moyens de communiquer
Toilettes accessibles sauf fauteuils roulants (Note 1)

Annexe B – Toilettes accessibles aux personnes ayant une déficience à l'exception des personnes dans un fauteuil roulant

Note 1

Les transporteurs sont invités à consulter la norme *Accessibilité des bâtiments et autres installations : règles de conception* de l'Association

canadienne de normalisation (CAN/CSA-B651-95) et, s'il y a lieu, à adopter les spécifications techniques qui y sont données à l'égard des caractéristiques d'accessibilité des toilettes.

1. Portes

Les poignées de portes, les loquets, les verrous et 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 aussi 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.

2. Cuvettes

La chasse d'eau devrait être d'une couleur contrastante par rapport à son environnement. Elle devrait être manœuvrable à main fermée et par l'application d'une force minimale, ou être à commande électronique ou automatique.

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

3. Barres d'appui

La toilette devrait avoir des barres d'appui fixes ou escamotables qui sont de construction solide et bien situées -- sur la paroi à l'arrière de la cuvette, si possible, et sur une des parois latérales.

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 aussi retourner à la paroi dans une courbe graduelle.

4. Robinets et autres commandes

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.

5. Accessoires

Les accessoires tels que les distributeurs de savon et de serviettes et les paniers à rebuts devraient être faciles à utiliser.

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

6. Crochets à vêtements

Le crochet à vêtements devrait avoir les bouts arrondis et être fixé sur une paroi latérale.

7. Boutons d'appel

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

Le bouton d'appel 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 devrait émettre un signal permettant de joindre le personnel en tout temps.

Annexe C – Toilettes accessibles aux personnes ayant une déficience y compris les personnes dans un fauteuil roulant personnel

Note 1

Les transporteurs sont invités à consulter la norme *Accessibilité des bâtiments et autres installations : règles de conception* de l'Association canadienne de normalisation (CAN/CSA-B651-95) et, s'il y a lieu, à adopter les spécifications techniques qui y sont données à l'égard des caractéristiques d'accessibilité des toilettes

1. Indication

Un panneau tactile portant le pictogramme international d'accessibilité devrait être fixé sur la porte de la toilette ou près de celle-ci.

2. L'intimité

La toilette devrait être aménagée de manière à préserver l'intimité d'une personne dans un fauteuil roulant personnel.

3. Portes

L'embrasure de la porte devrait être assez large pour permettre le passage d'une personne dans un fauteuil roulant personnel. De plus, l'espace du côté extérieur de la porte devrait aussi être suffisant pour manoeuvrer un tel fauteuil roulant.

Les seuils, s'il y a lieu, devraient être d'une hauteur d'au plus 13 mm et devraient avoir un bord biseauté.

Les poignées de portes, les loquets, les verrous et autres dispositifs semblables devraient être installés à une hauteur permettant leur utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel. Ils 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 aussi 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.

4. L'aire de plancher

L'aire de plancher devrait être suffisamment grande pour permettre à une personne dans un fauteuil roulant personnel d'entrer dans la toilette et d'y utiliser toutes les installations.

5. Cuvettes

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

La chasse d'eau devrait être d'une couleur contrastante par rapport à son environnement. Elle devrait être manoeuvrable à main fermée et par l'application d'une force minimale, ou être à commande électronique ou automatique.

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

6. Barres d'appui

La toilette devrait avoir des barres d'appui fixes ou escamotables qui sont de construction solide et bien situées -- sur la paroi à l'arrière de la cuvette, si possible, et sur une des parois latérales. Elles devraient être à une hauteur et d'une longueur permettant leur utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel.

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 aussi retourner à la paroi dans une courbe graduelle.

7. Lavabos, robinets et autres commandes

Le lavabo devrait être placé de manière à permettre son utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel.

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.

8. Accessoires

Les accessoires tels que les distributeurs de savon et de serviettes et les paniers à rebuts devraient être faciles à utiliser et être montés de façon à pouvoir être utilisés par une personne dans un fauteuil roulant personnel.

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

9. Miroirs

Le miroir devrait être installé de manière à permettre son utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel.

10. Crochets à vêtements

Le crochet à vêtements devrait avoir les bouts arrondis et être fixé sur une paroi latérale.

Elle devrait être fixée de manière à permettre son utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel.

11. Boutons d'appel

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

Le bouton d'appel devrait être placé de manière à permettre son utilisation par une personne dans un fauteuil roulant personnel. 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 devrait émettre un signal permettant de joindre le personnel en tout temps.

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