

# Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

---

Vers une ville inclusive, accessible et résiliente

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)  
dans le cadre du projet « Réflexion 2050 »

12 octobre 2022



# Table des matières

Qui sommes-nous?.....	4
Réception générale du projet de Ville.....	5
Constats actuels .....	6
Une diversité de capacités à considérer .....	6
Un environnement bâti générant des situations handicapantes .....	7
Historique de l’accessibilité universelle à Montréal.....	9
L’accessibilité universelle dans le projet de ville .....	10
Commentaires sur les futurs possibles.....	10
Évolution de la population et prévalence de handicaps .....	10
Des inégalités sociales décuplées.....	10
Une mobilité plus durable, mais inaccessible .....	11
Un accès limité aux bâtiments .....	11
Encore trop de faux dilemmes .....	12
Une gouvernance réduisant les obstacles .....	13
Intervenir à différentes échelles .....	14
La nécessité d’une approche transversale menant à une mise en œuvre cohérente .....	14
Des principes généraux d’aménagement à intégrer .....	14
L’accessibilité universelle : un chemin de transition à part entière .....	15
Une forme urbaine plus dense et des activités plus accessibles .....	15
Pour mieux se déplacer dans la ville .....	17
Du logement accessible, en quantité suffisante .....	20
Systématiser nos bons coups par les leviers réglementaires.....	21
Conclusion .....	24
Résumé des recommandations.....	25

## Qui sommes-nous ?

Fondée en 1981, Société Logique est un organisme à but non lucratif basé sur le modèle de l'économie sociale et ayant comme mission de promouvoir le design universel et d'intervenir dans la création d'environnements universellement accessibles.

Le design universel, par une approche inclusive et équitable, consiste à aménager des lieux réfléchis de manière à ce que toute personne, quels que soient son âge ou ses habiletés, puisse s'y orienter, y circuler et y vivre des expériences similaires et en même temps que tout le monde.

Notre force est de conjuguer une excellente connaissance des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles à une solide expérience de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. À travers nos services de consultation en aménagement et de formation, nos professionnels de l'architecture et de l'urbanisme se consacrent entièrement à la promotion et au développement de lieux accessibles pour tous.

Nous souhaitons permettre au plus grand nombre de personnes, de tous les horizons, peu importe leurs âges ou habiletés, de participer à la vie en collectivité, en augmentant la proportion d'endroits qu'ils peuvent utiliser de manière équitable.

Société Logique entretient des partenariats privilégiés avec plusieurs organismes gouvernementaux, municipaux et communautaires, ainsi que de nombreux clients du milieu privé.

## Réception générale du projet de Ville

L'administration souhaite que le futur plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) soit un document de planification structurant guidant l'aménagement urbain du prochain quart de siècle. Il impactera certainement de façon importante la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais.

Dans son Projet de ville, l'administration présente un ensemble de propositions qu'elle veut valider auprès de la société civile afin de guider la rédaction du PUM. On identifie donc les « futurs possibles » pour la métropole en considérant les projections démographiques et divers enjeux contemporains (la lutte aux changements climatiques, iniquités sociales et territoriales, etc.). Une vision pour 2050 est proposée et l'on suggère des chemins de transition pour y arriver.

Le Projet de ville se présente également comme un appel à la participation et à l'implication de la société civile dans la définition de l'avenir de leur ville. On l'accueille donc comme un document qui a pour but premier de faire réagir la population sur différents enjeux comme le logement, la mobilité, l'environnement, les inégalités sociales, la forme du tissu urbain, etc. De façon générale, Société Logique accueille favorablement la vision proposée pour 2050.

Nous sommes heureux de voir que la Ville se base de plus en plus sur des analyses intersectionnelles de sa population afin de s'assurer que la planification du territoire se fasse de façon réellement inclusive.

On mentionne à plusieurs reprises l'accessibilité et le design universels, ce qui annonce un important progrès par rapport au dernier Plan d'urbanisme. Cependant, bien que le document soit clair sur les enjeux auxquels nous ferons face dans les prochaines décennies (ex. Vieillesse de la population), il reste assez vague sur les leviers d'action concrets à mettre en place pour assurer un accès à la ville qui soit universel et effectif.

Au niveau sémantique, il semble quelquefois y avoir une confusion entre « design universel », qui est une approche de conception mettant la diversité humaine au cœur du projet, et « accessibilité universelle » qui est le résultat d'un bon processus de design.

Notre mémoire présente donc quelques pistes de réflexion supplémentaires permettant de mettre en lumière les enjeux liés aux situations handicapantes.

Nous soumettons également une série de recommandations qui pourront contribuer à mieux intégrer le design universel à la planification de la ville pour construire un environnement bâti et des mobilités accessibles à toute la population, mieux comprise dans sa grande diversité.

## Constats actuels

### Une diversité de capacités à considérer

Bon an, mal an, un tiers de la population québécoise déclare des limitations fonctionnelles significatives et persistantes (6 mois ou plus) affectant la réalisation de ses activités quotidiennes

De ce nombre, les femmes (34,3 %) sont légèrement plus surreprésentées que les hommes (32,2 %). Si, dans la population de 15 à 60 ans, la prévalence de limitations fonctionnelles se situe à 28 %, elle atteint 57,2 % chez la population de 65 ans et plus.<sup>1</sup>

16,1 % de la population québécoise a une incapacité jugée permanente (femmes 17,8 % ; hommes 14,4 %)<sup>2</sup>.

Ces personnes sont parentes, enfants, conjointes ou amies d'autres personnes qui vont également vivre avec des impacts de leur situation de handicap (ex. logement inadéquat, précarité économique, recours accru à la proche aidance, etc.). On évalue que 50 % de la population canadienne est touchée par ce phénomène.<sup>3</sup>

Déjà en 2011, on estimait que 122 600 Montréalais vivaient avec une limitation fonctionnelle modérée, ce qui se rapproche de la population d'un arrondissement comme Ahuntsic-Cartierville, tandis que 59 600 personnes avaient de graves limitations, soit l'équivalent des populations de Lachine et de L'Île-Bizard-Sainte-Genève réunies.

---

<sup>1</sup> Institut de la statistique du Québec, [Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011](#)

<sup>2</sup> OPHQ (2017), [Combien y a-t-il de personnes handicapées au Québec?](#)

<sup>3</sup> Angus Reid Institute (2019), [Accessibility: A source of future anxiety and a significant consideration for Canadian consumers today](#)

Prévalence de situations de handicap dans la population montréalaise, 2011 <sup>4</sup>		
Type	% pop.	Nb de personnes
Agilité	15,2	258 800
Mobilité	13,2	224 800
Audition	7,4	126 000
Mémoire	5,3	90 200
Apprentissage	4,8	81 700
Vision	4,6	78 300
Psychologique	4,2	71 500
Parole	1,5	25 500
Intellect et TSA	1,0	17 000
Indéterminé	3,6	61 300

Intensité du handicap		
Type	% pop.	Nb de personnes
Légère	22,6	384 800
Modérée	7,2	122 600
Grave	3,5	59 600

## Un environnement bâti générant des situations handicapantes

On considère que le handicap n'est pas inhérent à la personne, mais à une **inadéquation entre ses capacités et l'environnement dans lequel elle évolue**. Le modèle théorique du processus de production du handicap, conçu par des chercheurs québécois<sup>5</sup>, explique ce phénomène par l'interaction de quatre composantes :

- **Les facteurs de risque**, par exemple le vieillissement
- **Les facteurs personnels** : Le vieillissement se caractérise souvent par une perte de force musculaire et une baisse de la vision. Ce déclin pourra se traduire par une incapacité à marcher rapidement.
- **Les facteurs environnementaux**, tant physiques que sociaux, qui seront des contraintes ou des facilitateurs. Ainsi, une personne âgée marchant à pas plus lents pourra hésiter à traverser une artère majeure (obstacle), sauf s'il y a présence d'un décompte numérique pouvant l'aider à évaluer le temps de traversée (facilitant).

<sup>4</sup> OPHQ (2015), [Estimations de population avec incapacité en 2011](#)

<sup>5</sup> FOUGEYROLLAS, P., CLOUTIER, R., BERGERON, H., CÔTÉ, J., ST-MICHEL, G. (1998), Classification québécoise : Processus de production du handicap, Québec, RIPPH/SCCIDIH.

- Enfin, l'interaction des facteurs personnels et environnementaux aura un impact sur **les habitudes de vie** de la personne, limitant la réalisation de ses aspirations et sa pleine participation sociale. Ainsi, une personne âgée est en **situation de handicap** si, à défaut d'un environnement aidant, elle ne peut pas traverser la rue pour se rendre dans les commerces, obtenir certains services ou rencontrer des proches.

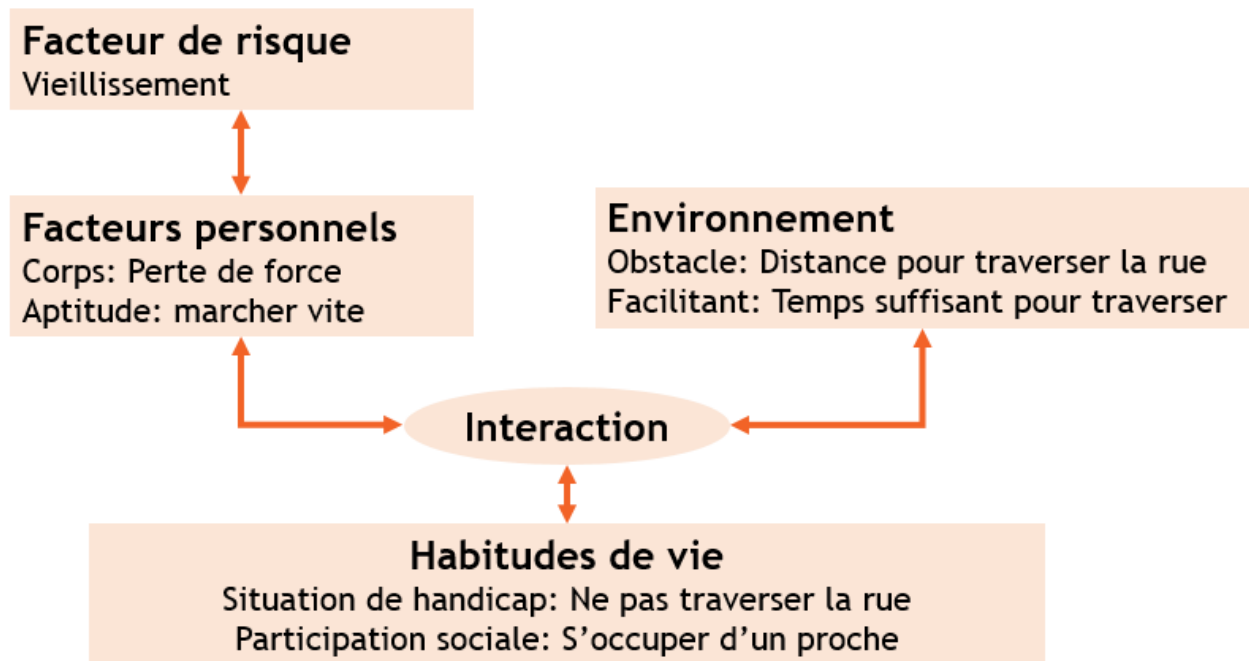


Figure 1 - Schéma du processus de production du handicap

On peut donc réduire ou éliminer les situations handicapantes de trois façons :

- **En agissant sur les causes** ayant un effet sur les capacités de la personne. On parle alors de prévention : Promotion de l'activité physique (marche, vélo, etc.), campagnes de sécurité routière, lutte contre les inégalités sociales, etc.
- **En agissant pour augmenter les capacités des individus.** On travaille donc à maintenir et à développer les capacités de l'individu, par exemple en utilisant des aides techniques et en recourant à l'entraînement. C'est le champ de compétence des spécialistes en réadaptation, en orientation et mobilité, ergothérapie, etc.
- **En agissant pour éliminer les obstacles dans l'environnement.** Il s'agit ici de cibler les obstacles potentiels dans l'environnement et la prestation de services afin de les rendre accessibles.

Nous croyons donc fermement que le PUM est la meilleure opportunité, pour les décennies à venir, de rendre notre ville résolument plus inclusive, accueillante, sécuritaire, accessible et durable, et ce, pour tous les citoyens. Après tout, les besoins des personnes en situation de handicap sont des révélateurs de ceux de la population en général. Leur rendre la ville plus accessible est une garantie supplémentaire qu'elle le sera également pour tout le monde, tout au long de notre vie.



## Historique de l'accessibilité universelle à Montréal

Rappelons que la Ville de Montréal a pris l'engagement de l'accessibilité universelle depuis plusieurs années déjà. Inclure l'accessibilité universelle au Projet de ville et au PUM constitue une belle occasion d'exercer un leadership auprès des partenaires et autres municipalités de l'agglomération.

Montréal adhère à l'accessibilité universelle depuis 2002 et met en œuvre le concept pour répondre à ses obligations en vertu de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*.

En juin 2011, la Ville a adopté sa Politique municipale d'accessibilité universelle. Cette politique confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts pour faire de Montréal une ville universellement accessible.

Depuis, la Ville s'est engagée à mettre en œuvre l'accessibilité universelle dans tous ses champs de compétences et sur tout son territoire. Elle a depuis réaffirmé cet engagement avec l'adoption de l'approche ADS+, dès 2017, et avec le lancement d'un projet pilote visant à prévenir les discriminations systémiques dans toutes ses politiques, programmes et services en 2018.

L'expérience des 20 dernières années de travail en partenariat avec la Ville de Montréal nous indique que l'inclusion de l'accessibilité universelle à sa planification peut apporter des résultats positifs. Il est maintenant temps d'aller plus loin en termes d'accessibilité universelle et le Plan d'urbanisme et de mobilité est une excellente occasion de le faire.

# L'accessibilité universelle dans le projet de ville

## Commentaires sur les futurs possibles

### Évolution de la population et prévalence de handicaps

Tel que mentionné précédemment, la prévalence de limitations fonctionnelles augmente drastiquement avec l'âge.

Puisqu'en 2050, les personnes de plus de 65 ans et plus seront plus nombreuses que celles de moins de 20 ans et que la moitié de la croissance de population projetée d'ici là sera dans ce groupe<sup>6</sup>, et considérant que nous avons choisi un modèle sociétal qui valorise le maintien à domicile des aînés, il est important d'augmenter l'accessibilité universelle du stock de logements, des mobilités, de l'espace public et des services, commerces et autres équipements.

À cette fin, il sera important d'avoir de bons indicateurs de la diversité montréalaise. Une analyse intersectionnelle rigoureuse, incluant des données sur la prévalence de limitations fonctionnelles, est essentielle pour identifier les groupes de populations les plus à risques d'exclusion. Toute modification réglementaire ou tout projet urbain d'envergure devra estimer son impact, qu'on souhaite positif, dans l'élimination de barrières à la pleine participation sociale des populations vulnérables.

**Recommandation 1** : Prévoir que le PUM intègre une analyse intersectionnelle de la population montréalaise, en mettant en lumière les obstacles à la participation sociale.

### Des inégalités sociales décuplées

En effet, le handicap peut être un facteur d'exclusion, principal ou supplémentaire, pour une importante proportion de la population.

À titre d'exemple, à l'heure actuelle, trop peu de logements sur le territoire de la ville de Montréal sont universellement accessibles ou facilement convertibles, de façon à assurer que toute personne, sans égard à ses capacités physiques, puisse être logée convenablement.

Toujours selon l'ISQ<sup>7</sup>, au Québec, 15 % des personnes en situation de handicap ont des habitats mal adaptés à leurs besoins, ce qui peut les rendre davantage dépendants de proches aidants ou de services à domicile.

Elles sont également plus nombreuses à vivre dans des logements en mauvais état (9,4 % contre 6,7 % de la population générale) ou inabordables (27,7 % contre 17,2 %).

C'est un exemple parmi tant d'autres de situation d'exclusion causée par un environnement bâti et des mobilités qui ne sont pas nécessairement conçus pour être accessibles à tous. Il en va de même pour l'emploi, l'accès aux services, l'éducation, etc.

---

<sup>6</sup> Ville de Montréal (2022), [Projet de ville, p.32](#)

<sup>7</sup> Institut de la statistique du Québec (2013), [Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011](#)

### Une mobilité plus durable, mais inaccessible

Le projet de ville mentionne que les modes actifs sont de plus en plus populaires et nécessiteront un repartage de l'espace public<sup>8</sup> (p.47). Ce repartage de la voirie sera aussi utile pour freiner l'augmentation de la motorisation des ménages.

À la prise en compte de la sécurité des usagers vulnérables, nous croyons essentiel d'ajouter la notion d'accessibilité universelle afin d'appuyer et accélérer le repartage de la voirie.

En effet, dans le contexte actuel, on peine à renverser le privilège à l'auto individuelle pour offrir une place de choix à des modes de transports plus durables. Cette situation finit en quelque sorte par les mettre en compétition pour le peu de chaussée qu'on réussit à libérer. Des compromis sont alors nécessaires et, trop souvent, cela se traduit par une reconduction ou l'ajout d'obstacles pour les personnes à mobilité réduite.

Par exemple, la piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal rend l'intermodalité autobus/métro plus difficile, notamment pour les personnes avec une déficience visuelle qui auront de la difficulté à trouver des repères et s'orienter dans un espace vaste. Elle rend aussi plus difficile l'opération du transport adapté, déjà fragilisé par la pénurie de main-d'œuvre.

Qui plus est, l'exemple de l'avenue du Mont-Royal vient mettre en lumière le paradoxe des aménagements piétons. En effet, un aménagement mettant la priorité sur la mobilité piétonne se solde souvent par l'apparition d'obstacles ou la perte de repères essentiels pour les personnes en situation de handicap. C'est d'autant plus contradictoire qu'il s'agit d'un segment de la population qui dépend souvent de la marche pour ses déplacements.

Autre exemple : la construction de l'Axe Saint-Denis - Lajeunesse du Réseau express vélo (REV) s'est traduite par la perte de plusieurs arrêts accessibles aux personnes en fauteuil roulant. D'autre part, les arrêts sur la piste n'ont pas été munis de plaques podotactiles permettant aux personnes aveugles de mieux s'orienter et détecter la voie cyclable entre le trottoir et l'îlot d'embarquement.

Ces deux interventions nous semblent en contradiction avec les investissements majeurs et les efforts consentis par la STM et la Ville elle-même pour rendre son réseau régulier plus accessible.

La consolidation des armatures piétonnes et cyclables de la ville apporte certes de nombreux bénéfices en termes de mobilité, de qualité de vie et de santé publique. Il serait cependant important de minimiser les impacts sur l'accessibilité de la ville de façon à ce que tout le monde puisse en profiter.

### Un accès limité aux bâtiments

Depuis l'adoption du schéma d'aménagement de 2015, l'agglomération de Montréal affirme vouloir favoriser un cadre de vie de qualité intégrant les principes de l'accessibilité universelle dans le cadre bâti.

---

<sup>8</sup> Ville de Montréal (2022), Projet de ville, p.47

Depuis, la réglementation d'urbanisme des municipalités et des arrondissements devrait intégrer des dispositions concernant l'accessibilité universelle d'un bâtiment, notamment lors de l'approbation d'un projet soumis à un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou traité selon la procédure établie pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Nous observons cependant que l'application de ces principes sur le terrain reste très inégale et que plus d'efforts devraient être consentis pour rendre notre cadre bâti accessible.



*Image 1 – Intégration contemporaine d'une entrée universelle sur un édifice de grand intérêt patrimonial*

### Encore trop de faux dilemmes

L'accessibilité universelle est hélas trop souvent mise en opposition au développement économique, à la conservation du patrimoine ou à l'intégration architecturale, voire même à l'efficacité des transports ou la lutte aux changements climatiques ; un non-sens à notre avis.

Dès lors, pour un projet ou une politique exemplaire en termes d'accessibilité, combien d'autres vont reproduire ou ajouter des obstacles dans l'environnement bâti créant des situations handicapantes ?

Nous croyons au contraire que tous ces enjeux peuvent être traités de façon égale et simultanée et qu'un bon processus de design universel va pouvoir concilier ces différentes contraintes tout en mettant l'humain, dans toute sa diversité, au cœur de la conception et en toute équité. Dès lors, l'accessibilité universelle devrait être considérée comme un des indices de qualité d'une planification urbaine réussie.

### Une gouvernance réduisant les obstacles

Le projet de Ville donne une place importante à la participation citoyenne dans la réalisation de la ville de demain. Les mécanismes de participation du public ne sont pas nécessairement un enjeu typique ou central d'un plan d'urbanisme ; cependant, nous croyons souhaitable, en complément de l'adoption du PUM, d'adopter des procédures de consultations publiques accessibles qui assurent une représentativité de la diversité montréalaise dans ses conclusions. L'accessibilité de l'information mise à disposition des citoyens ainsi que des procédures de consultations devraient donc être revues en conséquence.

**Recommandation 2** : Intégrer au Plan d'urbanisme des méthodes d'analyse intersectionnelle rigoureuses des populations visées par les planifications d'ensemble majeures (ex. PPU) et les grands projets d'aménagement. Mieux identifier les barrières physiques à la pleine participation des personnes en situation de handicap.

**Recommandation 3** : Bonifier les mécanismes de consultation publique et de participation citoyenne afin de s'assurer d'une représentativité de la diversité montréalaise, notamment en les rendant plus accessibles.

**Recommandation 4** : Afin d'assurer une bonne mise en œuvre de l'accessibilité universelle, accompagner l'adoption du plan d'urbanisme par la nomination d'un chargé de l'accessibilité universelle à la direction générale de la ville de Montréal.

## Intervenir à différentes échelles

### La nécessité d'une mise en œuvre cohérente

En architecture et en aménagement, les interventions pour favoriser une plus grande accessibilité portent de manière générale sur des éléments isolés : mobilier, bâtiment, trottoir, intersection, etc.

Il manque souvent de coordination pour faire en sorte de favoriser l'enchaînement de ces éléments. Les ruptures dans les chaînes de déplacements et d'activités sont donc encore nombreuses. L'accessibilité universelle doit être appliquée de façon transversale pour assurer une pleine participation sociale des personnes en situation de handicap et prétendre réellement à une ville inclusive.

Ainsi, offrir de l'habitation universellement accessible est bien, mais n'est pas suffisant. Il doit y avoir également des commerces de proximité, du transport collectif, des institutions d'enseignement, des emplois, etc., tout aussi accessibles.

La mise en œuvre de l'accessibilité universelle appelle donc des interventions à toutes les échelles, de la région métropolitaine au bâtiment, en passant par la ville, le quartier et la rue.

Le PUM énoncera de grands objectifs qui orienteront les actions sur le territoire pour les décennies futures. Bien qu'on soit encore à une échelle plus macro, il faut d'ores et déjà se doter de critères de performance en accessibilité universelle applicables sur l'ensemble du territoire.

### Des principes généraux d'aménagement à intégrer

Nous identifions six grands principes généraux qui peuvent rendre notre ville plus accessible :

- Profiter de la construction, l'agrandissement et la rénovation des bâtiments pour les rendre accessibles
- Préconiser une implantation simplifiant l'accès et favoriser le plain-pied
- Organiser l'espace public de façon logique, lisible et de navigation intuitive
- Faciliter la traversée sécuritaire de rues apaisées
- Assurer l'accessibilité universelle d'un réseau de transport collectif structurant et fiable, en portant une attention particulière aux passages d'un mode à l'autre.
- Assurer l'adéquation de fonctions urbaines diversifiées dans une trame urbaine dense et connectée

Nos commentaires sur les chemins de transition proposés dans le Projet de Ville incluront quelques pistes de solution concrètes pour intégrer ces principes généraux

**Recommandation 5** : Faire de l'accessibilité universelle un enjeu transversal du PUM, de façon à ce qu'elle soit considérée comme un critère de performance clé d'une ville résiliente et équitable.

## L'accessibilité universelle : un chemin de transition à part entière

### Une forme urbaine plus dense et des activités plus accessibles

Principaux titres du projet de ville touchés :

- *Des commerces qui dynamisent les quartiers*
- *Une offre équilibrée d'équipements collectifs et d'espaces publics qui soutiennent la vie dans les quartiers*
- *Une forme urbaine renouvelée*
- *Des bâtiments écoénergétiques, adaptables, résilients et polyvalents*

La forme urbaine jouera un grand rôle dans l'accessibilité d'un lieu ou d'un espace, et ce, à toutes les échelles.

Citons ici un élément de vision tiré du Projet de ville : en 2050, « Les Montréalaises et les Montréalais, quel que soit leur âge, sont en bonne santé physique et psychologique grâce, notamment, à une réduction du stress relié aux distances à parcourir, en raison de la compacité du cadre bâti, ainsi qu'à la diversification et à la mixité des fonctions. »<sup>9</sup>

Nous appuyons pleinement la promotion d'une densification bien réfléchie et de qualité comme façon d'augmenter le « potentiel de vie de chacun des quartiers »<sup>10</sup>, puisqu'elle facilite la pleine participation des personnes en situation de handicap dans leur communauté par la proximité des services qu'elle suppose.

La constitution d'un tissu urbain dense et diversifié doit cependant s'accompagner de critères de performance d'accessibilité robuste pour une densification et une mixité équilibrées et réussies qui donnera à tous la possibilité de vivre toute notre vie durant dans notre milieu d'appartenance.

**Recommandation 6** : L'identification de secteurs appelés à être densifiés doit se conjuguer avec des critères de performance d'accessibilité universelle élevés.

À l'heure actuelle, encore beaucoup de secteurs d'activités et d'emplois se retrouvent enclavés dû à la forme urbaine : Chemins de fers, autoroutes, artères majeures et trame de rues sans issue sont autant d'obstacles qui limitent l'accessibilité à des emplois ou des services.

Le PUM doit donc prévoir une consolidation de la trame viaire de façon à éliminer ces barrières, ce qui permettra également de consolider et améliorer nos réseaux de transport actif et collectif dans des secteurs de grande concentration d'emplois, pour l'ensemble de la population.

**Recommandation 7** : S'assurer de désenclaver certains secteurs d'emploi hors des quartiers centraux, en faisant place à l'accessibilité universelle en plus des transports actifs et collectifs.

---

<sup>9</sup> Ville de Montréal (2022), [Projet de ville](#), p.86

<sup>10</sup> Idem

D'autre part, des lieux névralgiques pour l'emploi et le commerce comme le centre-ville sont parfois très peu accessibles dû à plusieurs aspects de la forme urbaine montréalaise (densification réfléchie sans accessibilité, étroitesse et absence de recul des façades, étroitesse des rues rendant impossible la cohabitation de tous les modes de transport, etc.).

**Recommandation 8** : Faire du centre-ville, lieu de commerce et d'emploi névralgique, une destination pour tous et toutes.

Comme mentionné dans le « Projet de ville », beaucoup d'effort seront mis de l'avant afin de favoriser le transport actif sur les rues commerciales afin d'améliorer l'accessibilité aux commerces de proximité. C'est très bien. Or, ces efforts doivent être combinés à des mesures réglementaires et des incitatifs financiers afin de rendre les commerces universellement accessibles, notamment ceux aux rez-de-chaussée des artères commerciales de proximité.

**Recommandation 9** : Le plan d'urbanisme et de mobilité doit se positionner clairement sur l'AU des commerces sur le territoire, notamment sur les rues commerciales de proximité.

Au niveau des équipements collectifs, les enjeux et défis proposés dans le projet de ville sont bien cernés. Effectivement, les besoins sont multiples et changeants considérant la transformation des quartiers et l'hétérogénéité de la population va entraîner une nécessaire adaptation des équipements publics offerts à la collectivité.

Pour faciliter l'accès à tous de ces futurs équipements, il faudra considérer l'accessibilité universelle des parcs et édifices publics tout en s'assurant qu'ils sont facilement accessibles à pied ou en transport collectif. Le choix des sites d'implantation vient donc jouer un rôle majeur.

**Recommandation 10** : Intégrer l'accessibilité universelle comme critères de localisation des équipements collectifs.

**Recommandation 11** : S'assurer que tous les édifices et espaces publics soient construits ou réaménagés en mettant de l'avant l'approche du design universel. Proposer la rédaction et la mise à jour de guides de conception et d'exigences propriétaires en matière d'accessibilité universelle des édifices municipaux.



*Image 2 – L'entrée principale du centre Pierre-Charbonneau rénovée dans l'esprit du design universel : toutes les portes sont accessibles à tous, simultanément.*



## Pour mieux se déplacer dans la ville

*Principaux titres du projet de ville touchés :*

- *Des quartiers qui font place à la mobilité douce et à l'accessibilité universelle*
- *Un accès au territoire facilité par des transports collectifs efficaces et de grandes infrastructures bien intégrées au milieu*

L'aménagement et le repartage de nos rues jouera un grand rôle afin de favoriser les transports actifs et collectifs. Nous croyons qu'il est impératif, dans ce travail de mise en valeur, de s'assurer que nos infrastructures piétonnes et de transports collectifs sont accessibles à tous.

Le projet de ville mentionne que pour faire davantage de places à ces modes, nous devons renverser le privilège réservé aux véhicules motorisés. Nous sommes d'accord avec cet énoncé, mais une nuance s'impose : ce retour du balancier ne doit pas se faire au détriment des citoyens à mobilité réduite.

**Recommandation 12** : statuer, dans le volet de mobilité du PUM, sur l'importance de rendre nos mobilités accessibles à tous, tout en intégrant des mécanismes intégratifs ou compensatoires pour répondre aux besoins des personnes en situation de handicap.

### *Mettre en valeur la marche pour tous*

Trop souvent, la performance d'accessibilité universelle des rues et des espaces publics vient trop tard dans la planification des projets. S'en suivent l'apparition d'obstacles et la perte de repères importants pour les personnes ayant une mobilité réduite (voir section Une mobilité plus durable, mais inaccessible).

Dans la culture actuelle d'aménagement de la rue, le concepteur tient généralement pour acquis que le piéton a accès à tous ses sens. C'est aussi souvent par rapport aux capacités cognitives et motrices d'une personne adulte moyenne que se basent nos critères de conception et d'opération de la rue.

Il est donc essentiel de planifier les aménagements propices à la marche en considérant les piétons dans toute leur diversité. Il s'agit d'élargir le public cible lorsqu'on planifie des aménagements piétons en prenant en compte l'âge, les capacités de la population, les conditions physiques et les limitations fonctionnelles de la population.

Un réseau piéton efficace passe également par le sentiment de sécurité des piétons. Il est donc primordial de mettre de l'avant des mesures concrètes pour leur sécurité, dans la continuité de l'engagement Vision zéro.

D'autre part, les règlements d'urbanismes peuvent être revus de façon à limiter les conflits avec les véhicules motorisés sur les trottoirs. Par exemple :

- Aménagements de parcours piétonniers sécuritaires et accessibles à tous dans les zones de stationnement
- Limitation des entrées charretières

- Pour les friches urbaines en réaménagement, prescription de la manière dont les rues et ruelles, tant publiques que privées, doivent être tracées, leur largeur, ainsi que la distance qui doit être conservée entre elles.

On pourra également revoir les règlements d'occupation du domaine public pour ne pas nuire au déplacement des personnes en situation de handicap, tout en rendant la marche de tous plus agréable et sécuritaire. La gestion efficace des chantiers et l'aménagement de cafés-terrasses sont deux exemples d'occupations temporaires du domaine public qui gagneraient à être plus accessibles.

**Recommandation 13** : Modifier les règlements régissant l'occupation du domaine public de façon à intégrer de meilleures notions d'accessibilité universelle.



Image 3- Exemple d'un chantier n'offrant pas de corridor de marche protégé et accessible et d'un café-terrasse qui obstrue le trottoir et nuit à l'accessibilité des commerces

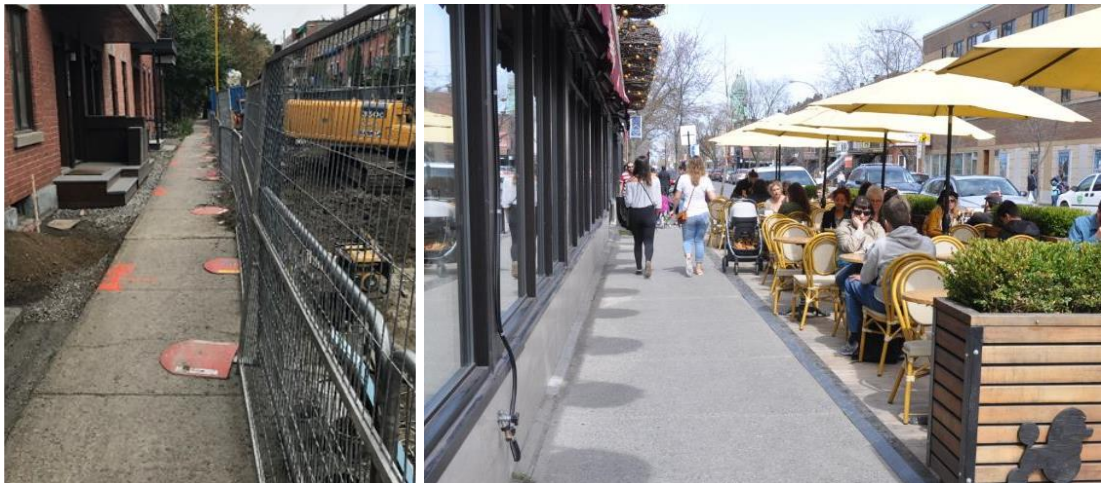


Image 4 – Exemple d'un corridor piéton bien balisé dans un chantier et d'un café-terrasse accessible à tous, qui ne constitue pas un obstacle pour les piétons

### *Des transports collectifs accessibles*

Il n'y a pas de mobilité douce sans un réseau de transport collectif efficace. Pourtant, encore là, ces mobilités sont souvent mises en compétition et l'accessibilité universelle s'en trouve réduite. Notre réseau de transport collectif est fortement déficient en termes d'accessibilité, malgré de nombreux efforts dans la dernière décennie. Il s'agit d'un travail de rattrapage de longue haleine.

D'une part, les grands projets cyclables et piétons - par exemple les piétonnalisations saisonnières - se font souvent au détriment du transport collectif.

D'autre part, comme mentionnés dans le Projet de ville, les projets d'infrastructures de transport sont rarement abordés comme des projets urbains intégrés dans leur milieu. La connectivité et les besoins des usagers plus vulnérables sont traités suite au développement du projet.

Entre « le tout aux moteurs » et « le tout aux piétons » qui, dans les deux cas, se soldent souvent par l'apparition d'obstacles, nous croyons qu'il serait utile d'étudier des formules intermédiaires permettant à la fois de retirer de l'espace aux voitures et donner plus de place aux piétons sans nuire à l'opération et l'accessibilité des transports collectifs.

Nous croyons également qu'il est nécessaire que la Ville développe des solutions éprouvées pour faciliter l'intégration d'infrastructures cyclables efficaces et sécuritaires sans nuire à l'accessibilité universelle des parcours piétons et du transport collectif.

Enfin, une attention particulière devra être apportée aux espaces assurant le transfert d'un mode à l'autre (arrêts d'autobus, débarcadères, espaces autour des édicules de métro, etc.) pour qu'ils soient accessibles et aisément navigables.

**Recommandation 14** : Pour aménager la rue en tenant compte des piétons dans toute leur diversité, et ce, dès le début la planification, inscrire dans le PUM la nécessité de produire un guide intégré d'aménagement de la rue pour tous les modes et qui prenne résolument en compte l'accessibilité universelle

Même si on doit redoubler d'effort pour rendre le réseau de transport collectif régulier plus accessible, il est impératif de conserver le transport adapté et de le rendre plus efficace pour les personnes qui en dépendent. Notamment, la rationalisation du stationnement sur rue pour élargir les trottoirs ou insérer des voies cyclables devrait aussi se solder par l'ajout de stationnements réservés aux personnes handicapées et de débarcadères utiles au transport adapté.

**Recommandation 15** : Rendre le transport collectif et les zones d'intermodalité davantage accessibles tout en rendant le transport adapté plus efficace.

**Recommandation 16** : Multiplier les débarcadères et assurer une bonne desserte en stationnement réservé aux personnes handicapées et multiplier les débarcadères.

## Du logement accessible, en quantité suffisante

*Principal titre du projet de ville touché : Des logements de qualité et abordables*

Avec le vieillissement de la population, en plus de la crise d'abordabilité du logement, nous ferons bientôt face à un problème grandissant d'adaptation de l'habitat. On ferait fausse route en voulant créer une offre de logement accessible à *part et compensatoire* d'un marché conventionnel non accessible, au même titre qu'on le fait déjà pour le logement social, communautaire, abordable ou familial, avec un succès hélas souvent mitigé.

C'est sur tout le spectre des typologies résidentielles qu'on doit fournir plus d'unités accessibles, car une plus grande variété de types de logements accessibles permettra de répondre à une diversité tout aussi grande de besoins des personnes en situation de handicap, qu'elles soient seules, parentes, jeunes ou aînées, etc.

Nous croyons fermement que les règlements d'urbanismes pourraient être révisés de façon maximiser le nombre d'unités potentiellement accessibles, notamment dans tout projet de construction neuve, et de rendre le cadre bâti plus facilement transformable pour s'adapter aux besoins changeants des personnes dans le cours d'une vie.

Cela relève d'une vision à moyen et long terme propre au PUM. À très court terme, il y aurait peu d'impact pour les citoyens ayant actuellement besoin d'un logement accessible. C'est pourquoi le programme d'adaptation de domicile devrait être bonifié ou complété par d'autres mesures pour répondre à la demande. À titre d'exemple de mesure réglementaire à mettre en place, pour toute construction de multiplex, on pourrait rendre plus facilement accessibles les logements aux rez-de-chaussée ou desservis par un ascenseur. Également, l'ensemble des espaces collectifs des projets résidentiels devraient être conçus pour être accessibles à tous.

D'autres municipalités l'ont fait, comme Vancouver, dont toutes les nouvelles constructions doivent avoir des unités adaptables<sup>11</sup>.

Ne serait-ce qu'à titre d'exemple, notre organisme développe des solutions de design universel depuis plus de 40 ans. Récemment, nous avons fait un projet pilote de conception universelle d'un appartement dans un de nos édifices, l'Expérience 303<sup>12</sup>, qui répond à une grande partie des situations de handicaps possibles en habitation et qui est facilement reproductible ailleurs.

Une plus grande offre diversifiée de logements universellement accessibles a le potentiel de réduire la pression sur le Programme d'adaptation de domicile (PAD), qui peine actuellement à la demande. Quand le logement n'est pas accessible à la base, les travaux PAD sont majeurs et dépassent souvent les montants accordés. Plus les logements sont accessibles, moins les travaux PAD sont nécessaires et ceux qui doivent être réalisés sont mineurs. Le logement accessible permet aussi de limiter le recours à l'aide à domicile, un avantage particulièrement important dans une société qui a fait le choix du maintien à domicile des aînés.

---

<sup>11</sup> Ville de Vancouver (2021), [Vancouver building by-law 2019](#)

<sup>12</sup> Société Logique (2020), [Expérience 303](#)

**Recommandation 17** : Le plan d'urbanisme et de mobilité doit se positionner sans équivoque en faveur de l'accessibilité universelle des nouvelles habitations et pour la rénovation des immeubles existants.

**Recommandation 18** : Dépasser les normes du Code de construction du Québec en termes de logements visitables, convertibles et accessibles.

**Recommandation 19** : Dans une optique de développement durable, augmenter la proportion de logements conçus selon les principes du design universel.

### **Systématiser nos bons coups par les leviers réglementaires**

Dans le domaine de l'accessibilité universelle, la Ville de Montréal a fait preuve de leadership à plusieurs égards. Les initiatives et projets d'aménagement accessibles exemplaires ne sont pas rares. Cependant, ces bons coups sont trop souvent tributaires de la bonne volonté d'unités administratives ou de chargés de projets plus sensibles et engagés dans l'élimination des situations de handicap.

C'est pourquoi nous croyons que la communauté montréalaise est mûre pour un recensement des meilleures pratiques d'aménagement universel sur son territoire et une systématisation de ces façons de faire par le biais d'une réglementation intégrant mieux l'accessibilité universelle.

**Recommandation 20** : Faire un audit des meilleures pratiques visant l'accessibilité universelle pour les implanter de façon systématique sur l'ensemble du territoire montréalais.

### *Règlement de construction*

Comme mentionné dans la section précédente, nous recommandons fortement que les exigences en accessibilité du cadre bâti de Montréal dépassent les exigences minimales du code de construction du Québec, car la simple application de ce dernier ne suffira pas à la demande. Par exemple :

- Le code est surtout basé sur les besoins des personnes avec une déficience motrice, quand plusieurs autres situations handicapantes pourraient être éliminées.
- Seuls les gros ensembles résidentiels (plus de 3 étages et 8 logements) sont visés, ce qui met de côté une part importante de ce qui se construit sur le marché
- Les résidences pour personnes âgées ne sont pas couvertes, ce qui est un enjeu vu la plus haute prévalence de limitations fonctionnelles chez les aînés
- La plupart des transformations et des rénovations échappent aux exigences d'accessibilité du code.

Ainsi, nous pourrions, notamment:

- Rendre obligatoires et non facultatives les exigences de logement adaptable actuellement présentes dans le CCQ
- Assujettir les nouvelles unités d'habitation des résidences pour personnes âgées à ces exigences
- Obliger l'implantation de plain-pied pour les petits bâtiments et les plex, évitant l'aménagement d'unités en demi-sous-sol qui n'ont aucun potentiel d'accessibilité

- Déterminer un nombre minimal d'entrées sans obstacle d'un bâtiment, dont l'entrée principale qui doit, dans tous les cas, être sans obstacle.

**Recommandation 21** : Dépasser les normes du Code de construction du Québec en termes de conception sans obstacle.

*Règlements d'urbanisme*

Outre les notions de hauteurs, densités et d'intégration architecturale, qui, depuis les années 90, visent à assurer la préservation de paysages urbains caractéristiques et la mise en valeur d'ambiances urbaines distinctes, des directives d'insertion plus effectives en termes d'accessibilité universelle devraient être intégrées aux règlements d'urbanisme des arrondissements.

**Recommandation 22** : Uniformiser les règlements d'urbanisme de façon à :

- Réduire les différences de hauteur avec la voirie et favoriser l'accès de plain-pied
- Aménager des chemins piétonniers sécuritaires et universellement accessibles entre la voirie et l'entrée du bâtiment
- Assurer une bonne desserte en stationnement réservé aux personnes handicapées et en débarcadères sur le domaine privé.



Image 4– Entrée de plain-pied et parcours piéton accessible et sécuritaire vers un débarcadère

*Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble*

Le PPCMOI permet que soit réalisé, à certaines conditions, un projet de construction, de transformation, d'agrandissement, d'addition de bâtiments, de changement d'usage d'un immeuble qui déroge à la réglementation en vigueur. La qualité de l'intégration du bâtiment ou de l'intervention est donc jugée au cas par cas, selon des critères pré-établis.

C'est donc une opportunité d'assurer une performance d'accessibilité élevée et de se donner une marge de manœuvre supplémentaire en termes de design universel, pour arriver à des projets qui se démarquent en termes d'accessibilité.

Bien qu'un critère de design universel soit intégré aux conditions d'évaluation d'un PPCMOI dans plusieurs arrondissements, il y a lieu de s'assurer que ce critère est plus systématiquement évalué.

**Recommandation 23** : Intégrer des critères de design universel à la négociation des PPCMOI et l'évaluer de façon systématique, pour tous les projets soumis.

#### *Plan d'implantation et d'intégration architecturale*

L'identification, dans les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), de certains territoires ou de certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat, permet à un arrondissement d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale tout en tenant compte des particularités de chaque situation.

Dans plusieurs arrondissements, on utilise les PIIA surtout pour assurer le maintien de qualités patrimoniales et paysagères de secteurs définis. Dès lors, les PIIA peuvent contribuer à la reproduction d'obstacle, par une intégration trop mimétique du bâti ancien, quand ils pourraient être de belles opportunités de rendre un édifice accessible tout en s'assurant d'une intégration harmonieuse par un bon design universel.

**Recommandation 24** : Faire en sorte que les PIIA ne deviennent pas un obstacle à la mise en accessibilité des bâtiments.

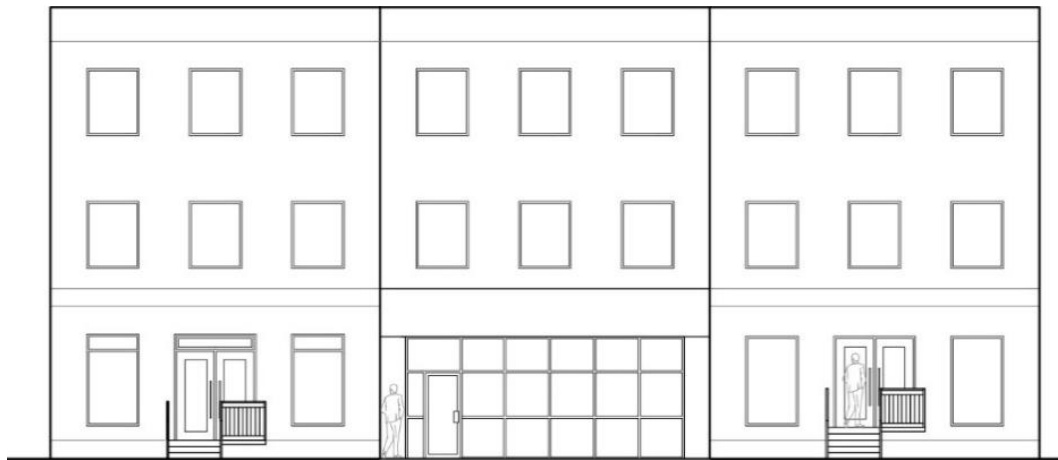


Image 5 - Exemple de bâtiment en insertion, avec une entrée de plain-pied ou en pente douce, dont le rythme horizontal des étages supérieurs est maintenu

## Conclusion

Sans aucun doute, beaucoup d'efforts ont été mis au cours des dernières décennies dans l'intention de la ville de Montréal de rendre sa ville accessible et plus inclusive. Malgré tout, le défi de l'accessibilité reste entier.

Aujourd'hui, encore beaucoup de freins à la pleine participation sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles sont présents à la grandeur de la métropole. Le défi est d'agir le plus rapidement et le plus efficacement possible sur ces obstacles, tout en tentant d'anticiper les besoins à venir d'une population vieillissante. Heureusement, des solutions existent, dont plusieurs déjà présentes à Montréal. Il s'agit maintenant de les systématiser.

L'élaboration du tout nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité offre une opportunité immense de rendre notre ville plus accessible et d'affirmer la position de Montréal comme leader majeur de l'accessibilité universelle et de l'inclusion sociale.

L'approche du design universel peut nous permettre de trouver la juste mesure entre l'accessibilité universelle et d'autres enjeux et impératifs actuels comme la lutte aux inégalités, la conservation des patrimoines naturel et bâti ou la résilience aux changements climatiques

L'accessibilité universelle devrait être un objectif transversal de nos stratégies de planification et de mise en valeur du territoire, tandis que la capacité de tous d'accéder à la ville et de pouvoir réaliser ses aspirations devrait être un indicateur de performance de la qualité de vie dans nos quartiers.



## Résumé des recommandations

**Recommandation 1** : Prévoir que le PUM intègre une analyse intersectionnelle de la population montréalaise, en mettant en lumière les obstacles à la participation sociale.

**Recommandation 2** : Intégrer au Plan d'urbanisme des méthodes d'analyse intersectionnelle rigoureuses des populations visées par les planifications d'ensemble majeures (ex. PPU) et les grands projets d'aménagement. Mieux identifier les barrières physiques limitant la pleine participation des personnes en situation de handicap.

**Recommandation 3** : Bonifier les mécanismes de consultation publique et de participation citoyenne afin de s'assurer d'une représentativité de la diversité montréalaise, notamment en les rendant plus accessibles.

**Recommandation 4** : Afin d'assurer une bonne mise en œuvre de l'accessibilité universelle, accompagner l'adoption du plan d'urbanisme par la nomination d'un chargé de l'accessibilité universelle à la direction générale de la ville de Montréal.

**Recommandation 5** : Faire de l'accessibilité universelle un enjeu transversal du PUM, de façon à ce qu'elle soit considérée comme un critère de performance clé d'une ville résiliente et équitable.

**Recommandation 6** : L'identification de secteurs appelés à être densifiés doit se conjuguer avec des critères de performance d'accessibilité universelle élevés.

**Recommandation 7** : S'assurer de désenclaver certains secteurs d'emploi hors des quartiers centraux, en faisant place à l'accessibilité universelle en plus des transports actifs et collectifs.

**Recommandation 8** : Faire du centre-ville, lieu de commerce et d'emploi névralgique, une destination pour tous et toutes.

**Recommandation 9** : Le plan d'urbanisme et de mobilité doit se positionner clairement sur l'AU des commerces sur le territoire, notamment sur les rues commerciales de proximité.

**Recommandation 10** : Intégrer l'accessibilité universelle comme critères de localisation des équipements collectifs.

**Recommandation 11** : S'assurer que tous les édifices et espaces publics soient construits ou réaménagés en mettant de l'avant l'approche du design universel. Proposer la rédaction et la mise à jour de guides de conception et d'exigences propriétaires en matière d'accessibilité universelle des édifices municipaux.

**Recommandation 12** : statuer, dans le volet de mobilité du PUM, sur l'importance de rendre nos mobilités accessibles à tous, tout en intégrant des mécanismes intégratifs ou compensatoires pour répondre aux besoins des personnes en situation de handicap.

**Recommandation 13** : Modifier les règlements régissant l'occupation du domaine public de façon à intégrer de meilleures notions d'accessibilité universelle.

**Recommandation 14** : Pour aménager la rue en tenant compte des piétons dans toute leur diversité, et ce, dès le début la planification, inscrire dans le PUM la nécessité de produire un guide intégré d'aménagement de la rue pour tous les modes et qui prenne résolument en compte l'accessibilité universelle

**Recommandation 15** : Rendre le transport collectif et les zones d'intermodalité davantage accessibles tout en rendant le transport adapté plus efficace.

**Recommandation 16** : Multiplier les débarcadères et assurer une bonne desserte en stationnement réservé aux personnes handicapées et multiplier les débarcadères.

**Recommandation 17** : Le plan d'urbanisme et de mobilité doit se positionner sans équivoque en faveur de l'accessibilité universelle des nouvelles habitations et pour la rénovation des immeubles existants.

**Recommandation 18** : Dépasser les normes du Code de construction du Québec en termes de logements visitables, convertibles et accessibles.

**Recommandation 19** : Dans une optique de développement durable, augmenter la proportion de logements conçus selon les principes du design universel.

**Recommandation 20** : Faire un audit des meilleures pratiques visant l'accessibilité universelle dans certains arrondissements pour les implanter de façon systématique sur l'ensemble du territoire montréalais.

**Recommandation 21** : Dépasser les normes du Code de construction du Québec en termes de conception sans obstacle.

**Recommandation 22** : Uniformiser les règlements d'urbanisme de façon à :

- Réduire les différences de hauteur avec la voirie et favoriser l'accès de plain-pied
- Aménager des chemins piétonniers sécuritaires et universellement accessibles entre la voirie et l'entrée du bâtiment
- Assurer une bonne desserte en stationnement réservé aux personnes handicapées et en débarcadères sur le domaine privé.

**Recommandation 23** : Intégrer des critères de design universel à la négociation des PPCMOI et l'évaluer de façon systématique, pour tous les projets soumis.

**Recommandation 24** : Faire en sorte que les PIIA ne deviennent pas un obstacle à la mise en accessibilité des bâtiments.