

Autorité de transport de Manchester  
Titre VI Plan du programme  
Approbation de la Commission : 29 novembre 2022

I. OBJECTIFS

La Manchester Transit Authority a mis en place un programme basé sur le titre VI de la loi sur les droits civils de 1964 (42 USC Section 2000d) et USDOT

Règlement 49 CFR Part 21 "Non-discrimination dans les programmes financés par le gouvernement fédéral du ministère des Transports". Le programme est basé sur la circulaire FTA C 4702.1B de la Federal Transit Administration, « Titre VI et lignes directrices pour les destinataires de la Federal Transit Administration », 1er octobre 2012.

Les objectifs du programme sont les suivants :

- A. Veiller à ce que le niveau et la qualité du service de transport public soient assurés de manière non discriminatoire ;
- B. Promouvoir une participation pleine et équitable dans les transports publics prise de décision sans considération de race, de couleur ou d'origine nationale ;
- C. Assurer un accès significatif aux programmes et activités liés au transport en commun pour les personnes ayant une maîtrise limitée de l'anglais.

## II. EXIGENCES GÉNÉRALES

Dans le cadre du programme Titre VI de la Manchester Transit Authority, le système de transport maintient certaines exigences de déclaration et fournit à la Federal Transit Administration les informations suivantes concernant ces exigences de déclaration.

### A. Obligation de fournir une certification et une assurance annuelles en vertu du Titre VI

Le MTA doit soumettre son assurance annuelle du titre VI dans le cadre de sa soumission annuelle de certifications et d'assurances à FTA. Bien que MTA n'ait pas actuellement de sous-réциpiendaires, si des sous-réциpiendaires existent à l'avenir, MTA doit collecter les assurances du titre VI auprès des sous-réциpiendaires avant de passer par les fonds FTA.

MTA a exécuté les certifications et assurances de l'exercice 2022 pour l'ALE.

### B. Obligation d'informer les bénéficiaires d'une protection au titre du titre VI

Le MTA a établi des méthodes de notification au public concernant ses obligations au titre VI, la manière d'obtenir plus d'informations concernant les obligations de non-discrimination du MTA et les procédures de dépôt d'une plainte pour discrimination contre le MTA. L'avis public est inclus dans l'annexe A1 ainsi que la traduction espagnole dans A2.

L'avis public est placé sur le site Web de MTA et sur tous les véhicules fiscaux en versions anglaise et espagnole. Le site Web de MTA est compatible avec Google Translate afin que l'avis puisse être traduit dans des dizaines de langues au-delà de celles requises en vertu des seuils Safe Harbor qui, pour MTA, ne sont que l'espagnol.

MTA publie également l'avis en version imprimée locale tous les trois (3) ans, la dernière date de publication étant le 12 septembre 2022 dans le Union Leader, le journal le plus diffusé dans notre région. La prochaine impression aura lieu en septembre 2025.

### C. Obligation d'élaborer des procédures de plainte au titre VI

La MTA a élaboré des procédures pour enquêter et suivre les plaintes au titre VI qui peuvent être déposées contre la MTA et pour mettre ces procédures à la disposition des membres du public sur demande. Si MTA a des sous-réциpiendaires à l'avenir, les sous-réциpiendaires seront tenus d'avoir de telles procédures et seront encouragés à adopter les procédures d'enquête et de suivi des plaintes de MTA.

Une copie des procédures de plainte et d'enquête du titre VI de la MTA est incluse dans l'annexe B. Les procédures de plainte du titre VI ont été adoptées par le conseil des commissaires de la MTA, le conseil d'administration de la MTA, le 27 août 2013. Le coordinateur du titre VI de la MTA est le directeur adjoint, Manchester Transit Authority, 110 Elm Street, Manchester, NH 03101. Une copie du formulaire de plainte du titre VI de la MTA est incluse dans l'annexe C.

### D. Obligation d'enregistrer les enquêtes, les plaintes et les Poursuites

Conformément à la section 21.9(b) du 49 CFR, le MTA (et tout sous-bénéficiaire) doit préparer et tenir à jour une liste de toutes les enquêtes actives menées par des entités autres que la FTA, des poursuites ou des plaintes citant le MTA (ou le sous-bénéficiaire) alléguant une discrimination fondée sur la race, la couleur ou l'origine nationale. Cette liste doit inclure la date à laquelle l'enquête, la poursuite ou la plainte a été déposée et reçue par MTA, un résumé de la ou des allégations, l'état de l'enquête, de la poursuite ou de la plainte et les mesures prises par la MTA (ou le sous-bénéficiaire) en réponse à l'enquête, la poursuite ou la plainte.

Le formulaire de MTA pour l'enregistrement de ces informations est inclus dans l'Annexe D. La liste comprendra tous les enregistrements d'enquêtes, de poursuites et de plaintes en cours enregistrés sur ces formulaires. Au cours du traitement des enquêtes, poursuites ou plaintes en cours, le coordinateur du titre VI mettra à jour le formulaire d'enregistrement si nécessaire. Lors de la résolution et de la clôture d'une enquête, d'un procès ou d'une plainte, le coordinateur du titre VI enregistrera cette clôture sur ce formulaire.

Au cours de la période de référence la plus récente, aucune plainte, enquête ou poursuite en vertu du titre VI n'a été déposée contre la MTA.

E. Obligation d'inscrire les membres au conseil d'administration non élu et Comités décrivant la répartition raciale des membres et description des efforts déployés pour encourager la participation des minorités à ces comités.

MTA n'a pas de tels comités, conseils ou conseils à l'heure actuelle.

Si la MTA cherche à établir un tel organe, des mesures seront prises pour assurer la participation active des minorités tout au long du processus.

F. Obligation d'élaborer un plan de participation du public

MTA a élaboré un plan de participation du public qui est inclus à l'annexe E. Ce plan a été élaboré à la fin de l'été et au début de l'automne 2016 avant d'être approuvé par la Commission MTA le 27 septembre 2016. MTA n'a pas encore eu de changement de service/tarif admissible qui déclencherait le plan. La proposition de changement de service la plus récente a eu lieu en 2015, date à laquelle MTA envisageait d'éliminer le service d'un centre commercial situé dans un quartier à faible revenu. En conséquence directe du processus de participation du public et des commentaires reçus, MTA a modifié notre plan et a maintenu le service à cette place en place. Il continue de fonctionner aujourd'hui. Le PPP inclus dans ce plan devrait s'appuyer sur ce succès pour permettre aux parties prenantes de partager encore plus facilement leurs commentaires/préoccupations avec MTA afin que nous garantissons un accès égal à tous les résidents et que MTA fasse tout son possible pour répondre aux besoins de transport de notre communauté.

G. Obligation d'élaborer un plan d'assistance linguistique (LAP)

MTA a développé un plan d'assistance linguistique (LAP) afin d'assurer un accès significatif aux programmes et activités pour les personnes ayant une maîtrise limitée de l'anglais (LEP). Pour élaborer ce plan, une analyse à quatre facteurs a été effectuée afin de déterminer les services linguistiques spécifiques qui sont appropriés. Cette analyse aide MTA à déterminer s'il communique efficacement avec les personnes LEP et informe la planification de l'accès linguistique.

Facteur 1 : Nombre de personnes LEP dans la région de service

MTA commence par développer une compréhension de la proportion de personnes LEP qui peuvent rencontrer nos services, leurs compétences en alphabétisation en anglais et dans leur langue maternelle, l'emplacement de leurs communautés et de leurs quartiers et, plus important encore, s'il y en a qui sont mal desservis en raison d'une barrière linguistique.

Pour ce faire, MTA a évalué le niveau d'alphabétisation en anglais et dans quelle mesure les personnes de notre zone de service parlent une langue autre que l'anglais. et quelles sont ces langues. Les données de cet examen proviennent du site Web « American Fact Finder » du recensement des États-Unis. Les estimations sur 5 ans les plus récentes de l'American Community Survey (ACS) ont été utilisées (2016-2020).

L'annexe F est un tableau montrant les résultats pour notre zone de service. Afin d'assurer le niveau d'inclusion le plus élevé, MTA détermine les seuils Safe Harbor en fonction de l'estimation des populations LEP pour l'ensemble de la zone de service MTA, y compris la zone de service CART récemment ajoutée. Si ce chiffre combiné est de 1 000 personnes ou plus (puisque la population de notre zone de service est supérieure à 100 000 - tout niveau inférieur à 1 000 personnes est automatiquement inférieur au seuil alternatif de 5 %), cette population est incluse dans le plan LEP.

Comme l'illustre l'annexe F, la population la plus élevée parlant moins que très bien l'anglais est l'espagnol. L'estimation est de 3 579, l'espagnol est donc inclus dans notre plan LEP et tous les documents et messages vitaux sont traduits en espagnol. La deuxième population la plus élevée est française. L'estimation de 1 230 so français est incluse dans notre plan LEP et tous les documents et affichages vitaux sont traduits en français. La deuxième langue la plus élevée est le vietnamien avec une estimation de 832. Cela n'atteint pas le seuil du LEP. Toutes les autres langues représentent des volumes de population encore plus petits.

Il convient de noter que si seuls l'espagnol et le français respectent le seuil de la sphère de sécurité, MTA a pris des mesures pour rendre les documents disponibles sur notre site Web via Google traduits dans des dizaines de langues, dont le russe. Les sections ultérieures de ce plan traitant des tablettes et des services de traduction sont également disponibles dans d'autres langues que l'espagnol et le français dans le but de respecter plus que les normes minimales du LEP.

## Facteur 2 : Fréquence d'utilisation du LEP

Il existe un certain nombre d'endroits où les usagers du MTA et les membres de la population LEP peuvent entrer en contact avec les services du MTA, notamment l'utilisation du système d'itinéraire fixe, le transport adapté, les appels du service client, les réservations pour le transport adapté, les questions d'expédition/perdus et trouvés, les achats de médias tarifaires et le matériel de sensibilisation du MTA. Une partie importante du développement du LAP de MTA est l'évaluation des principaux points de contact. Ceux-ci inclus:

- Communication avec le personnel du service client MTA
- Ventes de médias tarifaires
- Documents de sensibilisation imprimés
- Documents en ligne
- Réunions/auditions publiques
- Réservations de transport adapté et de réponse à la demande
- Affichage des services à bord
- Sensibilisation aux médias sociaux

Dans le cadre de l'examen triennal 2016 de MTA, il a été noté que MTA devait mieux comprendre l'analyse des quatre facteurs en ce qui concerne les obstacles à notre service. À cette fin, MTA a contacté le Département de la santé publique et a demandé qu'ils organisent une réunion des agences de la région qui travaillent avec les populations LEP afin que MTA puisse avoir une meilleure idée de toutes les restrictions à notre service auxquelles elles étaient confrontées. La réunion a eu lieu en septembre et y ont participé diverses agences, notamment :

- Collège communautaire de Manchester
- Centre médical catholique
- Université du sud du New Hampshire
- Centre de santé communautaire de Manchester
- Dartmouth Hitchcock
- LANCEMENT DE PROJET
- Repas sur roues
- Timbres de Pâques
- Services à l'enfance et à la famille

La réunion a été très utile car elle a fourni des informations précieuses sur trois principaux points d'intérêt. Premièrement, le consensus était que l'âge jouait un rôle important pour déterminer si la langue était un obstacle. De nombreuses agences

ont signalé que les personnes plus jeunes étaient beaucoup plus susceptibles d'utiliser des outils en ligne pour accéder à l'information, ce qui réduisait à son tour le besoin de documents imprimés traduits. Les personnes plus âgées étaient cependant plus susceptibles de vouloir des documents traduits en format papier. MTA a identifié une liste de documents vitaux en conséquence et tous ceux-ci ont été traduits en espagnol et sont disponibles via MTA ou dans plusieurs de ces agences partenaires. Il a été noté que l'outil de traduction du site Web du MTA était très utile et le MTA s'est engagé à continuer de s'assurer que le site Web disposait des informations les plus récentes pour faciliter l'accès à la traduction. Le deuxième point était que la plupart des agences pensaient que leurs populations LEP n'utilisaient pas fréquemment le transport en commun, non pas en raison d'une barrière linguistique, mais plutôt en raison des heures de service. MTA opère des fréquences horaires et les derniers trajets sont à 17h30. De nombreuses agences ont signalé des travailleurs LEP employés dans des emplois du secteur des services qui n'étaient pas sortis à temps pour utiliser les services MTA, de sorte que de nombreuses personnes font du covoiturage ou comptent sur les trajets d'amis / familles. Les collègues ont signalé que de nombreux cours n'étaient pas terminés avant la fin du service. Le seul segment qui a signalé une utilisation fréquente était celui des soins de santé, ce qui était logique car il s'agissait généralement de plus de rendez-vous le jour que le soir. MTA a utilisé ces informations pour commencer à étendre le service de soirée, à partir de 2018 et propose désormais trois itinéraires de soirée pour mieux répondre aux besoins de cette population. Le dernier point d'intérêt était que l'espagnol était de loin le groupe prédominant avec lequel les agences ont déclaré travailler. Fait intéressant, alors que le français est la deuxième langue la plus courante selon le recensement, il n'y avait pratiquement aucun cas signalé de clients français du LEP, mais le népalais et l'arabe étaient mentionnés comme des clients fréquents du LEP. Le MTA évaluera ces deux populations dans les années à venir pour déterminer si elles justifient leur inclusion dans le LAP.

MTA a déterminé que la proportion de populations LEP qui utilisent les services est assez faible (un peu comme la population générale du New Hampshire où les problèmes de financement rendent les options de service pour attirer des passagers de choix très difficiles à mettre en œuvre). Cependant, parmi les personnes LEP qui utilisent les services du MTA, la fréquence à laquelle ils interagissent avec le personnel et le matériel du MTA est élevée. Le MTA Short Range Transit Plan rédigé par la Southern New Hampshire Planning Commission (SNHPC) fournit des données qui peuvent être utilisées pour estimer des fréquences spécifiques pour les populations LEP. Le plan cite que 85% des résidents vivent à moins de 0,25 miles (environ 4 pâtés de maisons) de MTA

service. En appliquant ce chiffre aux 5 271 personnes estimées qui parlent moins que bien l'anglais citées dans le tableau American Fact Finder, on obtient 4 480 personnes considérées comme ayant accès au service MTA. La MTA utilise ensuite le plan de transport coordonné des services sociaux de transport en commun, à nouveau rédigé par SNHPC, qui montre que 0,6 % des trajets effectués sont effectués via les transports en commun. Pour être prudent, MTA suppose que 100 % de ces trajets se font avec MTA, bien que d'autres fournisseurs opèrent dans la ville. Cela donne environ 28,55 personnes qui utilisent le service MTA et parlent moins bien l'anglais. Sur la base de l'achalandage quotidien moyen de MTA d'environ 1 875 passagers, cela équivaut à environ 1,0 % de l'achalandage.

### Facteur 3 : L'importance du service MTA dans la vie des gens

L'accès aux services fournis par MTA, à la fois sur l'itinéraire fixe et le transport adapté, est essentiel à la vie de nombreuses personnes dans notre zone de service. Beaucoup dépendent du MTA pour accéder aux emplois et aux services communautaires essentiels comme les écoles, les achats et les rendez-vous médicaux. Un grand nombre de passagers MTA dépendent du transport en commun, donc sans service MTA, ils n'ont pas d'autre moyen de transport à leur disposition. En raison de la nature essentielle des services et de l'importance de ces programmes dans la vie de nombreux résidents de la région, il est nécessaire de s'assurer que la langue n'est pas un obstacle à l'accès.

Documents vitaux MTA (disponibles en espagnol ou en français sur demande):

- Informations sur l'itinéraire et les horaires
- Informations sur les tarifs et le paiement
- Application StepSaver (transport adapté), description du service, processus d'appel et politique de non-présentation
- Avis du titre VI, procédure de réclamation et formulaire de réclamation
- Avis d'audience/réunion publique
- Publications des changements de service et options de commentaires publics
- Matériel/brochure de service CART

Un exemple de traduction de document vital peut être trouvé dans les annexes A1 et A2 qui montrent les versions anglaise, française et espagnole de l'avis du titre VI affiché sur les véhicules. Tous les documents vitaux ci-dessus sont à portée de main en espagnol et en français en cas de demande



reçu. MTA tentera également d'obtenir des traductions alternatives comme décrit dans le Facteur 4.

Facteur 4 : Ressources dont dispose le MTA pour la sensibilisation au LEP, ainsi que les coûts associés à cette sensibilisation.

MTA a engagé des ressources pour améliorer l'accès à ses services et programmes pour les personnes LEP. Les informations bilingues (anglais/espagnol/français) sont diffusées sur un grand nombre de supports, notamment :

1. Conducteurs d'autobus bilingues qui peuvent faciliter communication entre les passagers et les autres conducteurs ou répartition via la radio embarquée
2. Traduction de notre site Web et de tous les documents publiés dans des dizaines de langues.
3. Traduction de la page Facebook et des publications par traduction en ligne.
4. Participation active du personnel du MTA aux conseils et comités locaux de services sociaux engagés auprès des populations LEP
5. Disponibilité des documents vitaux en espagnol et en français.  
De plus, MTA a un partenariat avec le centre de santé communautaire de Manchester, qui compte parmi son personnel des traducteurs, ce qui nous permet d'obtenir des documents traduits dans d'autres langues sur demande. Il peut y avoir un délai allant jusqu'à une semaine pour ceux-ci alors que l'espagnol est disponible immédiatement sur demande
6. Tablettes embarquées capables de traduire l'espagnol ou le français vers l'anglais et vice versa ainsi que de traduire une langue supplémentaire. MTA est en cours de formation pour fusionner avec CART et installera et déploiera cette technologie dans la zone de service CART cet automne.

En utilisant l'analyse des quatre facteurs ci-dessus, MTA a développé le plan d'assistance linguistique (LAP) suivant. MTA effectuera les opérations suivantes :

- Fournir des services de traduction pour tous les éléments de notre site Web via Google Traduction. Veuillez noter que, bien qu'il ne soit nécessaire de le faire que pour l'espagnol et le français, MTA est en mesure de prendre en charge des dizaines de langues au-delà de l'exigence minimale.
- Fournir des copies papier ou électroniques de tous les documents vitaux en espagnol et en français. Si possible, MTA fournira également des traductions dans d'autres langues au-delà des exigences minimales.
- Inclure les lignes "Si des informations sont nécessaires dans un autre langue, puis contactez MTA au 603-623-8801 » ; "Si se necesita información en otro idioma, comuníquese con MTA al 603-623-8801" et "Si des informations sont nécessaires dans une autre langue, contactez MTA au 603-623-8801." sur toutes les publications. • Utiliser les services de Language Line

Solutions pour l'interprétation téléphonique pour les appelants

hispanophones. • Fournir aux opérateurs des tablettes capables de traduire entre l'anglais et l'espagnol à utiliser avec les passagers ayant besoin d'assistance. • Passez en revue les étapes ci-dessus dans le cas où une autre

langue franchirait le seuil de la sphère de sécurité ou si MTA reçoit des commentaires concernant un besoin non satisfait par le biais de notre plan de participation publique.

#### Formation des opérateurs

MTA exige que tous les opérateurs de transport en commun suivent un minimum de 8 heures de formation sur la sécurité et le service à la clientèle par an. Une partie de cette formation comprend une familiarisation avec la technologie de traduction sur tablette et le service client pour les passagers handicapés ou ayant une maîtrise limitée de l'anglais.

#### H. Obligation de fournir des informations supplémentaires sur demande

À la discrétion de l'AFC, des informations autres que celles requises par la circulaire référencée peuvent être demandées, par écrit, à un destinataire afin d'enquêter sur des plaintes de discrimination ou de résoudre des problèmes concernant

possible non-conformité aux exigences du titre VI. Le coordinateur des plaintes du titre VI de la MTA (directeur adjoint : opérations de transport en commun) est disponible pour fournir des informations supplémentaires si nécessaire et pour répondre à toute demande.

### III. RÉSUMÉ DE LA SENSIBILISATION ET DE L'IMPLICATION DU PUBLIC

---

#### ACTIVITÉS

MTA publie chaque année son programme de projets dans le plus grand journal à grand tirage. MTA a tenu pour la dernière fois une audience publique sur les changements de service le 14 avril 2015 concernant son programme de projets pour l'exercice 2016 et les changements de service spécifiques à apporter le 1er juillet 2015. À ce moment-là, MTA envisageait d'éliminer le service à un centre commercial après la fermeture du point d'ancrage principal, Shaw's. Cette place était dans un secteur de recensement désigné comme étant à faible revenu, de sorte que MTA a tenu une audience et, en conséquence directe des commentaires reçus de la communauté, ce changement n'a pas été mis en œuvre. Il n'y a pas eu d'augmentation de tarifs ou de réduction de service pendant cette période. L'audience publique la plus récente a eu lieu le 27 octobre 2022, mais n'incluait aucun changement proposé déclenchant. MTA publie le PoP chaque année et organise une audience publique chaque automne avec notre conseil d'administration.

La sensibilisation de la communauté minoritaire est entreprise régulièrement par la distribution d'avis à la Minority Health Coalition et à Latinos Unidos pour leur inclusion de l'information dans leurs documents de sensibilisation. MTA est membre de l'effort Healthy Eating, Active Living (HEAL) qui vise à améliorer la santé et la qualité de vie des populations à faible revenu et des minorités, qui comprend de nombreuses personnes LEP. MTA a travaillé pour s'assurer que le transport est inclus comme un obstacle lorsque les efforts de sensibilisation sont rédigés par ces intervenants et d'autres. MTA a rejoint l'initiative Project LAUNCH et le Comité du centre-ville de la Chambre de commerce, ainsi que le développement d'un partenariat de traduction avec le Centre de santé communautaire de Manchester pour des services de traduction si demandés pour des langues autres que l'espagnol. Le directeur exécutif de la MTA est vice-président du conseil de coordination de la région 8, qui supervise plusieurs projets adaptés aux populations à faible revenu et aux personnes âgées, et est chargé d'améliorer l'accès aux transports en réduisant les redondances de service.

Une sensibilisation supplémentaire a été effectuée grâce à la participation au système d'information 211 du New Hampshire. En composant le 211, les résidents de l'État du New Hampshire peuvent accéder à de multiples ressources dans un large éventail de

catégories, y compris MTA sous transport. L'assistance est disponible via le 211 pour les appelants qui préfèrent une autre langue.

G. Obligation d'élaborer des normes de service quantitatives.

- MTA utilise un facteur de charge de 1,0 pour toutes les opérations d'itinéraire fixe. Bien que les passagers debout soient autorisés à bord, l'objectif est de fournir un siège à tous les passagers. MTA a atteint cet objectif avec un taux de réussite de 100 % au cours des trois dernières années.
- MTA n'a pas de normes d'espacement pour les véhicules car aucun itinéraire fixe n'est desservi par plus d'un autobus à la fois. MTA exploite un système de hub and spoke basé au centre-ville de Manchester avec toutes les routes partant puis revenant au centre-ville. À aucun moment, plus d'un véhicule n'assure un service sur un itinéraire.
- MTA considère que les véhicules sont à l'heure s'ils partent d'un point horaire dans les cinq minutes suivant l'heure programmée. A six minutes de retard, le véhicule est considéré en retard. Avec quinze minutes de retard, le voyage est considéré comme manqué.  
L'objectif de MTA est d'atteindre un taux de ponctualité de 90 % ou plus.  
MTA surveille en permanence cette mesure et rend compte mensuellement des performances au Conseil des commissaires de la ville de Manchester, et les résultats sont rendus publics pour que le public puisse y accéder.
- MTA a un objectif de disponibilité de service qui vise à fournir un accès au transport par itinéraire fixe dans un rayon de 0,75 mile de 85 % des résidents de la zone de service. Cette zone de service est composée presque entièrement de Manchester avec un service très limité vers des sections de Bedford, Londonderry, Hooksett et Goffstown. À compter du 1er octobre, MTA absorbera le système CART et un service de réponse à la demande sera fourni à Derry, Londonderry, Salem, Hampstead et Chester, ainsi qu'un bus commercial à itinéraire fixe unique à Salem.

H. Obligation d'élaborer des procédures de service qualitatives.

- MTA n'a qu'une seule installation où tous les véhicules sont entreposés. La flotte est composée de dix-huit véhicules à itinéraire fixe, dont 17 autobus à plancher surbaissé de 30 pieds ADI. Il y a aussi une seule découpe de plancher bas utilisée

exclusivement sur la route Green DASH. L'itinéraire spécifique et l'affectation des véhicules varient quotidiennement dans le but de répartir uniformément les véhicules-kilomètres dans tout le système.

- L'installation d'équipements de transport en commun le long des lignes d'autobus par MTA serait sur la base du nombre d'embarquements de passagers aux arrêts le long de ces itinéraires. Actuellement, MTA ne fournit aucune commodité. Les arrêts de bus consistent principalement en un panneau sur un poteau. Dans certains endroits, les abribus (non détenus ou entretenus par MTA) peuvent être placés à la discrétion d'entreprises privées ou de propriétaires pour la commodité de leurs clients ou locataires. Alors que MTA s'arrêtera à ces abris, nous n'avons principalement aucune surveillance ou autorité sur eux et aucun fonds FTA ne leur est associé. En 2018, MTA est devenu propriétaire de 15 abris, mais ils ont été laissés là où ils avaient été installés par l'entreprise du secteur privé d'origine.

Ce plan a été approuvé par le conseil des commissaires de la MTA le 29 novembre 2022. Une copie du procès-verbal de ces réunions sera incluse dans ce plan en tant qu'annexe G après leur approbation lors de la prochaine réunion de la Commission.