

## Office de consultation publique de Montréal

### Consultation sur le racisme et la discrimination systémique

#### La discrimination en matière de logement, d'emploi, de mobilité et de participation citoyenne chez les personnes handicapées à Montréal

Action accessible

30 octobre 2019

#### Introduction

Action accessible est un regroupement de citoyen·ne·s handicapé·e·s et non handicapé·e·s qui militent pour l'accessibilité universelle.

Nous souhaitons ici traiter de logement, d'emploi et d'entrepreneuriat, de lutte aux inégalités, d'aménagement du territoire et de participation citoyenne dans la perspective des diverses formes de discrimination, voire de la ségrégation, que subissent les personnes handicapées à Montréal. [Environ 30 % des Montréalais·es](#) vivent avec des incapacités.

#### Logement

Les personnes handicapées subissent de la discrimination systémique en raison du manque de logements adaptés à leurs besoins et du capacitisme qui prévaut encore dans l'administration. Le logement des personnes handicapées est un besoin prioritaire. La Ville doit prendre des mesures pour protéger la mixité, promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la discrimination.

Le nouveau règlement pour une métropole mixte devrait exiger que 100 % des logements Accès Logis (sociaux, abordables, etc.) soient construits selon les principes de l'accessibilité universelle, c'est-à-dire adaptables dès le départ aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite, et prévoir la construction de bâtiments selon les principes de la conception universelle, c'est-

à-dire accessibles à tout le monde depuis l'entrée principale jusqu'aux logements en tant que tels et aux éventuels jardins ou terrasses sur le toit.

Les responsables du Programme d'adaptation de domicile (PAD) ont des façons de faire rigides et ne tiennent pas compte des souhaits des bénéficiaires, de sorte que leur attitude s'avère profondément capacitiste. Ils se considèrent comme les experts des besoins des bénéficiaires, alors que ce sont ces derniers qui le sont. Il y a donc lieu non seulement de remanier le PAD pour le rendre plus transparent et donner davantage de contrôle aux bénéficiaires, mais aussi de changer la culture existant au sein du service de la Ville de Montréal chargé de sa mise en œuvre.

On trouve un autre exemple assez frappant de pratiques capacitistes dans une décision récente de la Ville : dans les [recommandations](#) de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation relatives au projet de règlement modifiant le Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments qui ont été adoptées le 21 mai 2019, on peut lire, dans la partie sur l'accessibilité universelle, qu'il faut "préciser les [incitatifs possibles](#) et les conditions requises, tant du point de vue des [coûts](#) que de l'architecture du bâtiment, pour rendre accessibles les bâtiments de huit logements et moins" (nous soulignons). Les questions d'incitatifs et de coûts ne sont pas abordées dans la section des recommandations portant sur le développement durable, où on parle plutôt de réglementer, d'exiger par voie de règlement, de prévoir et de déterminer. Il semble donc que l'on continue à envisager d'abord l'accessibilité universelle comme un coût à atténuer au moyen de subventions, tandis que dans les autres domaines on impose des obligations sans égard aux coûts : les "surfaces extérieures perméables" qui sont exigées sont plus dispendieuses que les aménagements standards en asphalte ou en pavé uni, mais cela est jugé acceptable pour s'adapter aux changements climatiques, alors que l'adaptation de l'environnement physique selon les principes de l'accessibilité universelle semble toujours être perçue comme une solution pas nécessairement "possible" à un problème qui coûte trop cher. Cette attitude perpétue la discrimination sur le terrain.

La section sur l'accessibilité universelle contient aussi une recommandation à l'effet d'"élaborer un [continuum de mesures](#) visant à maximiser le nombre de résidences et de commerces de proximité accessibles". Encore une fois, il n'est pas ici question de réglementer pour exiger l'accessibilité universelle. Le libellé est

vague et l'objectif reste flou. En revanche, dans les autres domaines, comme le développement durable, on réglemente. C'est encore deux poids, deux mesures, un cas flagrant de capacitisme et de discrimination institutionnalisée, inscrits dans les processus décisionnels des pouvoirs publics. Les élu·e·s doivent tenir compte des besoins des personnes handicapées dès le début des processus qui mènent à des décisions touchant le bien commun, dont la défense leur a été confiée.

Pour supprimer le capacitisme ambiant, la Ville doit y sensibiliser ses employé·e·s et ses élu·e·s. Elle doit aussi leur offrir des formations sur l'accessibilité universelle et les besoins de personnes handicapées. Il faut enfin que l'administration prenne des mesures concrètes et proactives pour embaucher plus de personnes handicapées. Cela assurera une représentativité de cette population et de ses perspectives au sein de la machinerie administrative, ce qui contribuera à limiter le capacitisme et la discrimination.

## **Emploi et entrepreneuriat**

D'après Emploi et développement social Canada, [59 % des personnes handicapées](#) ont un emploi à l'heure actuelle, contre 80 % de la population vivant sans handicap. La discrimination causée par l'inaccessibilité des transports et du cadre bâti est certainement un des facteurs à l'origine de cet écart de 21 %.

Les solutions sont connues. Pour faciliter l'accès des personnes handicapées à l'emploi, la Ville doit rendre les espaces publics et les réseaux de transports accessibles. Elle doit aussi imposer des obligations d'accès aux acteurs privés, qui offrent la majorité des emplois. Il lui incombe donc d'adopter une réglementation exigeant l'accessibilité des entreprises exploitées sur son territoire, y compris les commerces de proximité. Dans cette optique de mobilité, la Ville doit aussi veiller à déneiger et à déglacer correctement les trottoirs, les débarcadères, les arrêts d'autobus et le trajet "de la porte à la rue".

Ces mesures auraient sûrement pour effet de faciliter l'entrepreneuriat chez les personnes handicapées. Les personnes handicapées propriétaires d'entreprises sont vraisemblablement une fraction du total, ce qui est une autre forme d'inégalité en matière d'emploi et de revenus à laquelle la Ville peut contribuer à remédier.

## Mobilité et urbanisme

Dans une ville encombrée d'obstacles qui compromettent la mobilité, la situation des personnes handicapées est profondément inégalitaire. Par conséquent, il y a lieu de prendre des mesures pour assurer l'accessibilité des espaces publics et privés. C'est une question de justice sociale.

La Ville fait des efforts pour devenir plus accessible, et il faut l'en féliciter. La construction de centres sportifs et culturels accessibles et l'ajout d'ascenseurs dans le métro sont des mesures encourageantes.

Cependant, les personnes handicapées font encore face à de nombreux écueils en matière de mobilité. Ainsi, la mise en accessibilité du métro ne va pas assez vite compte tenu du nombre de stations. Quarante-et-une stations doivent être accessibles d'ici 2025. Or le réseau en compte 68, et Projet Montréal a promis de le rendre entièrement accessible d'ici 2030. Par conséquent, il faut augmenter le financement pour accélérer la cadence. De même, les autobus sont rarement accessibles parce que leurs rampes ne sont pas fonctionnelles. Il faut donc redoubler d'efforts pour en assurer l'entretien, notamment en y affectant des ressources spécifiques. Il faudrait embaucher davantage de mécaniciens et prévoir un examen quotidien systématique. La Ville devrait inciter ses partenaires provinciaux et fédéraux à investir davantage dans l'accessibilité du réseau de la STM.

Mais l'accessibilité des réseaux de transport n'est pas le seul enjeu auquel les personnes handicapées soient confrontées. Comme on l'a vu dans la section précédente, la Ville doit veiller à déneiger et à déglacer correctement les trottoirs, les débarcadères, les arrêts d'autobus et le trajet "de la porte à la rue". De nombreuses personnes sont restées coincées chez elles pendant des semaines l'hiver dernier. Cette discrimination pose aussi des problèmes de santé publique en raison de [l'isolement](#) des personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées, et de sécurité des personnes en cas de chute ou de sinistre.

En ce qui concerne le domaine privé, on sait que la grande majorité des commerces de proximité ont des marches à l'entrée, ce qui les rend inaccessibles

pour les personnes à mobilité réduite, notamment celles qui se déplacent en fauteuil roulant ou en quadriporteur. Par conséquent, il faut prendre des mesures contraignantes pour assurer l'accessibilité de ces espaces. Il ne faut pas se contenter d'incitatifs, comme le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) défaillant, car ils ne seront jamais suffisants et ne permettront pas d'apporter rapidement les changements à grande échelle qui s'imposent. Sous ce régime, il est illusoire, dans une vieille ville comme Montréal, d'améliorer l'accessibilité du cadre bâti de manière significative. L'expérience apprend qu'on ne peut malheureusement pas compter sur le bon vouloir des acteurs privés pour éliminer la discrimination. La carotte n'est pas assez grosse et il n'y a pas de bâton. Cela doit changer, sinon Montréal restera un environnement discriminatoire pour les personnes handicapées.

Rappelons à cet égard que l'article 15 de la *Charte des droits et libertés de la personne* interdit formellement la discrimination dans les transports et les commerces :

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

La Ville doit réglementer l'accès aux commerces pour faire respecter les droits fondamentaux des Montréalais-es en situation de handicap. Des solutions existent. À titre d'exemple, l'arrondissement de Verdun a modifié cette année le règlement de zonage applicable à la rue Wellington pour obliger les propriétaires à rendre leurs bâtiments accessibles s'ils remplacent un élément de la façade, comme une vitrine. Dans une certaine mesure, cela représente une avancée, mais malheureusement, ce règlement ne s'applique pas dans tous les cas de figure. La Ville doit donc adopter un règlement d'application générale, ce qu'elle a le pouvoir de faire en vertu du 2e alinéa de l'article 193 de la [Loi sur le bâtiment](#). Elle doit également faire pression sur Québec pour que soit adoptée une loi sur l'accessibilité comme la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, qui s'applique tant au public qu'au privé, notamment aux partenaires qui reçoivent du financement municipal.

Il faut également former davantage d'employé·e·s de la Ville à interagir avec les personnes handicapées, comprendre leurs besoins et en tenir compte. La formation en ADS+ doit être étendue à l'ensemble des élu·e·s et des fonctionnaires pour réduire les angles morts qui persistent en la matière et changer les mentalités, afin que tous les programmes et toutes les politiques soient conçus ou révisés dans une optique d'accessibilité universelle et que tout le monde ait droit au même traitement.

## **Participation citoyenne**

La majorité des élu·e·s sont des personnes blanches valides. La parité étant désormais atteinte au conseil municipal, il faut s'attaquer à la représentation politique des minorités discriminées. Dans une ville exempte de discrimination, tous les groupes constitutifs de la population doivent être équitablement représentés.

Une meilleure représentation politique des minorités serait peut-être une façon de favoriser la participation citoyenne de leurs membres. Le fait de ne pas se reconnaître dans les élu·e·s et même de frapper un mur d'incompréhension quand on leur fait part d'enjeux particuliers est franchement décourageant. Il faut donc encourager la participation des minorités au processus électoral en leur offrant un soutien concret, comme des formations préélectorales ou des moyens de transport adaptés pour faire campagne. Les partis politiques municipaux pourraient recevoir des subventions à cette fin.

En ce qui concerne plus spécifiquement la participation des personnes handicapées à la vie démocratique, il faut garantir, outre un réseau de transport efficace, l'accessibilité universelle des salles de conseil, prévoir des interprètes pour les personnes sourdes lors de séances et faire en sorte que la documentation de la Ville soit en format convenable pour les personnes aveugles.

## **Conclusion**

Les personnes handicapées subissent de la discrimination systémique en matière de logement, d'emploi, de mobilité et de participation citoyenne à Montréal en

raison non seulement des obstacles persistants qu'elles rencontrent dans les espaces publics et privés, mais du capacitisme qui subsiste au sein de l'administration. La Ville doit donc assurer rapidement l'accessibilité universelle des espaces publics, dont les réseaux de transport, rendre ses communications accessibles au plus grand nombre et adopter des règlements contraignants pour rendre accessibles les espaces privés, dont les commerces déjà construits. Elle doit inciter Québec à adopter des lois rigoureuses en matière d'accessibilité universelle. Enfin, elle doit changer sa culture institutionnelle en éliminant le capacitisme qui imprègne encore ses processus internes. L'administration doit reconnaître l'existence du capacitisme et de la discrimination que subissent les personnes handicapées, et s'engager publiquement à les éliminer.