



*Le regroupement des organismes en
défiance physique de l'île de Montréal*

MÉMOIRE
PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2050
DE LA VILLE DE MONTRÉAL

**Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans
le cadre de la consultation « Réflexion 2050 »**

12 octobre 2022

DéPhy Montréal
312-7000, avenue du Parc
Montréal (Québec) H3N 1X1
Tél. : 514-255-4888
info@dephy-mtl.org

TABLE DES MATIÈRES

À propos de DéPhy Montréal	3
Introduction	3
L'accessibilité universelle, une priorité	4
Des enjeux populationnels à considérer	4
Des outils à portée de main	5
Un leadership municipal	6
L'accessibilité universelle au cœur des chemins de transition	8
Gouvernance	8
Mobilité & Aménagements extérieurs	10
Inégalités sociales	16
Conclusion	20
Annexe 1 : Le processus de production du handicap (PPH)	21
Annexe 2 : La chaîne de participation sociale	23
Le principe de continuité	23
Application du concept d'accessibilité universelle : principes généraux	24

À PROPOS DE DÉPHY MONTRÉAL

Fondé en 1985, DéPhy Montréal, anciennement appelé le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM), rassemble plus de 50 organismes communautaires engagés dans la défense des droits, la promotion des intérêts et l'amélioration des conditions de vie des personnes ayant une déficience physique ou polyhandicapées et leur famille, sur l'île de Montréal.

Le terme déficience physique comprend les déficiences motrices (mobilité, flexibilité et dextérité), sensorielles (audition et vision) et d'autres déficiences organiques et neurologiques (notamment les troubles du langage et de la parole).

Depuis de nombreuses années, DéPhy Montréal est reconnu comme un interlocuteur privilégié par diverses institutions publiques et parapubliques, y compris par la Ville de Montréal. De fait, en tant que regroupement d'organismes, DéPhy Montréal bénéficie d'une expertise incomparable et diversifiée dans de nombreux domaines comme l'accessibilité universelle (A.U.), l'emploi, le logement, l'éducation, le transport, la santé et les services sociaux. En conséquence, notre regroupement est régulièrement appelé à se prononcer sur diverses questions relatives aux personnes ayant une déficience physique ou polyhandicapées et à leurs proches. Pour ce faire, nous travaillons en étroite collaboration avec nos membres, notamment par le biais d'instances de concertation internes, comme des comités et groupes de travail.

INTRODUCTION

Dans les prochains mois, la Ville de Montréal se dotera de son *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050* (PUM), qui visera notamment à définir les orientations en urbanisme et en mobilité pour les prochaines années, à préciser comment le territoire et les modes de vie pourront évoluer, ainsi qu'à encadrer les usages et la réglementation locale de chaque arrondissement.

Considérant que le présent document, le *Projet de ville*, préalable à l'élaboration du PUM, présente les grandes intensions de la Ville en matière d'urbanisme et de mobilité pour les prochaines décennies, nous remercions la Ville de Montréal de nous donner l'opportunité de nous exprimer et d'imaginer un Montréal de demain inclusif et universellement accessible.

Même si les notions d'inclusion et d'accessibilité universelle sont très présentes dans le *Projet de ville*, dans le présent mémoire, nous décrivons plusieurs enjeux et obstacles, existants ou anticipés, qui placent les personnes ayant une déficience physique ou polyhandicapées en situation de handicap (CF. : annexe 1), rompant la chaîne de participation sociale (CF. : annexe 2), et nous formulerons différentes recommandations visant à réduire ces obstacles, ainsi qu'à en prévenir la création.

L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE, UNE PRIORITÉ

DES ENJEUX POPULATIONNELS À CONSIDÉRER

Tel qu'indiqué dans le *Projet de ville*, en 2050, à Montréal, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus, qui aura connu une croissance de 64% depuis 2016, sera supérieur au nombre de jeunes de moins de 20 ans¹.

Par ailleurs, il est important de noter que le taux d'incapacité augmente avec l'âge. En 2017, dans la région de Montréal, il s'élevait à 31,8% (+)² chez les personnes de plus de 65 ans, contre 13,6% chez les 15 à 64 ans³.

Par conséquent, pour faire face à l'évolution des habitudes de vie et des besoins (logement, mobilité, biens et services, etc.) inhérents à ce changement populationnel majeur, la Ville de Montréal devra tout mettre en œuvre pour intégrer le concept d'accessibilité universelle tant dans la conception des espaces publics que dans les programmes et services offerts à ses citoyennes et citoyens.

Aussi, pour être en mesure d'effectuer les changements et de relever les nombreux défis qui nous permettront de faire de Montréal une ville inclusive, plusieurs actions devront être mises en place et des modifications réglementaires devront être apportées dès que possible.

¹ « Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité, Planifier ensemble l'avenir pour mieux agir sur nos milieux de vie », Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, 2022, p.31

² (+) signifie que la proportion est significativement supérieure à celle observée pour l'ensemble du Québec.

³ Taux d'incapacité au Québec et dans les régions administratives, Office des personnes handicapées du Québec [<https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/statistiques/personnes-handicapees-au-quebec-en-chiffres/taux-dincapacite-au-quebec-et-dans-les-regions-administratives.html>]

DES OUTILS À PORTÉE DE MAIN

Pour relever les défis du futur, l'administration municipale devra utiliser tous les moyens (outils, politiques et dispositions législatives) dont la Ville dispose déjà.

Tout d'abord, selon l'article 61.1 de la [Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale](#), chaque municipalité locale d'au moins 15 000 habitants a l'obligation de produire annuellement, d'adopter et de rendre public un Plan d'action à l'égard des personnes handicapées, qui vise à mettre en place et à réaliser des actions concrètes, afin de réduire les obstacles à leur participation sociale. Ce plan d'action, dont l'élaboration devrait résulter d'un processus de consultation rigoureux et d'une étroite collaboration avec tous les acteurs impliqués dans sa réalisation (unités administratives, partenaires communautaires, etc.), constitue un levier important pour favoriser l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles et, conséquemment, pour éliminer une bonne partie des obstacles qu'elles rencontrent quotidiennement et des situations de discrimination dont elles sont victimes.

Par ailleurs, en 2011, la Ville de Montréal a adopté une [Politique municipale d'accessibilité universelle](#), dans le but de « faire de Montréal une ville universellement accessible ». La Ville s'est alors engagée à :

- Assumer un leadership.
- Intégrer l'accessibilité universelle à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales.
- Veiller à la cohérence et à la complémentarité de l'ensemble des interventions.
- Soutenir le partage d'expertises et valoriser l'innovation dans une perspective d'amélioration continue.
- Favoriser un partenariat actif avec les organismes du milieu.
- Adopter et rendre publics les plans d'action conjoints et les bilans de ses réalisations.

En outre, après le Sommet de Montréal de 2002, la Ville a tissé des liens privilégiés avec plusieurs organismes du milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles, qui l'ont accompagnée dans la détermination des besoins et dans la recherche de solutions pertinentes, afin de réduire ou d'éliminer les obstacles à l'inclusion et à la participation sociale. Aussi, en renforçant ses liens de collaboration avec le milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles, qui possède un niveau d'expertise et de connaissances incomparable, la Ville de Montréal aurait les moyens d'honorer ses engagements en élaborant et en mettant en œuvre des

politiques et des plans d'action à la hauteur de ses ambitions, et à la mesure de ses responsabilités envers sa population.

Finalement, la Ville de Montréal a réitéré son engagement envers l'accessibilité universelle en lançant, en mars 2020, un vaste Chantier en accessibilité universelle, qui se poursuivra jusqu'en 2024. Un diagnostic organisationnel, réalisé dans le cadre de ce Chantier, invite notamment la Ville à revoir ses façons de faire et à se doter d'une vision claire. Ainsi, par souci de cohérence, le *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050* ne saurait être élaboré sans tenir compte des recommandations dudit diagnostic, des travaux menés dans le cadre du Chantier et sans placer l'accessibilité universelle au cœur de ses actions.

Recommandations :

- 1) Qu'en matière d'accessibilité universelle, la Ville travaille en étroite collaboration avec les organismes communautaires, notamment avec ceux qui œuvrent auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles.
- 2) Que l'ensemble du personnel municipal reçoive une formation générale sur l'accessibilité universelle et sur le processus de production du handicap.
- 3) Que chaque employée et employé de la Ville reçoive une ou plusieurs formations spécialisées sur l'A.U., adaptée aux éléments spécifiques de son ou de ses champs d'intervention (ex. : accueil des personnes ayant des limitations fonctionnelles, production de documents accessibles, conception d'environnements inclusifs, etc.).
- 4) Que les formations en A.U. soient obligatoires et dispensées périodiquement ; Que leurs contenus soient révisés sur une base régulière, pour s'assurer de répondre adéquatement aux objectifs visés, et pour refléter l'évolution des objectifs, des besoins et des connaissances (bonnes pratiques, technologies, etc.).

UN LEADERSHIP MUNICIPAL

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la Ville s'est engagée, dans sa *Politique d'accessibilité universelle*, à exercer un leadership en matière d'A.U.

Or, tel qu'indiqué à plusieurs reprises dans le *Projet de Ville*, tous les acteurs, publics, privés et communautaires, devront travailler ensemble pour être en mesure de relever les nombreux défis visant à faire de Montréal « la ville que nous voulons », soit « une ville inclusive, attractive et créative ».

Recommandations :

- 5) Que l'accessibilité universelle (A.U.) soit clairement identifiée comme étant une priorité de la Ville dans toutes ses politiques et plans d'action.
- 6) Qu'un Bureau de l'accessibilité universelle soit mis en place pour favoriser une vision globale et des actions complémentaires et concertées entre les différentes unités administratives.
- 7) Que, pour acquérir de nouvelles connaissances en matière d'A.U., la Ville établisse des partenariats avec le milieu de la recherche, et qu'elle prévoit les ressources financières nécessaires à la réalisation de projets visant à apporter des solutions innovantes aux problèmes rencontrés par les personnes ayant des limitations fonctionnelles.
- 8) Que la Ville fasse la promotion de l'accessibilité universelle auprès de tous ses partenaires (institutionnels, économiques et communautaires), et qu'elle renforce le développement ou le maintien de partenariats ayant un impact positif sur la mise en accessibilité de la Ville.
- 9) Que la Ville se dote d'outils, de guides, ainsi que de la réglementation nécessaire à la mise en application de l'A.U. par ses partenaires (ex. : aménagement des terrasses, location libre-service de trottinettes électriques sans ancrage, utilisation du domaine public).
- 10) Que la Ville ajoute une clause relative à l'A.U. dans sa politique d'approvisionnement et, plus largement, dans tous les appels d'offre et contrats d'achat de biens ou de services souscrits par ses unités administratives.
- 11) Que des sanctions soient prévues à l'encontre des entreprises qui ne respectent pas les bonnes pratiques en matière d'A.U.

L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE AU CŒUR DES CHEMINS DE TRANSITION

GOUVERNANCE

Bien que la Ville dispose de plusieurs instances consultatives (commissions municipales, Office de consultation publique de Montréal) et utilise des formules diversifiées pour favoriser la concertation avec la société civile (ateliers de cocréation, plateformes Web, auditions publiques, etc.), les personnes ayant des limitations fonctionnelles sont encore très souvent exclues des processus de consultation.

En effet, si l'accessibilité universelle est de plus en plus souvent prise en compte dans le choix des lieux de consultation, les documents, les activités et les outils utilisés restent, quant à eux, très souvent inaccessibles pour un grand nombre de personnes. Par exemple, la version numérique du document du Projet de ville (PDF sur deux colonnes et deux pages côte à côte) est inaccessible pour les personnes ayant une déficience visuelle qui utilisent un lecteur d'écran (avec plage braille ou synthèse vocale), difficile à consulter sur un petit écran (nécessité de faire défiler le texte latéralement) pour les personnes ayant besoin d'agrandir le texte ou ayant des problèmes de motricité fine, etc.

Par ailleurs, même si, au Québec, 80% des personnes ayant des incapacités utilisent Internet tous les jours, près de 30 000 d'entre elles ont besoin de logiciels spécialisés ou autres mesures d'adaptation pour l'utiliser, et près des trois quarts de celles-ci ne disposent pas de toutes les mesures d'adaptation dont elles auraient besoin⁴. En outre, 27% des internautes québécois avec incapacité rencontrent des difficultés lorsqu'ils naviguent sur Internet, les plus nombreux étant les jeunes âgés de 18 à 34 ans, et ce, peu importe leur type d'incapacité⁵.

⁴ Les personnes avec incapacité au Québec: Un portrait à partir des données de l'enquête canadienne sur l'incapacité de 2017 - Utilisation d'Internet, Volume 9, Office des personnes handicapées du Québec [https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Versions_accessible/V09_Portrait_incapacite_Qc_ECI2017_acc.rtf]

⁵ Les personnes avec incapacité et le numérique, NetTendance, 2021 [<https://transformation-numerique.ulaval.ca/enquetes-et-mesures/nettendances/2021-06-les-personnes-avec-incapacite-et-le-numerique>]

Recommandations :

- 12) Que toutes les communications entourant une consultation publique soient accessibles, y compris lors des événements en direct (ex. : présence d'interprètes en langue des signes, sous-titrage).
- 13) Que toute l'information nécessaire lors des consultations publiques soit disponible en plusieurs formats et sur différents supports (PDF, HTML, papier, médias substituts, etc.), pour permettre au plus grand nombre de citoyennes et citoyens d'y avoir accès.
- 14) Que les normes d'accessibilité en vigueur, ainsi que les bonnes pratiques, soient prises en compte, et respectées, pour tous les sites Web, outils numériques et applications.
- 15) Que les informations sur les mesures d'accessibilité et les solutions alternatives soient clairement indiquées dans toutes les publications, qu'elles soient numériques ou imprimées.
- 16) Que des personnes ayant des limitations fonctionnelles soient impliquées dans le choix et dans la validation des documents, des activités et des outils utilisés lors d'une consultation publique.
- 17) Que les délais soient suffisants pour permettre aux organismes communautaires, qui œuvrent auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille, d'informer et de préparer leurs membres, et ainsi, de permettre au plus grand nombre de personnes et d'organismes de prendre part aux consultations publiques.
- 18) Que tous les projets pilotes incluent des personnes aînées et des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

MOBILITÉ & AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

Dans les dernières années, les personnes ayant des limitations fonctionnelles ont constaté des reculs significatifs dans leurs possibilités de se déplacer de manière autonome et sécuritaire à Montréal, notamment en raison de décisions portant sur l'aménagement d'espaces publics, permanent ou temporaire (pistes cyclables, piétonnisations estivales, etc.), qui ont été prises sans tenir suffisamment compte du concept d'accessibilité universelle.

De tels aménagements peuvent nuire à la sécurité ou à l'orientation des piétons ayant des limitations fonctionnelles. Par exemple, les personnes aveugles qui, en l'absence de feux sonores, s'appuient sur la circulation parallèle pour savoir quand traverser, n'ont plus accès à cette information pour franchir les rues perpendiculaires aux rues piétonnisées. De même, un non-respect des corridors de circulation sans obstacles, le long des façades dans les zones piétonnisées (ex. : présence d'affiches, de présentoirs, de tables ou de chaises), nuit significativement à leur capacité de s'y orienter et de s'y déplacer.

Nous traitons également plus loin des effets dommageables pour l'accès et la sécurité des usagères et usagers de l'aménagement de certaines pistes cyclables et zones piétonnisées sur le réseau régulier de transport collectif et sur le service de transport adapté.

Par ailleurs, les difficultés sont encore plus importantes en présence de chantiers de construction : les aménagements aux abords des chantiers sont éphémères et changent constamment, il est particulièrement difficile de s'y adapter. Bien que les engagements pris par la Ville dans le cadre de la [Charte montréalaise des chantiers](#), adoptée en 2021, favorisent l'application des meilleures pratiques dans leur réalisation, dont le fait d'assurer la mobilité des piétons et l'accessibilité des lieux publics, « 75 % des chantiers sont sous la responsabilité du privé et de donneurs d'ordres indépendants de la Ville de Montréal »⁶. Les personnes ayant des limitations fonctionnelles continuent donc à faire face à de nombreux défis de déplacement aux abords de la plupart des chantiers de construction.

Finalement, un entretien rigoureux et diligent du domaine public doit permettre à tous les citoyens et citoyennes de s'y déplacer en toute sécurité, à toute heure et en toute saison.

⁶ Attachée de presse de la mairesse, Catherine Cadotte, citée par *La Presse* le 15 septembre 2022 : Chantiers routiers - L'administration Plante accusée d'inaction [<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-09-15/chantiers-routiers/l-administration-plante-accusee-d-inaction.php>]

Recommandations :

- 19) Qu'une révision du partage des espaces alloués aux véhicules et aux piétons soit amorcée dans le but d'optimiser l'utilisation du domaine public par tous les usagers et usagères.
- 20) Que les normes de conception universelle, ainsi que les bonnes pratiques, soient prises en compte, et respectées, dans tous les projets d'aménagement extérieur, permanents ou temporaires (pistes cyclables, zones piétonnisées, parcs, etc.).
- 21) Que des mesures compensatoires (installation de feux sonores, etc.) soient mises en place avant d'implanter de nouveaux aménagements, permanents ou temporaires, qui pourraient nuire à l'accessibilité et à l'utilisabilité des aménagements existants.
- 22) Que la réglementation et les critères d'installation d'équipements privés ou collectifs sur le domaine public prévoient systématiquement la préservation de corridors de circulation sans obstacles pour les piétons.
- 23) Que la Ville mette en place des mécanismes de contrôle et de suivi (ex. : inspections, audit indépendant de performance en A.U.) pour s'assurer que les normes de conception universelle, les bonnes pratiques et réglementations en vigueur soient réellement appliquées et respectées dans tout projet d'aménagement temporaire (piétonnisation, café-terrasse, etc.).
- 24) Que les bonnes pratiques en matière de signalisation et de sécurisation des chantiers soient systématiquement appliquées, quel que soit le donneur d'ordre.
- 25) Que le déneigement des débarcadères soit effectué en même temps que celui des trottoirs adjacents, ainsi que le dégagement complet des bateaux-pavés. En outre, afin de favoriser l'utilisation du réseau régulier de transport collectif, Qu'une attention particulière soit accordée aux abords des édicules de métro et des arrêts d'autobus, afin de faciliter l'accès au métro, le débarquement et l'embarquement des usagers et usagères dans les autobus, ainsi que le déploiement des rampes avant et arrière.

Transport collectif régulier

Pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser les transports collectifs, ceux-ci doivent être universellement accessibles. Cependant, quel que soit le niveau d'accessibilité du réseau de métro et d'autobus, ces personnes ne pourront l'utiliser si elles ne peuvent y accéder en raison d'aménagements problématiques (rupture de la chaîne de participation sociale). Par exemple, en raison de la piétonnisation estivale, la station Mont-Royal, bien qu'universellement accessible, n'est plus connectée au réseau d'autobus pendant la moitié de l'année. Les personnes qui ne peuvent pas parcourir de longues distances, ne peuvent donc plus se rendre à cette station pour rejoindre le réseau de transport collectif. De même, l'ajout de certaines pistes cyclables s'est fait au détriment du transport collectif, plusieurs arrêts de bus accessibles ayant dû être déplacés ou supprimés.

Par ailleurs, les personnes à mobilité réduite, particulièrement celles qui se déplacent en fauteuil roulant, ne peuvent généralement pas bénéficier des mêmes avantages que les autres usagères et usagers. Par exemple, « le [service entre 2 arrêts](#) », maintenant offert à toute personne voyageant seule ou avec un enfant dans le réseau de bus entre 19h30 et 5h30, n'est pas utilisable par ces personnes, puisqu'il ne leur est habituellement pas possible de descendre de l'autobus en dehors des arrêts accessibles (dénivellation avec le trottoir, espace insuffisant pour passer entre les voitures stationnées, etc.). Cette situation est d'autant plus regrettable que dans un avis, publié en 2017, le Conseil des Montréalaises constatait que le sentiment d'insécurité urbaine restreint le droit des femmes à circuler librement et à réaliser des activités dans l'espace public : « Les espaces publics où elles subissent le plus de harcèlement sont la rue, les parcs et les transports en commun (quais, couloirs, wagons, autobus, arrêts d'autobus) »⁷.

Recommandations :

- 26) Que la totalité du réseau de transport collectif soit, et demeure, universellement accessible le plus rapidement possible.
- 27) Qu'une réflexion soit entamée pour étudier la possibilité de mettre en place des mesures compensatoires pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant, particulièrement les femmes, afin qu'elles puissent bénéficier du

⁷ « Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité, Planifier ensemble l'avenir pour mieux agir sur nos milieux de vie », Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, 2022, p.40.

« service entre 2 arrêts », et ainsi, accroître leur sentiment de sécurité.

Transport adapté et Véhicule personnel

Selon le recensement de 2021, près des deux tiers des usagers et usagères du service de transport adapté de la STM sont des personnes âgées de 70 ans et plus, et considérant le vieillissement de la population, une augmentation significative du nombre de bénéficiaires de ce service est à prévoir d'ici 2050. Cependant, même si les budgets dédiés au transport adapté augmentent de façon significative dans les prochaines années, les services offerts risquent d'être partiellement réduits ou réorganisés, à l'instar de ce qui s'est produit à la fin de l'été 2022, soit le refus temporaire des accompagnateurs facultatifs en raison d'un manque de chauffeurs et chauffeuses de taxi (la majorité des déplacements étant effectués en taxi, adaptés ou non)⁸.

Aussi, même quand la totalité du réseau régulier de transport collectif sera universellement accessible, un grand nombre d'usagers et d'usagères du transport adapté ne sera pas en mesure de l'utiliser. En effet, une partie significative de cette clientèle n'est pas capable de marcher suffisamment (durée et distance), d'autres peuvent manifester des troubles du comportement dans des environnements bruyants ou animés, etc.

Au demeurant, un grand nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi que de nombreuses personnes âgées, admises ou non au transport adapté, ont besoin d'être accompagnées pour aller à des rendez-vous médicaux, administratifs ou pour faire leur épicerie (perte d'équilibre ou de mémoire, désorientation, impossibilité de porter des charges plus ou moins lourdes, etc.). Par conséquent, malgré la nécessité de réduire le nombre de véhicules en circulation et le nombre de places de stationnement sur rue, il sera indispensable de permettre aux proches et aux bénévoles (dans le cadre des services d'accompagnement-transport offerts par des organismes communautaires) de pouvoir s'arrêter ou stationner à proximité de leur lieu de destination (commerces, cliniques médicales, administration publique, etc.) pour accompagner les personnes qui en ont besoin, même si celles-ci ne satisfont pas les critères permettant d'être titulaire d'une vignette de stationnement pour personne handicapée.

Par ailleurs, depuis quelques années, de nombreux aménagements permanents ou temporaires créent de réels obstacles pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, notamment pour celles qui utilisent le transport adapté. Par exemple,

⁸ Article du *Journal de Montréal* publié le 18 août 2022 : Transport adapté : des usagers piégés [<https://www.journaldemontreal.com/2022/08/18/transport-adapte-des-usagers-pieges>]

l'installation de pistes cyclables entre la voie de circulation des véhicules et le trottoir empêche les chauffeurs et chauffeuses de stationner le long du trottoir, à proximité du lieu de départ ou de destination de l'usagère ou de l'utilisateur, pour lui permettre d'embarquer ou de débarquer en toute sécurité.

De même, les rues piétonnisées contraignent à s'arrêter sur une rue perpendiculaire, loin du lieu de départ ou de destination. Or le transport adapté est un service porte-à-porte. Non seulement de nombreuses personnes ont absolument besoin d'être accompagnées du véhicule à la porte - et inversement - (déficience visuelle, déficience intellectuelle, etc.) pour s'orienter ou pour assurer leur sécurité, mais le chauffeur ou la chauffeuse a également l'obligation de ne pas perdre de vue son véhicule ni les autres passagers et passagères, dont il ou elle a la responsabilité durant toute la durée du déplacement, du départ à l'arrivée, lorsqu'il ou elle accompagne chaque usagère et utilisateur de son lieu de départ au véhicule, puis du véhicule à son lieu de destination.

Finalement, un grand nombre de personnes à mobilité réduite (particulièrement des personnes âgées), qui sont en mesure de conduire leur propre véhicule mais incapables de parcourir plusieurs centaines de mètres à pied, peuvent conserver leur autonomie si elles ont la possibilité de se garer à proximité de leur lieu de destination (domicile, commerce, bibliothèque, etc.).

Recommandations :

28) Que des débarcadères, des zones d'arrêt de courte durée et des espaces de stationnement soient présents, en nombre suffisant, pour le transport adapté, pour les proches (ou bénévoles) qui accompagnent des personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi que pour les personnes âgées limitées dans leurs déplacements à pied ; Qu'une réflexion soit entamée pour définir les modalités d'accès à ces espaces.

29) Que des espaces de stationnement pour personnes handicapées soient présents, en nombre suffisant, y compris dans les rues résidentielles où les logements ne possèdent pas d'espaces de stationnement privés.

30) Que les aménagements des rues (pistes cyclables, rues piétonnisées, etc.) permettent aux véhicules de s'arrêter à proximité du lieu de départ et de destination des usagères et utilisateurs, afin que ceux-ci puissent se déplacer et embarquer / débarquer en toute sécurité.

Transports actifs

L'offre de véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage (VNILSSA), comme les vélos à assistance électrique ou trottinettes électriques, est en pleine expansion.

Or, comme nous avons pu le constater à l'occasion du projet pilote mené à Montréal durant l'été 2019⁹, et comme le rapportent régulièrement les médias au sujet des villes dans lesquelles les VNILSSA sont autorisés, ils engendrent de très nombreux obstacles pour les piétons, et particulièrement pour des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Par ailleurs, les transports actifs ne répondent pas aux besoins ou aux capacités d'un bon nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles. Certaines ne peuvent ni marcher ni utiliser des modes de locomotion actifs alternatifs, tandis que d'autres, pour en bénéficier, doivent être accompagnées (ex. : vélos tandem pour personnes ayant une déficience visuelle). Pour répondre à ces besoins « non-conventionnels », l'offre de véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage, devra donc être diversifiée.

Recommandations :

- 31) Que le choix des zones autorisées pour déposer les véhicules sans ancrage tienne compte des parcours piétons, pour éviter qu'elles ne deviennent des zones de conflits entre les personnes qui récupèrent ou déposent un véhicule et celles qui se déplacent sur le trottoir.
- 32) Que des ressources (humaines et financières), nécessaires à l'application et au respect des règlements, tant pour l'interdiction de circuler sur les trottoirs que pour l'obligation de stationner dans des zones autorisées, soient disponibles en nombre suffisant.
- 33) Que des outils nécessaires au signalement des infractions par les citoyens et citoyennes (ex. : application mobile, ligne téléphonique disponible 24 heures) soient implantés et qu'ils soient accessibles, simples à utiliser et connus du

⁹ Communiqué de presse de la Ville de Montréal du 19 février 2020 : Véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage - Bilan de la saison 2019 [<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/vehicules-non-immatriculés-en-libre-service-sans-ancrage-bilan-de-la-saison-2019-879869187.html>]

grand public.

INÉGALITÉS SOCIALES

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles et leur famille font davantage partie de ménages à faibles revenus, habitent souvent dans des logements qui ne répondent pas à leurs besoins, situés dans des quartiers qui offrent moins de commodités et d'aménagements universellement accessibles, ce qui accentue leur isolement.

Dans un contexte de développement d'espaces collectifs, de complémentarité des espaces publics et de mutualisation des services avec les milieux scolaires et de la santé, la Ville de Montréal devra exercer son leadership auprès de ses différents partenaires. Par exemple, lors de la construction ou de la rénovation d'une école (gymnases, cour de récréation, etc.) la Ville devra travailler en concertation avec le centre scolaire pour que les nouveaux aménagements soient universellement accessibles afin d'être utilisables par tous et toutes. Sans cette concertation, les personnes ayant des limitations fonctionnelles demeureront exclues de ces espaces collectifs, et donc de leur vie de quartier.

Logement

En 2017, au Québec, 13,8% des personnes de 15 ans et plus ayant une incapacité vivaient dans un ménage ayant des besoins impérieux en matière de logement, contre 5,1% des personnes sans incapacité. De même, 10,2% (vs 5,6%) vivaient dans un logement qui n'est pas de qualité, et 25% (vs 14 %) dans un logement non abordable¹⁰. Finalement, les personnes avec incapacité, quel que soit leur revenu, vivent globalement dans des logements plus petits¹¹.

En outre, si l'offre de logements adaptés, adaptables ou accessibles est insuffisante pour répondre aux besoins de la population montréalaise, un grand nombre de logements qui ont été rénovés ou modifiés pour être adaptables ne sont pas connus des personnes qui en ont besoin et se retrouvent sur le marché locatif régulier quand leur occupant déménage. Il arrive même que des adaptations financées par le

¹⁰ Statistiques sur le logement des personnes handicapées au Québec, Office des personnes handicapées du Québec [<https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/statistiques/personnes-handicapees-au-quebec-en-chiffres/statistiques-sur-le-logement.html>]

¹¹ Les personnes avec incapacité au Québec: un portrait à partir des données de l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2017 - Habitation et besoins en aménagements spéciaux du logement – Volume 5, Office des personnes handicapées du Québec [https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Versions_accessible/V05_Portrait_incapacite_Qc_ECI2017_acc.rtf]

Programme d'adaptation de domicile (PAD), soient détruites au départ du locataire, à la demande du propriétaire qui souhaite que son logement soit remis dans son état initial.

Au demeurant, les programmes existants, d'aide au logement pour les personnes handicapées ou d'adaptation de domicile, ne permettent pas aux personnes et à leurs familles de se loger adéquatement.

Recommandations :

- 34) Que la Ville se dote d'une réglementation plus exigeante que le code de construction du Québec, en ce qui concerne la conception sans obstacles (construction / rénovation résidentielle).
- 35) Que le nombre d'unités résidentielles respectant le concept d'accessibilité universelle soit considérablement augmenté (construction / rénovation).
- 36) Que les espaces communs dans les édifices résidentiels soient universellement accessibles (de plain-pied, accessibles par ascenseur, etc.).
- 37) Que les programmes d'habitation (Programme d'adaptation de domicile (PAD), etc.) soient révisés et adaptés, en collaboration avec des personnes ayant des limitations fonctionnelles ou en perte d'autonomie, et avec les organismes qui les représentent, pour s'assurer de répondre aux besoins et aux difficultés identifiés par ceux-ci dans les dernières années ; Que les montants admissibles au PAD soient bonifiés pour refléter l'augmentation des coûts de construction, et dans le but de favoriser le maintien à domicile en offrant une réponse plus complète et cohérente aux besoins des personnes.
- 38) Que la Ville soutienne le développement d'une plateforme Web accessible permettant de regrouper l'ensemble des offres et des demandes de logements adaptables, adaptés et accessibles (logements sociaux, logements privés ayant bénéficié d'une subvention dans le cadre du PAD, etc.).

Milieu de vie – Le cadre bâti

Dans un contexte de mutualisation des ressources, une attention particulière doit être portée à l'accessibilité architecturale des installations de la Ville et de ses partenaires.

Recommandations :

- 39) Qu'un portrait complet de l'accessibilité des bâtiments municipaux soit réalisé et mis à jour sur une base régulière ; Que cette information soit toujours disponible et facile à trouver (ex. : sur la page Web qui décrit l'immeuble).
- 40) Qu'en se fondant sur le portrait de l'accessibilité des bâtiments municipaux, la Ville développe une vision et une stratégie d'intervention cohérentes, sur tout son territoire.
- 41) Que les normes de conception universelle, ainsi que les bonnes pratiques, soient prises en compte, et respectées, dans tous les projets d'aménagement intérieur.
- 42) Que tous les travaux (ex. : isolation, rénovation) soient systématiquement une occasion d'améliorer l'accessibilité universelle des bâtiments existants (ex. : entrées, comptoirs d'accueil, toilettes, etc.).
- 43) Que les installations municipales soient aménagées de façon à pouvoir accueillir simultanément plusieurs personnes ayant des limitations fonctionnelles (ex. : équipe sportive constituée de personnes ayant des limitations fonctionnelles, association de personnes ayant des limitations fonctionnelles qui organise des activités de groupe) ; Qu'une priorité d'accès soit accordée aux installations accessibles aux groupes qui en ont besoin, le nombre d'installations de sport et de loisir accessibles étant limité.

Ressources urbaines essentielles – Les commerces

La participation sociale pleine et entière des montréalais et montréalaises ayant des limitations fonctionnelles passe également par l'accès aux services de base fournis par les commerces. Pour ce faire, la Ville doit notamment favoriser et faciliter la mise en accessibilité architecturale de ces entreprises.

Recommandations :

- 44) Que la Ville se dote d'une réglementation appropriée, afin d'interdire l'aménagement de nouveaux établissements commerciaux qui ne respectent pas les normes minimales d'accessibilité, y compris pour les établissements de moins de 300m².
- 45) Que la Ville et ses arrondissements abolissent les frais de location du domaine public pour l'installation de rampes d'accès.
- 46) Que les travaux de mise en accessibilité des bâtiments (résidentiels, commerciaux, etc.) ne soient pas pris en compte dans le calcul des taxes municipales, ou que des mesures soient mises en place pour compenser la hausse de taxes qui pourrait en découler.
- 47) Que les montants alloués au Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) non utilisés au cours d'une année financière soient intégralement réalloués au même programme pour l'année suivante ; Que les critères d'admissibilité au PAAC soit révisés, et que le PAAC soit arrimé à d'autres programmes (Petits établissements accessibles (PÉA), Programme Réussir@Montréal (PRAM), etc.) afin, notamment, de simplifier les démarches et d'augmenter la portion de frais remboursables.

Ressources urbaines essentielles – Les équipements collectifs

Dans un contexte de densification populationnel et d'optimisation des ressources, davantage d'équipements collectifs (bornes de recharge, îlots de récupération, etc.) feront leur apparition sur le domaine public (et privé) dans les prochaines années. Afin de favoriser leur utilisation par tous et toutes, ceux-ci devront être universellement accessibles et ne pas obstruer les corridors de circulation sans obstacles.

Recommandations :

- 48) Que les critères de conception, d'installation, de signalisation et d'identification favorisant un repérage et une utilisation adéquate des équipements collectifs situés sur le domaine public (ex. : îlots de récupération des déchets, fontaines d'eau potable) tiennent compte des besoins de tous les citoyens et citoyennes, y compris de ceux des personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles ; Que ces équipements collectifs soient en nombre suffisant pour minimiser les distances à parcourir pour les atteindre.
- 49) Que les équipements collectifs soient installés en tenant compte des exigences des opérations de déneigement et de déglçage, afin que tous les citoyens et citoyennes, y compris les personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles, puissent y accéder et les utiliser en tout temps, en toute autonomie et en toute sécurité.

CONCLUSION

Bien que des progrès importants aient été réalisés dans les dernières années en matière d'accessibilité universelle (A.U.), les obstacles auxquels sont quotidiennement confrontées les personnes ayant des limitations fonctionnelles sont encore trop nombreux, et nuisent à leur pleine participation sociale.

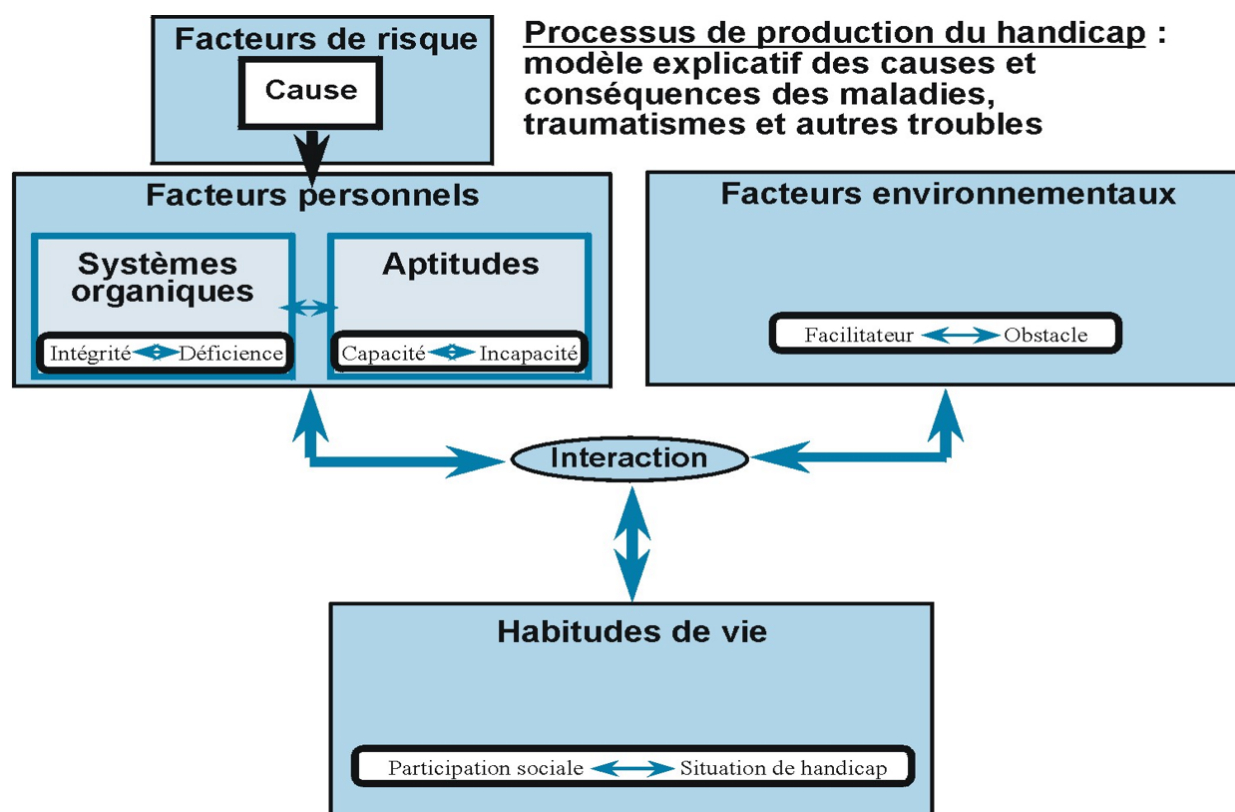
Toutefois, le Chantier en accessibilité universelle commencé en 2020, assorti d'un diagnostic organisationnel des pratiques de la Ville et d'une analyse de ses plans d'action passés en accessibilité universelle, semblent traduire une réelle volonté de la Ville d'améliorer sa performance en A.U., afin d'être plus inclusive pour ses citoyennes et ses citoyens. Même si cette tendance est soutenue par l'urgence de trouver des solutions durables pour faire face aux nouveaux besoins et habitudes de vie engendrés par le vieillissement de la population et les changements climatiques, le *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050* est une occasion unique de mettre en œuvre, le plus rapidement possible, les recommandations issues du Chantier et des récentes consultations publiques.

Des solutions existent, il est temps de les appliquer !

ANNEXE 1 : LE PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP (PPH)

Le Réseau international sur le processus de production du handicap (RIPPH) a été élaboré par des chercheurs de Québec pour le compte de l'Organisation mondiale de la santé.

Le PPH vise à expliquer comment une personne devient une personne handicapée, par les interactions entre les facteurs de risque (causes), les facteurs personnels (la personne), les facteurs environnementaux (physique et social) et les habitudes de vie (ce qu'on aspire à faire comme personne et comme citoyen).



L'interaction entre la personne (ses capacités) et son environnement définit ce qu'elle peut faire ou ne pas faire. Si l'environnement est facilitant, on dit que la personne est en état de participation sociale : elle peut faire ce qu'elle veut. Au contraire, si son environnement présente des obstacles, on dit que la personne est en situation de handicap : elle ne peut pas faire ce qu'elle veut, compte tenu de ses capacités. On vient ainsi de créer la personne handicapée.

Exemples d'obstacles : bâtiment non accessible (ex. : présence d'un escalier et absence de rampe d'accès, absence de toilettes adaptées, manque de signalisation, etc.), documents non accessibles (ex. : disponibles en version imprimée uniquement, etc.), manque d'aide ou de ressources (ex. : manque d'accompagnement, manque de préposés pour aider une personne à se déshabiller, etc.), préjugés envers les personnes ayant une limitation fonctionnelle, etc.

La personne n'est donc pas handicapée du fait de ses caractéristiques personnelles, mais du fait de l'interaction entre ses caractéristiques personnelles et les obstacles de son environnement.

Ceci constitue un changement de perspective, puisque favoriser la participation sociale ne revient plus à apporter des adaptations spécifiques pour une personne, mais plutôt à responsabiliser tous les acteurs de la société, en vue d'agir directement sur l'environnement.

En outre, agir sur l'environnement implique de tenir compte de l'accessibilité universelle, c'est-à-dire de réduire les obstacles, et surtout, d'éviter d'en créer lorsqu'on conçoit quelque chose de nouveau, comme un nouvel édifice, un nouveau programme ou un nouveau service.

Ainsi, comprendre comment la personne se retrouve en situation de handicap permet de trouver plus rapidement les solutions à mettre en œuvre pour favoriser sa participation sociale.

En savoir plus...

- [Réseau international sur le Processus de production du handicap \(RIPPH\)](#)
- [Le modèle RIPPH](#)

ANNEXE 2 : LA CHAÎNE DE PARTICIPATION SOCIALE

La réalisation des habitudes de vie d'une personne consiste à accomplir une suite d'activités. Chaque obstacle rencontré est une rupture dans la chaîne de participation sociale, qui peut empêcher la réalisation des activités de la personne, en tout ou en partie.

C'est pourquoi, plus le nombre d'acteurs impliqués dans la chaîne de participation sociale sera important, plus leurs interventions devront être soigneusement coordonnées.

Remarque : Nous favorisons l'emploi de l'expression « chaîne de participation sociale » plutôt que l'appellation traditionnelle « chaîne de déplacement ». En effet, les obstacles n'apparaissent pas uniquement lors des déplacements, mais ils peuvent survenir à tout moment de la réalisation des habitudes de vie.

LE PRINCIPE DE CONTINUITÉ

Le concept d'accessibilité universelle pose le principe de continuité de la chaîne de participation sociale, dont le but est de permettre aux personnes ayant des limitations fonctionnelles de se déplacer, et d'utiliser ou de bénéficier de l'ensemble des programmes et services, avec la plus grande autonomie possible.

C'est pourquoi la continuité de la chaîne de participation sociale doit être assurée dans tous les domaines, comme dans l'ensemble des constructions, des rues et des espaces publics, des systèmes de transport et leur intermodalité, ou encore au niveau de l'accueil, des programmes et services et des communications.

Ainsi, la chaîne de participation sociale doit être organisée de façon à permettre aux personnes ayant des limitations fonctionnelles de réaliser leurs activités. Chaque obstacle susceptible de rompre la chaîne doit être éliminé, puisque la présence d'un seul obstacle pourrait réduire à néant tous les efforts qui ont été déployés pour supprimer tous les obstacles en amont et en aval de celui-ci.

En matière de déplacement, 4 facteurs doivent être considérés pour appréhender adéquatement l'espace, soit les abords et accès, la circulation horizontale, la circulation verticale et la signalisation. Ainsi, sera considéré comme accessible aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, tout bâtiment ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement et avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et aux équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer et de communiquer.

APPLICATION DU CONCEPT D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE : PRINCIPES GÉNÉRAUX

Pour respecter la continuité de la chaîne de participation sociale, le concept d'accessibilité universelle doit être appliqué dans tous les domaines.

En conformité avec la Politique d'accessibilité universelle de la Ville, nous allons donc poser les principes généraux de l'application de l'accessibilité universelle dans les domaines suivants :

- Sensibilisation et formation
- Immeubles et espaces extérieurs
- Communications
- Programmes et services
- Emploi

Sensibilisation et formation

Il s'agit du point de départ de l'application du concept d'accessibilité universelle, puisque la sensibilisation et la formation constituent une conscientisation aux divers besoins des personnes usagères et employées. Il est donc primordial que les organisations incluent le concept d'accessibilité universelle dans les programmes de sensibilisation et de formation de tout leur personnel.

En effet, une formation qui inclut le concept d'accessibilité universelle permet de connaître les gestes à poser, et de savoir comment faire. Le fait de bien saisir la portée de l'application du concept d'accessibilité universelle deviendra une source de motivation au quotidien : bien comprendre le concept vient démontrer l'importance de l'appliquer.

En outre, pour assurer le maintien de la qualité des services offerts par les organisations, les séances de sensibilisation et les formations spécialisées doivent être dispensées régulièrement aux différents groupes d'employés (ex. : accueillir et servir une personne ayant des limitations fonctionnelles, produire des contenus Web accessibles, produire des documents accessibles, etc.).

Immeubles et espaces extérieurs

Pour être universellement accessible, tout immeuble et espace extérieur doit être aménagé de façon à ce que toute la population, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles, puisse s'y orienter, y circuler, et y vivre les mêmes

expériences en même temps et de la même manière, en toute liberté et en toute sécurité.

Communications

Des communications accessibles requièrent la création d'outils de diffusion et d'information utilisables et compréhensibles tant par les personnes émettrices que par les réceptrices, y compris par les personnes qui rencontrent des difficultés à lire ou à comprendre. En outre, pour être universellement accessible, tout outil de communication doit être disponible, en même temps ou dans un délai raisonnable, dans différents formats (médiats substituts), qui répondent aux besoins des utilisateurs et utilisatrices :

- Les médias substituts généraux, produits en tout temps : gros caractères, audio (mp3 / Daisy) et texte simplifié.
- Les médias substituts spécifiques, produits sur demande : braille et vidéo en langue des signes.

Programmes et services

Les programmes et services doivent être planifiés, conçus et offerts de façon à ce que toute la population, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles, puisse en bénéficier, y participer ou les utiliser au même moment ou de la même manière. À cet effet, il est essentiel que tout le personnel et les usagers et usagères soient adéquatement informés des ressources disponibles, des mesures mises en place pour y accéder, ainsi que de leurs droits, devoirs et responsabilités.

Emploi

Pour être inclusif, tout le processus, de l'affichage à l'intégration et au maintien en emploi, doit permettre à toute personne apte à accomplir les tâches reliées à cet emploi, y compris aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, de postuler et d'occuper cet emploi.