



Place Versailles : un nouveau quartier réellement inclusif ?

**Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation publique sur le projet Place
Versailles**

12 septembre 2024

Présentation d'Ex aequo

Fondé en 1980, Ex aequo est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont : le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation, la parentalité, la sécurité alimentaire et l'action citoyenne.



La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalisent par des activités par et pour les membres qui peuvent prendre différentes formes : information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication.

Ex aequo développe ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles. Sur les mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux autres groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.

Place Versailles : un nouveau quartier réellement inclusif ?

Introduction

Depuis plus de 20 ans, la Ville de Montréal s'est engagée à combattre la discrimination systémique que subissent les personnes en situation de handicap et à lutter contre le capacitisme. Pourtant, l'adoption de mesures systémiques pour corriger la situation se fait attendre.

Cette situation a un coût social, humain et financier. À Montréal, 71 % des personnes en situation de handicap vivent de l'insécurité financière¹, elles sont quatre fois plus à risque de vivre des situations d'itinérance² et trois fois plus nombreuses à vivre de l'insécurité alimentaire que les personnes sans incapacité. La présence d'obstacles inutiles dans l'environnement et le cadre bâti est à l'origine de nombreuses blessures et décès. En 2019, les blessures causées par les chutes chez les personnes de 65 ans et plus ont été la source de 15 décès en moyenne par jour au Canada, tout en engendrant des frais directs d'hospitalisation de 5,6 milliards de dollars³.

Alors que la pénurie de personnel dans le réseau de la santé s'aggrave, les urgences de nos hôpitaux regorgent de personnes âgées qui se blessent dans leurs domiciles inadaptés et non sécuritaires, ce qui a un impact sur l'ensemble de la population qui, un jour ou l'autre, à besoin de se rendre à l'urgence.

C'est, entre autres, par l'application des principes de l'accessibilité universelle dans la conception des environnements et du cadre bâti qu'il est possible de lutter contre la discrimination systémique et l'exclusion que nous subissons.

Le réaménagement du secteur Place Versailles serait l'occasion pour la Ville de Montréal et l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de mettre en œuvre leurs engagements et leurs obligations en matière de lutte contre la

¹ Voir [l'indice d'anxiété financière de Centraide du Grand Montréal](#)

² Voir le [communiqué conjoint](#) de la Commission des droits de la personne du Canada et du Bureau du défenseur fédéral du logement

³ AGENCE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DU CANADA, [Rapport de surveillance sur les chutes chez les aînés au Canada](#), 2022, pages 7 et 33.

discrimination systémique et le capacitisme. Pourtant, la question de l'accessibilité universelle n'apparaît qu'une seule fois dans le document de projet, et ce, simplement pour parler vaguement des « aménagements ».

Bien que certaines parties du projet nous semblent intéressantes, par exemple la réduction de l'espace dédié aux stationnements et le verdissement, le document de projet et ceux disponibles sur le site de l'OCPM ne fournissent nulle part l'information qui nous permettrait de donner une opinion éclairée sur le projet.

Nous n'appuierons pas un projet qui aurait pour effet d'aggraver la discrimination systémique et l'exclusion que nous subissons. Nous n'appuierons pas le projet si les 5200 logements prévus ne peuvent être habités par les personnes utilisant des aides à la mobilité, s'il n'est pas prévu que tous les futurs commerces seront accessibles à toutes les citoyennes et tous les citoyens et si les infrastructures visant à promouvoir la mobilité active et collective ne sont pas inclusives et utilisables par toutes et tous.

Nous déplorons le court délai imparti pour donner notre opinion et le manque d'information sur le contenu du projet.

Habitation

Personne ne souhaite passer une partie de sa vie dans un CHSLD. Nous savons qu'en raison du vieillissement de la population montréalaise (25 % des personnes auront plus de 65 ans en 2030 et 25 % auront plus de 85 ans en 2040) de plus en plus de citoyennes et de citoyens utiliseront des aides à la mobilité au cours des prochaines années. En plus d'être touchées par la crise d'abordabilité du logement comme le reste de la population, les personnes utilisant des aides à la mobilité sont confrontées à un enjeu supplémentaire : le manque de logements universellement accessibles et facilement adaptables. En effet, les exigences minimales d'accessibilité actuellement prévues dans le Code de construction du Québec (CCQ) sont insuffisantes pour qu'une part de plus en plus importante de la population puisse trouver un endroit où habiter d'une manière digne et sécuritaire.

Cette problématique est connue et les solutions pour y remédier existent. Dans la [Politique métropolitaine d'habitation](#) adoptée en 2022 par la Communauté métropolitaine de Montréal, on lit ce qui suit : « La CMM considère d'une grande importance l'**adoption de normes de construction plus inclusives et plus rigoureuses** en matière d'accessibilité et d'adaptabilité des logements. Des modifications ont été apportées en 2018 au Code de construction du Québec ainsi qu'au Code national du bâtiment du Canada mais ne sont pas suffisantes »⁴.

Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050) actuellement soumis à une consultation publique reconnaît également cette problématique et souligne l'urgence d'agir pour que tous les ménages puissent habiter un logement qui répond à leurs besoins. Un logement conçu selon les principes de l'accessibilité universelle répond aux besoins évolutifs de tous les ménages et nécessite beaucoup moins d'adaptations aux besoins spécifiques des personnes qui y habitent. Toutes les études, que ce soit celles de la Société canadienne d'hypothèque et de logement⁵, de la Régie du bâtiment du Québec ou de l'OBNL spécialisé en accessibilité universelle Société Logique, démontrent qu'il est possible de le faire pour une différence de coût négligeable (à l'exception des ascenseurs qui sont de toute façon déjà obligatoires dans tous les immeubles de quatre étages et plus, ce qui sera le cas pour l'ensemble du site).

Une analyse d'impact réglementaire réalisée par la Régie du bâtiment du Québec en 2017 démontre que l'application des mesures d'adaptabilité engendre un coût négligeable :

Il est estimé que les mesures visant l'accessibilité de base auraient un impact monétaire global qui est de l'ordre de 10,3 M\$ sur une période de 5 ans (soit un coût supplémentaire d'environ 250 \$ par logement). Lorsque le choix du concepteur portera sur l'adaptabilité, il y aura un coût supplémentaire d'environ 550 \$ par logement, soit environ 300 \$ de plus que les coûts générés par les exigences d'accessibilité de base.

Il est estimé que le projet de règlement visant l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitation occasionne une augmentation du coût global de la

⁴ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Politique métropolitaine d'habitation ; Agir pour un Grand Montréal inclusif, attractif et résilient*, 2022, pages 54 et 55.

⁵ SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT, [Études des cas sur les initiatives du secteur visant à répondre aux besoins en matière de logement accessible](#), page 1.

construction inférieure à 1 % du coût global de la construction des logements d'habitation au Québec, autant pour l'accessibilité de base que l'adaptabilité⁶.

Dans le sommaire décisionnel et l'analyse ADS+, il est mentionné que ce projet contribuera à l'atteinte des objectifs de Montréal en matière d'accessibilité universelle. Pourtant l'accessibilité universelle n'est vaguement évoquée qu'une fois dans le document de 93 pages et seulement en ce qui concerne les aménagements. Rien ne permet de connaître le niveau de performance en accessibilité universelle des logements.

Si les 5200 logements ne sont pas plus performants en accessibilité universelle que le minimum prévu dans le CCQ, qui prévoit seulement une « visitabilité » des logements, aucun d'eux ne pourra être habité par des personnes utilisant une aide à la mobilité. Si c'est le cas, ce projet viendra aggraver la discrimination systémique que subissent les personnes en situation de handicap en matière de droit au logement et accroître leur exclusion.

Au cours des dernières années, Normes d'accessibilité Canada et Groupe CSA ont travaillé à mettre à jour une norme à cet effet, mais celle-ci est facultative. Ex aequo et ses allié·e·s continueront sans relâche à mettre de la pression sur les gouvernements fédéral et provincial ainsi que sur les municipalités pour rendre cette norme obligatoire.

En attendant, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve a le pouvoir d'exiger son application en échange des dérogations aux règles d'urbanisme demandées par le promoteur. Nous demandons à l'arrondissement d'utiliser ce pouvoir.

Revendication 1

Les logements qui seront construits sur le site de la Place Versailles devront être performants en matière d'accessibilité universelle pour répondre aux

⁶ GRAVEL, ANDRÉ. *Analyse d'impact réglementaire ; Projet de règlement modifiant le Code de construction, chapitre I, Bâtiment, visant l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitation*, Régie du bâtiment du Québec, 28 février 2017, p. 3.

besoins évolutifs de tous les ménages et respecter les principes adoptés dans la Politique métropolitaine d'habitation. Nous demandons donc que ces logements soient conformes à la norme CSA B 652 F : 23 - Logement accessible de Normes d'accessibilité Canada la plus à jour.

Comme nous l'avons vu précédemment, plus de 71 % des personnes ayant une limitation fonctionnelle à Montréal vivent de l'insécurité financière. La question de l'abordabilité des logements qui seront construits est également fondamentale pour nous. Si le projet prévoit 11 % de logements sociaux sur le site, rien n'est précisé en ce qui concerne la proportion de logements locatifs et en copropriété ou les cibles de loyers prévues pour 89 % des unités.

Considérant l'immensité des besoins en logements sociaux, communautaires ou abordables au sein de cet arrondissement (besoins bien documentés par l'organisme Infologis de l'Est de l'île de Montréal), nous demandons à l'arrondissement de faire respecter le Règlement pour une métropole mixte de la Ville de Montréal et de ne pas accepter que le promoteur y déroge en versant une compensation financière.

Revendication 2

Le Règlement pour une métropole mixte de la Ville de Montréal doit être respecté dans son intégralité sur le site de la Place Versailles, lequel doit donc comporter 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux et 20 % de logements abordables.

Accessibilité des commerces

Aujourd'hui, à Montréal, la majorité des commerces et des services de proximité sont totalement inaccessibles aux personnes utilisant une aide à la mobilité. La destruction de la Place Versailles et la reconstruction d'un nouveau secteur offrent l'occasion d'améliorer la situation en garantissant que les nouveaux commerces qui seront construits soient universellement accessibles à toutes les citoyennes et tous les citoyens, y compris ceux qui, le cas échéant, auraient une superficie inférieure à 300 m². Ces locaux ne sont pas soumis aux exigences d'accessibilité de la Régie du bâtiment du Québec (RBQ).

L'arrondissement pourrait exiger le respect de normes d'accessibilité pour les nouveaux commerces construits ayant une superficie inférieure à 300 m², tout comme il pourrait étendre cette exigence au reste de l'arrondissement.

Revendication 3

Tous les nouveaux commerces qui seront construits sur le site de la Place Versailles devront être universellement accessibles, y compris les locaux commerciaux d'une superficie inférieure à 300 m².

Abordabilité des commerces

Comme nous l'avons vu précédemment, les personnes vivant avec une limitation fonctionnelle sont trois fois plus nombreuses que les personnes sans limitation à vivre de l'insécurité alimentaire. Si une des raisons est l'inaccessibilité physique de la majorité des commerces et services de proximité à Montréal, l'abordabilité des produits est un autre enjeu.

À l'heure actuelle, il existe à la Place Versailles des commerces qui demeurent abordables. La transformation de ce secteur ne doit pas avoir pour effet de restreindre l'accès des futurs commerces aux ménages aisés qui habiteront les

condos ou les logements dispendieux. Des solutions doivent être trouvées dès maintenant pour assurer une diversité d'offre commerciale susceptible de répondre aux besoins de tous les ménages, peu importe leurs revenus.

Revendication 4

Des commerces offrant des produits abordables doivent être prévus sur le site de la Place Versailles pour répondre à une diversité de besoins.

Mobilité

Métro Radisson

Comme l'indique le document de projet, « le projet souhaite s'inscrire dans une stratégie d'aménagement inspirée du concept TOD (Transit Oriented Development) et exploiter au maximum sa proximité avec la station de métro Radisson ». La station est mentionnée une cinquantaine de fois dans le document, ce qui témoigne de l'importance qui lui est accordée. La Place Versailles y est décrite comme un « site stratégique, directement connecté à une station du métro ». Cette réalité a été soulignée à plusieurs reprises lors de la séance d'information. La station Radisson est donc indissociable de ce projet de développement urbain élaboré en étroite collaboration entre la Ville et le promoteur.

De fait, le métro est un peu la raison d'être du projet compte tenu de la volonté de densification ou plutôt d'intensification urbaine selon l'accès au transport collectif structurant qui est exprimée dans le PUM 2050. Le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal précise que « le maintien du dynamisme du secteur Versailles nécessite d'autres actions qui mettent à profit la présence du métro » : diversification des occupations, densification des activités, établissement de nouveaux types d'entreprises, création d'emplois. Il précise aussi que « l'ajout d'unités résidentielles sur le site même de la Place Versailles afin d'y créer un milieu de vie à proximité d'infrastructures de transport collectif structurant constitue une transformation non négligeable du secteur » et qu'un « prolongement de la trame de

rues existantes permettrait également une meilleure accessibilité à la station de métro Radisson et de créer de nouveaux espaces propices à recevoir des logements » (nous soulignons).

Si la station de métro est au centre du développement de ce nouveau quartier qui accueillera des milliers de personnes dans plus de 5200 logements et dans les nouvelles entreprises, elle ne comporte malheureusement aucun ascenseur et demeure donc inaccessible aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, qui représentent pourtant une partie non négligeable de la population⁷. Sans compter les autres usagères et usagers qui bénéficieraient grandement de l'accessibilité : personnes âgées, munies de poussettes, blessées ou présentant une surcharge pondérale, cyclistes, etc. Tout le monde aime les ascenseurs : à l'heure actuelle, un ascenseur est utilisé 700 fois par jour dans le métro de Montréal. L'étude des besoins pour un pôle de mobilité dans l'aire TOD Radisson mentionne en passant le fait que la « station de métro n'est [...] toujours pas accessible universellement », mais ce document ne contient aucune recommandation pour corriger la situation.

L'accessibilité dont il est principalement question dans le document de projet est l'accessibilité du site par divers moyens de transport ou les « entrées et voies d'accès ». Rien dans ce document ni dans les diverses décisions prises par la Ville ou dans les avis et autres documents au dossier ne laisse présager la moindre solution à l'enjeu majeur de l'inaccessibilité de la station de métro.

Le document de projet mentionne une fois le concept d'accessibilité universelle, sous la rubrique « Transition écologique » : « Créer un milieu de vie inclusif en pensant les aménagements comme universellement accessibles ». C'est approprié parce que, compte tenu du vieillissement de la population, un quartier durable nécessite de prévoir un avenir où l'accessibilité universelle sera de plus en plus nécessaire. Cependant, il ne suffit pas de mentionner des « aménagements » accessibles indéterminés pour répondre aux besoins en matière d'accessibilité. Il

⁷ Selon l'Enquête canadienne sur l'incapacité (ECI) de 2022, 27 % des Canadiennes et Canadiens de 15 ans et plus présentaient au moins une incapacité les limitant dans leurs activités quotidiennes.

aurait fallu aussi traiter d'accessibilité universelle sous la rubrique « Connectivité » puisqu'il est prévu que le métro sera le principal mode de transport reliant le site au reste de la ville et qu'il constitue par conséquent un élément fondamental du projet en tant que secteur TOD. Or le document de projet ne traite pas de l'accessibilité de la station de métro.

Malgré l'unique et vague mention de l'accessibilité universelle évoquée ci-dessus, il est permis d'affirmer que le projet de la Place Versailles, puisqu'il s'articule autour d'une station de métro inaccessible, est à première vue discriminatoire et marqué par l'exclusion. Mais ce n'est pas une fatalité : le projet ne sera plus discriminatoire si la station est mise en accessibilité d'ici l'ouverture de la première phase, et de préférence avant. C'est tout à fait possible, mais il faut s'y atteler sans tarder.

La création d'un nouveau quartier s'avère une parfaite occasion de ne pas répéter les erreurs du passé et de travailler résolument à l'élimination progressive de la discrimination systémique à grande échelle que les personnes en situation de handicap subissent encore à Montréal. La Ville doit se garder de créer des quartiers discriminatoires ou d'en avaliser la création, car cela va à l'encontre de ses obligations, engagements et objectifs définis dans plusieurs textes fondamentaux dont il est question ci-après.

Charte des droits et libertés de la personne

La Charte québécoise garantit le droit des personnes à la pleine égalité. Elle interdit à quiconque, y compris la Ville, de discriminer sur la base du handicap ou de l'utilisation d'un moyen pour le pallier. Par conséquent, la Ville ne doit pas prendre de décisions susceptibles d'entraîner cette forme de discrimination, qu'elle s'est par ailleurs expressément engagée à combattre.

Charte montréalaise des droits et responsabilités

La Charte montréalaise fait de la lutte contre le capacitisme un engagement de la Ville depuis le 19 avril 2021⁸. Le capacitisme est la discrimination fondée sur le handicap. À l'instar des autres formes de discrimination systémique, comme le racisme et le sexisme, ses manifestations sont bien souvent inconscientes et involontaires. Pour respecter son engagement, la Ville doit notamment éliminer les obstacles physiques qui entravent la participation sociale des personnes en situation de handicap et éviter d'en créer de nouveaux. Toute station de métro inaccessible est un obstacle discriminatoire à éliminer pour lutter contre le capacitisme.

PUM 2050

Ce plan présentement soumis à la consultation indique que la Ville a pour objectif de « [p]romouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population [...] en renforçant l'offre de service dans les secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique ou à forte densité de population disposant d'un niveau d'accessibilité plus faible » et « en poursuivant les interventions visant à rendre universellement accessibles les réseaux de transport collectif et leurs points d'accès afin d'offrir des parcours fiables et sans obstacles ».

Dans ce plan, la Ville reconnaît à juste titre que « [l]e transport collectif constitue un service essentiel » et que « [d]ans une optique d'équité, l'accès aux réseaux doit conséquemment être organisé de manière à favoriser la participation sociale de l'ensemble des individus à la collectivité, peu importe leur lieu de résidence, le moment de la journée, leur statut socioéconomique ou leurs capacités individuelles ». Elle ajoute que « l'analyse des besoins et l'identification des solutions doivent prendre en compte une perspective ADS+ afin de prévenir les discriminations systémiques et assurer l'inclusion des groupes les plus vulnérables. Bien que Montréal se compare avantageusement à d'autres métropoles nord-américaines en matière d'accessibilité aux réseaux de transport collectif, il convient de poursuivre les efforts visant à offrir de meilleures perspectives de

⁸ Alinéa i) de l'article 16.

mobilité à la population dans les secteurs où l'accessibilité aux réseaux est plus limitée. Il s'agit également de continuer à investir pour l'accessibilité universelle des réseaux dans un contexte teinté par le vieillissement de la population. »

Ces objectifs militent en faveur de la création d'un quartier TOD où le transport en commun est inclusif et la station de métro accessible universellement.

Plan stratégique Montréal 2030

Les « intentions pour une ville à échelle de l'être humain » que la Ville affiche dans ce plan (notamment assurer « une accessibilité universelle aux personnes ayant des limitations ») sont mises à mal dans le projet Place Versailles. La Ville ne pourra respecter que partiellement ses priorités en matière de transition écologique si elle ne fournit pas « des options de mobilité durable (active, partagée, collective et sobre en carbone) intégrées, abordables et accessibles pour toutes et tous », dont le métro, élément déterminant du projet.

Bien que le document intitulé « Grille d'analyse Montréal 2030 » déposé avec le projet Place Versailles indique que le dossier contribue à « l'atteinte des résultats en lien avec les priorités » du Plan stratégique Montréal 2030, notamment « 3. Accroître et diversifier l'offre de transport en fournissant des options de mobilité durable (active, partagée, collective et sobre en carbone) intégrées, abordables et accessibles pour toutes et tous », « 9. Consolider un filet social fort, favoriser le lien social et assurer la pérennité du milieu communautaire et des services et infrastructures inclusifs répartis équitablement sur le territoire » et « 19. Offrir à l'ensemble des Montréalaises et Montréalais des milieux de vie sécuritaires et de qualité, et une réponse de proximité à leurs besoins » (nous soulignons), ces affirmations ne tiennent pas compte des besoins des personnes en situation de handicap en matière d'accessibilité, particulièrement au métro.

On le constate aisément en considérant le « résultat/bénéfice attendu » indiqué dans cette grille d'analyse pour chacune de ces priorités. Pour les priorités 3 et 19, on précise que « [l]e site est localisé tout juste à côté de la station de métro Radisson, l'ajout de logements à proximité d'une infrastructure de transport en commun

efficace déjà en place contribuera à faciliter les déplacements des nouveaux résidents et servira d'une alternative réelle à l'automobile. » Or une station inaccessible pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite n'est pas une « infrastructure de transport en commun efficace » et ne saurait faciliter leurs déplacements. De prime abord, ce libellé semble donc exclure ces personnes du groupe privilégié des « nouveaux résidents ». Ceux-ci sont forcément non handicapés puisque la station qui ancre le projet n'est pas accessible. Les personnes en situation de handicap sont disqualifiées d'emblée. Si elles emménagent dans un des logements du site, elles seront contraintes de continuer à utiliser le transport adapté, dont 80 % des déplacements sont effectués en automobile. Contrairement au métro, le transport adapté, qui doit être réservé au moins 24 h à l'avance, n'accorde aucune spontanéité aux usagères et usagers, ce qui constitue en soi une situation discriminatoire pour ce qui est des « déplacements des nouveaux résidents » autour desquels s'articule ce projet qui vise la réduction des émissions de GES.

La station de métro accessible universellement la plus proche est Honoré-Beaugrand. Elle est située à 900 mètres de la station Radisson et il faut, pour l'atteindre, traverser l'environnement éminemment hostile que constituent les bretelles d'accès à l'autoroute 25. En fauteuil roulant manuel, ce trajet ajoute une quinzaine de minutes à tout déplacement en métro vers le centre-ville (30 minutes aller-retour). Le trajet en bus de Radisson à Honoré-Beaugrand prend 10 minutes (20 minutes aller-retour), mais quoi qu'il en soit, les personnes non handicapées n'ont pas à faire ces détours inutiles et chronophages. Le terminus Anjou de la ligne bleue sera une station accessible, mais il serait situé à au moins 1,5 kilomètre de la limite nord du site ou deux kilomètres de la station Radisson, et non pas à « un peu plus d'un kilomètre », comme l'indique erronément le document intitulé « Réinventer le secteur Radisson. Planification de l'aire TOD Radisson ». Par conséquent, le projet obligera les personnes en situation de handicap à faire des détours et à perdre leur temps simplement pour exercer leur droit de prendre le métro comme tout le monde, alors que les personnes non handicapées, elles, pourront le prendre facilement à Radisson en quelques minutes, ce qui est un des principaux avantages du projet.

L'imposition de délais et de détours indus aux personnes en situation de handicap est une manifestation du capacitisme qui imprègne notre société. Elle est basée sur le préjugé tenace selon lequel ces personnes mènent une existence terne et improductive, et qu'elles ont par conséquent du temps à perdre et nulle part où aller. Dans notre monde profondément capacitiste, le temps des personnes en situation de handicap n'a pas la même valeur que celui des personnes non handicapées. La dépréciation de la vie des personnes en situation de handicap que ce projet entraîne déjà est un autre effet néfaste du capacitisme que la Ville s'est engagée à combattre.

La section sur l'ADS+ de la « Grille d'analyse Montréal 2030 » indique on ne peut plus clairement que ce projet ne contribue pas aux engagements en matière d'inclusion (respect et protection des droits humains et amélioration de la situation des personnes vivant des discriminations ou de l'exclusion) et d'équité (augmentation de l'équité entre les personnes et les groupes de population et/ou de l'équité territoriale). Ces déclarations mettent en doute l'affirmation selon laquelle le projet contribue aux engagements en matière d'accessibilité universelle (amélioration du caractère universellement accessible de Montréal). En effet, l'accessibilité universelle est un moyen de faire respecter et de protéger les droits humains des personnes en situation de handicap et d'améliorer la situation de ces personnes, qui vivent de la discrimination et de l'exclusion. Elle contribue par le fait même à améliorer l'équité entre ce groupe de personnes et la majorité non handicapée. La grille d'analyse révèle également que le promoteur n'a pas appliqué l'ADS+ dans le cadre de son dossier. La Ville ne devrait pas avaliser une telle démarche et encore moins la reproduire dans ses propres processus.

C'est pourtant le cas. Compte tenu de ce qui précède, il est inquiétant de constater que la Ville estime que « [c]e dossier contribue à l'atteinte des résultats de Montréal 2030, des engagements en changements climatiques et des engagements en accessibilité universelle »⁹.

⁹ Voir la rubrique Montréal 2030 du sommaire décisionnel relatif au projet de règlement — article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

La question du financement de la mise en accessibilité de la station se pose. Certes, le promoteur n'est pas, en tant que tel, responsable de la mise en accessibilité. Il incombe à la Ville et à la STM de la réaliser avec le soutien des bailleurs de fonds, dont le gouvernement du Québec. Or elles font face à de lourdes contraintes financières, et une couche de difficulté supplémentaire s'est récemment ajoutée avec le refus du gouvernement du Québec de financer la prochaine phase d'installation d'ascenseurs. Le PUM 2050 indique ce qui suit : « La STM et la ville de Montréal ne pouvant assumer seules le coût des travaux du programme Accessibilité du Métro [sic], il est essentiel que l'ensemble des partenaires financiers du programme maintiennent leurs contributions financières pour la poursuite de ce programme. » Cependant, les partenaires semblent avoir d'autres priorités. Bien que le PUM 2050 indique que « l'accessibilité des services de transport collectif est essentielle pour permettre à toute personne de contribuer activement à la société » selon « l'ensemble des partenaires financiers du programme Accessibilité », l'accessibilité est souvent la première chose, dans quelque domaine que ce soit, à faire les frais des restrictions budgétaires que le capacitisme pousse les acteurs à s'imposer à eux-mêmes.

Une autre avenue mérite donc d'être explorée. La Ville a concédé des avantages considérables au promoteur. En contrepartie de ces dérogations très profitables, elle se doit de négocier avec lui pour qu'il contribue au financement de la mise en accessibilité de la station Radisson. Le métro est, comme nous l'avons illustré amplement, de la plus haute importance pour son projet de quartier TOD et il apporte, on peut le supposer, une plus-value non négligeable à sa propriété.

Cette méthode a été utilisée ailleurs. À Vancouver, les promoteurs du Oakridge Centre ont contribué financièrement à la station du SkyTrain Oakridge-41st Avenue. Dans le même ordre d'idées, à Montréal, un projet immobilier d'envergure offre un exemple d'investissement privé majeur dans la mobilité inclusive : le propriétaire du complexe Royalmount a bien compris qu'il était dans son intérêt de jeter une passerelle (accessible) au-dessus de l'autoroute pour relier le centre d'achat à la station de métro de la Savane (malheureusement toujours inaccessible).

La Ville ne devra pas écouter les oiseaux de mauvais augure qui pourraient prédire le naufrage du projet advenant que de nouvelles exigences financières s'ajoutent à la facture. Que représentent quelques millions sur un investissement de 2,2 milliards ? Ce projet de développement immobilier et commercial sera hautement profitable pour toutes les parties en raison de la présence du métro. On ne le dira jamais assez : il ne faut pas considérer la mise en accessibilité comme une dépense, mais comme un investissement rentable. Pour mener à bien leur projet, les parties devront se débarrasser des réticences persistantes à faire de gros investissements dans l'accessibilité. Ces hésitations contre-productives caractérisent malheureusement nos mœurs capacitistes, comme le montre le coup d'arrêt brutal porté par le gouvernement du Québec au développement de l'accessibilité du métro. Il n'y a aucune raison valide de répéter ces erreurs.

De plus, le promoteur n'hésite pas à investir massivement dans la construction de stationnements souterrains, qui profiteront essentiellement aux personnes ayant le privilège et les capacités financières et physiques de posséder et de conduire une voiture. Il serait donc normal que le promoteur investisse également pour faciliter les déplacements des personnes qui font le choix ou n'ont d'autre choix que de recourir à la mobilité active et au transport collectif. Ce serait d'ailleurs en parfaite cohérence avec les orientations en voie d'être adoptées dans le PUM 2050.

Revendication 5

En contrepartie des dérogations importantes dont il bénéficie, le promoteur doit verser une contribution financièrement conséquente à la modernisation et la mise en accessibilité de la station de métro Radisson, notamment par l'ajout d'ascenseurs. Le promoteur doit s'entendre avec le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et la STM pour effectuer un montage financier permettant de rendre la station de métro Radisson accessible universellement au plus tard à l'ouverture de la première phase du projet Place Versailles.

Pistes cyclables

Au cours des dernières années, le déploiement de certaines pistes cyclables a eu pour effet de rendre inaccessibles ou non sécuritaires des arrêts d'autobus qui l'étaient auparavant, situation dénoncée par l'Ombudsman de Montréal¹⁰. Le Réseau Express Vélo (REV) Saint-Denis est un exemple d'aménagement mal conçu. Pourtant, nous avons contribué à l'élaboration de fiches techniques, en concertation avec d'autres organismes experts représentant une diversité de limitations fonctionnelles, au sein du Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM). Nous trouvons décevant que, malgré le temps et le travail que nous y avons consacrés, les fiches techniques ne soient toujours pas systématiquement appliquées lors de la mise en place de nouvelles pistes cyclables. Nous demandons donc que ce soit le cas pour les pistes cyclables prévues sur le site de la Place Versailles.

Revendication 6

Les pistes cyclables aménagées sur le site de la Place Versailles devront être conformes aux fiches techniques élaborées par le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM).

Conclusion

Pour l'heure, le projet Place Versailles, en tant que projet de quartier TOD, n'est pas conforme aux obligations, engagements et objectifs de la Ville pour ce qui est des enjeux cruciaux susmentionnés. La Ville se doit de répondre aux attentes légitimes du public en appliquant raisonnablement les textes fondamentaux évoqués ci-dessus. Au nom de la justice pour toutes les personnes en situation de handicap, mais également parce que la transition écologique et le vieillissement de la population le commandent, il est essentiel de garantir l'accessibilité universelle de l'ensemble du site, y compris la station de métro Radisson.

¹⁰ Ombudsman de Montréal, *Rapport concernant des aménagements urbains réalisés à l'été 2020. Mobilité pour tous à Montréal en temps de crise et après*, décembre 2020.

Avant toute chose, la Ville doit se garder de prendre des décisions qui alimentent l'exclusion et la discrimination de groupes marginalisés et opprimés. On se rappellera qu'elle est déjà poursuivie, de même que la STM, dans le cadre d'une action collective alléguant le manque d'accessibilité du réseau de transport pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, en contravention *de la Charte des droits et libertés de la personne*. Dans une autre action collective, la Cour supérieure du Québec a récemment tenu la Ville responsable d'atteintes « discriminatoires et fautives », car elle a contribué au profilage racial occasionné par les interventions de la police, encore une fois en contravention de la Charte québécoise. De toute évidence, la Ville doit encore faire de gros efforts pour lutter contre les diverses formes de discrimination, dont le capacitisme, à tous les niveaux de l'administration, à la ville centre comme dans les arrondissements. Le projet Place Versailles lui en donne l'occasion.

Nous invitons donc la Ville et le promoteur à consulter les organisations spécialisées en accessibilité universelle et de défense des droits des personnes en situation de handicap à toutes les étapes ultérieures du projet pour s'assurer que les normes sont respectées et les besoins satisfaits.

Revendication 7

La Ville et le promoteur doivent consulter les organisations spécialisées en accessibilité universelle et en défense des droits des personnes en situation de handicap à toutes les étapes ultérieures du projet pour s'assurer que les normes sont respectées et les besoins satisfaits.

Résumé des revendications

Revendication 1

Les logements qui seront construits sur le site de la Place Versailles devront être performants en matière d'accessibilité universelle, pour répondre aux besoins évolutifs de tous les ménages et respecter les principes adoptés dans la Politique métropolitaine d'habitation. Nous demandons donc que ces logements soient conformes à la norme CSA B 652 F : 23 - Logement accessible de Normes d'accessibilité Canada la plus à jour.

Revendication 2

Le Règlement pour une métropole mixte de la Ville de Montréal doit être respecté dans son intégralité sur le site de la Place Versailles, lequel doit donc comporter 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux et 20 % de logements abordables.

Revendication 3

Tous les nouveaux commerces qui seront construits sur le site de la Place Versailles devront être universellement accessibles, y compris les locaux commerciaux d'une superficie inférieure à 300 m².

Revendication 4

Des commerces offrant des produits abordables doivent être prévus sur le site de la Place Versailles pour répondre à une diversité de besoins.

Revendication 5

En contrepartie des dérogations importantes dont il bénéficie, le promoteur doit verser une contribution financièrement conséquente à la modernisation et la mise en

accessibilité de la station de métro Radisson, notamment par l'ajout d'ascenseurs. Le promoteur doit s'entendre avec le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et la STM pour effectuer un montage financier permettant de rendre la station de métro Radisson accessible universellement au plus tard à l'ouverture de la première phase du projet Place Versailles.

Revendication 6

Les pistes cyclables aménagées sur le site de la Place Versailles devront être conformes aux fiches techniques élaborées par le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM).

Revendication 7

La Ville et le promoteur doivent consulter les organisations spécialisées en accessibilité universelle et en défense des droits des personnes handicapées à toutes les étapes ultérieures du projet pour s'assurer que les normes sont respectées et les besoins satisfaits.