



L'accessibilité universelle, un incontournable

Mémoire sur le Plan de développement de Montréal

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

27 août 2013

Table des matières

Introduction	I
Avant-propos	1
Présentation de l'organisme	1
L'accessibilité universelle, un incontournable	2
Thème 1 – Plans d'action en matière d'accessibilité universelle	4
Thème 2 – Le transport collectif	5
L'accessibilité universelle du transport collectif aux PALF: un choix rentable pour la société québécoise	5
Programme dédié à l'accessibilité universelle	6
Financement du transport collectif adapté	7
Offre de service de taxi adapté	8
Thème 3 – Les espaces de stationnement réservés, un outil d'inclusion sociale	10
Nombre insuffisant d'espaces réservés	7
Surveillance déficitaire des espaces réservés	8
Manque d'harmonisation dans l'implantation des espaces réservés	12
Thème 4 – Habitation accessible et adaptée	14
Des besoins particuliers, mais essentiels	14
Adapter ou déménager	15
Des solutions à envisager	16
Thème 5 – Accessibilité du bâti et aménagement du territoire	20
Thème 6 – Vie démocratique	22
Conclusion	23
Nos demandes en 24 points	24
Bibliographie	26

Introduction

Avant-propos

Moelle épinière et motricité Québec (MÉMO-Qc) remercie la Ville de Montréal et l'Office de consultation publique de Montréal de la tenue de cette consultation qui permet à la population et ses représentants de faire entendre leurs besoins et d'émettre leurs positions sur les enjeux majeurs touchant l'avenir de Montréal. Par contre, compte tenu du fait que la consultation ait lieu pendant la période estivale, de l'ampleur et de la complexité des dossiers en jeu, nous tenons à souligner que ce mémoire ne pourrait être considéré comme exhaustif.

Nous avons réuni sous six thèmes, tous liés à l'accessibilité universelle, les enjeux qu'il nous paraissait impératif d'aborder dans le cadre de la présente consultation. De plus, une section présentant de façon condensée nos demandes se trouve à la fin du présent document.

Présentation de l'organisme

Moelle épinière et motricité Québec (anciennement Association des paraplégiques du Québec / Fondation pour la recherche sur la moelle épinière) est un organisme à but non lucratif dont la mission est de favoriser l'autonomie des personnes blessées médullaires du Québec et des personnes ayant une limitation motrice en général, de promouvoir et faciliter leur intégration sociale et professionnelle et de défendre leurs droits.

Notre service d'intégration offre des services de soutien aux personnes devenues paraplégiques ou tétraplégiques à la suite d'une lésion à la moelle épinière. MÉMO-Qc offre différents services qui permettent aux personnes concernées de mieux vivre la réadaptation et l'intégration sociale à la suite d'une blessure médullaire, et ce, en complémentarité avec les établissements du continuum de services de l'Est et de l'Ouest du Québec. De plus, nos conseillers en intégration, qui sont eux-mêmes blessés médullaires et peuvent ainsi faire profiter à leurs pairs de leurs expériences et acquis, peuvent soutenir, accompagner et informer nos membres tout au long de leur vie, selon le besoin.

En tant qu'organisme autonome représentant une clientèle spécifique, il est important de promouvoir sur la place publique, dans le milieu associatif et auprès des instances gouvernementales les besoins des blessés médullaires et des personnes vivant avec une déficience. Nous travaillons également de pair avec d'autres organismes impliqués dans la représentation et la défense des droits des personnes handicapées. Cette précieuse collaboration permet de s'assurer que les besoins des uns ne nuisent pas à ceux des autres et les liens ainsi tissés renforcent notre détermination et notre engagement à faire avancer notre mission commune : améliorer la qualité de vie des personnes handicapées.

Nous participons à divers comités de travail et tables de concertation qui se penchent sur des sujets étroitement liés aux besoins de nos membres et des personnes bénéficiant de nos services. Par ailleurs, nous sommes également membres de regroupements régionaux et provinciaux réunissant les organismes travaillant de concert à faire avancer la cause des personnes handicapées.

L'accessibilité universelle, un incontournable

MÉMO-Qc considère qu'aujourd'hui la participation sociale des personnes handicapées n'est plus un concept marginal; c'est une réalité qui doit être au cœur des réflexions sur les enjeux sociaux modernes et des politiques municipales. Un des facteurs principaux favorisant l'inclusion des personnes handicapées est l'accessibilité universelle, qui permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et de manière équivalente en bénéficiant des mêmes services, informations et installations que l'ensemble de la population. Ce concept favorise l'équité et l'approche inclusive.

Le déploiement de l'accessibilité universelle a un impact certain sur la qualité de vie des personnes que nous représentons, mais aussi sur l'ensemble des Québécois. En effet, les **personnes ayant des limitations fonctionnelles** (ci-après identifiées par l'abréviation **PALF**) sont des révélateurs des besoins ressentis par l'ensemble de la population. Lorsque nous rendons un environnement universellement accessible, par exemple, cela permet non seulement aux PALF de l'utiliser comme tous les citoyens, mais cela procure également une *plus-value* pour l'ensemble des personnes : pensons aux gens âgés en perte de mobilité, aux parents avec des enfants en poussette, etc.

Il faut également noter que l'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 de l'Institut de la statistique du Québec souligne que 33,3 % de la population vivant en ménage privé ou en ménage collectif non institutionnel présente des incapacités¹. Qui plus est, l'accessibilité est aujourd'hui un incontournable afin de rendre son offre touristique adaptée aux besoins des visiteurs ayant des limitations, telles les personnes vieillissantes qui sont de plus en plus nombreuses à sillonner le globe à la recherche de destinations accessibles.

Il est démontré que l'accessibilité universelle, lorsqu'elle est intégrée au tout début de projet, n'entraîne pas de coûts supplémentaires considérables. Par contre, lorsque nous rendons des infrastructures existantes accessibles universellement, cela occasionne souvent des coûts

¹ Institut de la statistique du Québec, Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011, p. 37.

importants. De ce fait, la Ville devrait exiger pour tout projet recevant des fonds à travers ses programmes l'intégration, et ce, dès la conception des plans et devis, de l'ensemble des éléments nécessaires à la pleine accessibilité des lieux et des services du projet.

De fait, pour que Montréal se positionne en tant que leader, il est nécessaire de considérer l'accessibilité universelle comme un concept transversal de l'ensemble des sphères de la vie municipale qui doit être pensé en amont et s'articuler autour des tous les axes des champs de compétences de la Ville et de ses arrondissements. C'est un choix d'avenir qui se prépare aujourd'hui!

Fait à noter, bien que l'axe communication soit également un aspect important de l'accessibilité universelle, nous laisserons à d'autres la chance de se prononcer sur la question étant donné que la clientèle que nous représentons a principalement des limitations motrices.

Thème I – Plans d'action en matière d'accessibilité universelle

En vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (L.R.Q., chapitre E-20.1), adoptée en 2005, les municipalités comptant au moins 15 000 habitants doivent produire, adopter et rendre public un plan d'action en vue de réduire les obstacles à l'intégration des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

À Montréal, chaque arrondissement doit produire son propre plan triennal fixant des objectifs qui sont en lien avec la réalité de son territoire et des besoins de sa population.

Le résultat de cette manière de procéder est que l'on constate une grande disparité entre les efforts consentis d'un arrondissement à l'autre et que d'importants aspects de l'accessibilité universelle sont trop souvent négligés. Bien que nous soyons en accord avec le fait qu'il faille tenir compte des caractéristiques propres d'un territoire dans la mise en place de mesures d'améliorations de ce dernier, nous pensons qu'il est nécessaire d'établir certains objectifs communs uniformément appliqués à l'ensemble du territoire de la ville.

En fixant ainsi un plan d'action central assujéti à une obligation de budget récurrent minimal dédié à l'accessibilité universelle, il deviendrait plus aisé de fixer des échéanciers de réalisation, de procéder à un bilan de l'avancement des objectifs au fil du temps et à des ajustements en vue d'atteindre ces objectifs. Chaque arrondissement disposerait d'une marge de manœuvre dans ce budget pour inclure dans son plan d'action des éléments supplémentaires en lien avec ses besoins distincts.

Sans entrer ici dans une réflexion exhaustive sur ce qui devrait constituer le tronc commun de ce plan d'action centralisé, que la Ville centre devrait réaliser en concertation avec les partenaires du milieu communautaire, nous considérons que nombre des sujets abordés dans ce mémoire mériteraient d'y être intégrés. Par ailleurs, cette réflexion devrait également envisager la production de guides de bonnes pratiques qui permettraient de s'assurer que l'ensemble des intervenants a une compréhension commune des normes applicables et des méthodes d'implantation des mesures choisies.

En ce qui concerne les plans d'action en matière d'accessibilité universelle, nous demandons que la Ville de Montréal, en concertation avec les partenaires du milieu communautaire :

- Réalise un plan d'action central et assujéti à une obligation de budget récurrent minimal dédié à l'accessibilité universelle ;
- Produise un guide des bonnes pratiques liées à l'accessibilité universelle facilitant la compréhension des normes et des méthodes d'implantation.

Thème 2 — Le transport collectif

L'accès au transport et à la mobilité est un enjeu majeur pour les PALF; mieux encore, c'est en fait un droit reconnu qui ne doit pas être confiné aux modes de transports dits « adaptés ». En effet, la mobilité doit être envisagée dans une perspective large, en tant que processus regroupant un ensemble de gestes usuels permettant l'inclusion sociale des personnes handicapées et, par le fait même, un usage égal des services et installations de notre société par tous les citoyens.

Lors d'un déplacement, l'enchaînement des actions requises, toutes aussi importantes les unes que les autres dans l'atteinte de l'objectif visant à compléter de manière satisfaisante le déplacement du point A au point B, doit pouvoir s'effectuer de manière autonome, dans le confort et la sécurité, tout en respectant le mode de transport choisi librement par les utilisateurs. C'est pourquoi il est nécessaire d'investir tant au niveau de l'accessibilité universelle du réseau régulier du transport en commun que du service de transport en commun adapté, chacun répondant à des besoins complémentaires.

L'accessibilité universelle du transport collectif aux PALF : un choix rentable pour la société québécoise

Le Québec s'est doté, en 2002, d'une Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Nous lisons entre autres dans cette loi à l'article 5 que « des actions doivent permettre d'intervenir à la fois sur les causes et sur les conséquences de la pauvreté et de l'exclusion sociale pour que chaque personne puisse disposer du soutien et de l'appui que nécessite sa situation afin qu'elle puisse elle-même cheminer vers l'atteinte de son autonomie et participer activement à la vie sociale et au progrès collectif ² ».

Dans la logique des choses, le gouvernement du Québec a mis en place des mesures en matière d'intégration et de maintien en emploi des personnes handicapées. Suite à l'entrée en vigueur de l'article 65 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, les personnes handicapées ont été intégrées, en 2008, dans la Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées.

Cette stratégie mentionne que « la disponibilité et l'accessibilité du transport sont des conditions essentielles à la participation au marché du travail. Au moment de la consultation publique, le transport a été désigné comme étant un problème crucial faisant obstacle à la participation sociale et professionnelle des personnes handicapées ³ ». Une métropole qui assure la mise en œuvre de l'accessibilité universelle du réseau régulier de transport en commun ainsi qu'un service de transport collectif adapté qui répond à l'ensemble des besoins des usagers est un gage de développement économique, car elle contribue significativement à l'intégration et au maintien en emploi des personnes ayant une déficience.

² Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, p. 6, article 5.

³ Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées, p.28.

D'ailleurs, l'Association canadienne des transporteurs urbains (ACTU) a fait récemment la démonstration fort éloquente que d'offrir aux Canadiens en situation de handicap un réseau régulier accessible et un service de transport adapté a un impact économique réel. L'analyse de l'ACTU mentionne que, pour chaque 1 % de la population canadienne ayant une déficience qui occupe un emploi, cela génère 36,42 millions de dollars annuellement de revenus supplémentaires à l'échelle individuelle⁴. En plus, ce rapport mentionne que l'effet multiplicateur a pour impact que chaque dollar supplémentaire de revenu à l'échelle individuelle génère au total trois dollars de revenus supplémentaires pour l'économie⁵.

À Montréal, c'est plus d'un aîné sur deux qui ne possède pas de permis de conduire. Ceux-ci utilisent donc le transport en commun et la marche. Notons également qu'en 2012, 85 % des nouvelles admissions au transport adapté de la STM étaient des usagers de 65 ans et plus.

L'accessibilité universelle dans les transports collectifs s'avère incontournable considérant les perspectives de vieillissement de la population québécoise qui prévoient que, dans moins de 10 ans, le rapport des personnes de 65 ans et plus sur la population totale sera d'une personne sur cinq⁶. Pour s'assurer que nos citoyens aînés, qui bénéficieront de soutien à domicile, ne soient pas reclus, il faut impérativement adapter les options de transport actuelles pour améliorer leur mobilité, ce qui leur permettra de participer à la vie collective le plus longtemps possible.

Afin que les personnes handicapées qui dépendent entièrement des modes de transport adaptés et accessibles pour leurs déplacements continuent de pouvoir mener une vie active et de contribuer à la société sans subir les contrecoups de cette hausse importante d'achalandage, il est impératif que les instances concernées investissent sérieusement et rapidement dans la mise en accessibilité de leurs réseaux de transport. Bien qu'une part importante du financement dépende du ministère du Transport du Québec, il est impératif que la Ville et ses partenaires redoublent d'effort pour accélérer le processus.

Programme dédié à l'accessibilité universelle

Les différentes autorités organisatrices de transports (AOT) ont depuis 2005 l'obligation d'amorcer la mise en accessibilité de leur réseau régulier. Pour ce qui est des nouveaux projets, il n'est pas plus coûteux d'inclure le concept d'accessibilité universelle dès le début. Par contre, nous savons que de rendre universellement accessibles des installations existantes occasionne des coûts importants.

Montréal accuse de lourds retards dans ce domaine, notamment en ce qui a trait à l'accessibilité de son réseau de métro. Alors que le Rapport du comité sur l'accessibilité du métro de Montréal⁷ de 2002 recommandait la mise en accessibilité de trois stations par année pour rattraper ce retard, ce que corroborait le plan de transport de Montréal adopté en 2008, la réalité est que ce nombre est passé à

⁴ Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada, p. 21.

⁵ *Ibid.*

⁶ L'autonomie pour tous, livre blanc sur la création d'une assurance autonomie, ISBN 978-2-550-68015-4, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

⁷ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/metro.pdf

moins d'une station par année depuis ce temps, pour un total de 8 sur 68. À ce rythme, l'ensemble du réseau ne sera pas accessible avant 2085.

Il faut dire que malgré le fait que le réseau d'autobus de la STM est en grande partie accessible aux PALF, il est essentiel de rendre le réseau du métro entièrement accessible. Ces deux réseaux doivent impérativement se développer de manière complémentaire afin de permettre une chaîne de déplacements intermodale aux usagers qui sont des PALF, comme celle offerte aux personnes sans limitation. Ce serait d'ailleurs un moyen de réduire de manière importante les besoins de déplacements en transport collectif adapté dont les coûts sont très élevés.

Jusqu'à ce jour, les dépenses liées à l'accessibilité universelle des installations existantes des AOT ont dû se faire via le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), alors que ce programme vise essentiellement le remplacement des équipements ayant atteint la fin de leur vie utile. Cependant, dans bien des cas, cette manière de faire oppose les besoins d'entretien majeurs et prioritaires en termes de sécurité aux travaux de mise en accessibilité qui s'en trouvent indûment retardés.

Pour éviter cette compétition entre des besoins distincts et essentiels, nous croyons qu'il faut instaurer un fonds distinct dédié à la mise en accessibilité des infrastructures et des équipements existants.

Ce programme doit être indépendant du Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées afin de ne pas réduire l'offre de transport adapté. De plus, tous les projets admissibles à d'autres programmes d'aide, notamment tout nouveau projet permettant l'intégration de l'accessibilité universelle en amont, ne devraient pas être admis au programme dédié à l'accessibilité universelle.

Financement du transport collectif adapté

Bien que le financement du transport collectif adapté ne soit pas à proprement parler de compétence municipale, nous croyons qu'il est nécessaire pour une ville comme Montréal de s'y attarder afin que les services offerts sur son territoire répondent aux besoins des personnes qui l'utilisent.

Depuis quelques années, il y a zéro refus au transport adapté de la STM et nous avons constaté l'impact très positif que cela a eu sur la clientèle. Si cela a pu se faire, c'est que le Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées a, jusqu'en 2012, soutenu financièrement la hausse d'achalandage des services de transport collectif adapté, qui s'élève en moyenne à 6,3 % par année⁸.

Toutefois, le budget 2013 du gouvernement provincial a laissé entendre que les mesures de financement de la hausse d'achalandage ne seraient pas reconduites à l'avenir. Cela aurait des conséquences catastrophiques pour les usagers du transport collectif adapté, car les transporteurs ne seraient plus en

⁸ Plan stratégique 2020 de la STM.

mesure de répondre à la hausse d'achalandage et devraient revoir à la baisse l'offre de service au moment même où les besoins deviennent de plus en plus criants.

D'une part, nous constatons que le nombre d'usagers et de déplacements ne cesse de croître exponentiellement d'année en année, notamment en raison du vieillissement de la population. D'autre part, la contribution par déplacement du gouvernement provincial dans le cadre du financement du transport adapté diminue continuellement, et ce, depuis plusieurs années déjà.

Ce sous-financement chronique nous préoccupe, car nous craignons que le manque d'argent ait une incidence négative sur l'offre et la qualité des services offerts à la population de la part des transporteurs pour les années à venir. Ce manque à gagner s'explique par le fait que le Ministère n'a jamais indexé le montant fixe de 15 \$ accordé par déplacement, et ce, malgré la hausse constante des frais de fonctionnement des AOT. Il en va de même pour les déplacements interrives qui ne sont, à ce jour, financés par l'Agence métropolitaine de transport qu'à hauteur de 10 \$ par déplacement.

Offre de service de taxi adapté

Un des autres éléments ayant permis aux services de transport adapté de répondre à la demande dans les dernières années est la contribution de l'industrie du taxi dans la livraison du service, notamment le taxi accessible.

Celui-ci permet de transporter à coût moins élevé que le minibus les usagers qui ne peuvent s'asseoir sur la banquette d'une voiture berline (46,80 \$ en minibus versus 19 \$ en taxi accessible). Il est important de mentionner que le transporteur devra toujours offrir le service par minibus, car il y a des usagers qui ne peuvent être transportés que par ce type de véhicule.

Le 19 décembre 2012, le gouvernement du Québec annonçait par décret la prolongation du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant (PSATAITPFR) jusqu'au 31 mars 2013.

Dans un premier temps, cette annonce apparaissait comme une excellente nouvelle puisque ce programme venait à échéance le 31 décembre 2012. Cette prolongation de trois mois constituait selon nous un délai nécessaire pour que les responsables du dossier au ministère des Transports du Québec puissent terminer leurs travaux d'analyse permettant une véritable reconduction du programme.

Bien que depuis le programme ait été reconduit jusqu'au 31 décembre 2013 par le décret 745-2013 du 19 juin dernier, nous sommes quelque peu inquiets de ne pas y voir une assurance de la pérennité de ce dernier au sein de la nouvelle politique québécoise de mobilité durable de 2014.

À bien des égards, ce programme est souvent cité en exemple puisqu'il permettait la disponibilité de services de transport pour les PALF au même tarif exigé des autres usagers. Par ailleurs, le nombre de véhicules ainsi adaptés permet aux personnes handicapées d'avoir recours à leur service de façon privée comme tout autre client des taxis.

Plusieurs grandes villes ont développé un modèle unique de taxi sur leur territoire en y intégrant des normes d'accessibilité variables. Ainsi, plutôt que d'investir des dizaines de milliers de dollars pour rétro-installer des adaptations, les véhicules sont conçus et construits pour accueillir des PALF. Un bel exemple de ceci est le système de taxis de Londres, dont l'entièreté de la flotte est accessible⁹. Ceci est un réel atout pour l'ensemble des PALF qui peuvent ainsi, comme l'ensemble de la population, facilement et simplement utiliser les taxis privés.

À notre connaissance, les modèles actuellement étudiés au Québec ne correspondent pas aux besoins des PALF et, accessoirement, aux exigences du climat québécois.

En ce qui concerne le transport collectif, nous demandons que la Ville de Montréal :

- Investisse sérieusement et rapidement dans la mise en accessibilité de son réseau de transport ;
- Intensifie les démarches visant à l'obtention d'un programme dédié à l'accessibilité universelle avec de nouveaux budgets récurrents, en concertation avec ses partenaires ;
- Fasse des représentations afin que :
 - La contribution du Ministère se base sur un pourcentage du coût réel par déplacement des AOT;
 - Le programme d'aide au transport adapté soit bonifié en tenant compte de la hausse d'achalandage;
 - Le programme d'aide au transport adapté soit assorti d'une enveloppe protégée.
- Fasse pression sur le MTQ pour l'intégration du PSATAITPFR dans sa nouvelle politique québécoise de mobilité durable ;
- Investisse dans la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception afin que le parc de taxis privés soit largement accessible aux PALF.

⁹ http://www.the-london-taxi.com/london_taxi_accessibility

Thème 3 – Les espaces de stationnement réservés, un outil d’inclusion sociale

Lorsque l’on aborde la question de la mobilité des PALF, on a souvent tendance à penser au transport adapté ou encore, malheureusement dans une moins large mesure, à la mise en accessibilité des réseaux réguliers de transport en commun. Toutefois, il ne faut pas oublier qu’une part de la population possède un véhicule personnel adapté à sa condition. Ces personnes ont fait le choix d’investir dans leur autonomie de déplacement et ont certains besoins en matière d’aménagement urbain pour utiliser de manière efficace et sécuritaire leur moyen de transport.

Un aspect important à considérer est l’aménagement de stationnements réservés adéquats, sans lesquels la chaîne de déplacement des personnes utilisant un véhicule adapté peut être entièrement compromise, nuisant à la réalisation de leurs activités quotidiennes. Cette préoccupation, qui peut parfois être perçue comme secondaire en regard des besoins pressants vécus par l’ensemble des personnes handicapées, doit être remise à l’ordre du jour, car elle touche un nombre croissant de personnes. Disons-le une fois pour toutes, les espaces de stationnement réservés sont un outil d’inclusion sociale qui fait une grande différence pour les personnes handicapées en leur permettant de vaquer quotidiennement aux activités de la vie active à laquelle ils aspirent et ont droit.

Toutefois, divers problèmes sont vécus quotidiennement par les utilisateurs des espaces de stationnements réservés. On peut les classer en trois grandes catégories : l’insuffisance d’espaces réservés existants, le manque d’harmonisation dans l’implantation des espaces réservés et le non-respect des espaces réservés par les autres automobilistes. Nous vous invitons à consulter le document exhaustif que nous avons produit sur l’ensemble des problèmes entourant le stationnement réservé disponible sur notre site Internet¹⁰.

Nombre insuffisant d’espaces réservés

Selon les statistiques fournies par l’OPHQ, au Québec, pour une population de 7,5 millions d’habitants en 2006, on dénombrait quelque 130 000 titulaires de vignette de stationnement pour personnes handicapées. Cela signifie que 1,72 % de la population serait titulaire d’une vignette de stationnement. Nous estimons que ce pourcentage doit être plus élevé dans une métropole comme Montréal en raison d’une plus grande prévalence de PALF. Selon le Code de construction du Québec, dans un bâtiment où se trouvent 25 emplacements de stationnement ou plus, au moins 1 % de ces emplacements (et au minimum un emplacement) doivent être aménagés à l’intention des personnes handicapées. En comparant le 1 % édicté par la norme et le 1,72 % de la population qui utilise une vignette, nous constatons un écart important. De plus, il est à noter que la norme directrice, entrée en vigueur le 7 novembre 2000, ne s’applique qu’aux installations faites après cette date. Pour toute construction datant

¹⁰ http://www.moelleepiniere.com/wp-content/uploads/2011/08/Stationnement_VF.pdf

de plus de 10 ans, on n'a pas à se conformer à cette norme. Il résulte de cette situation que le pourcentage réel du total des espaces de stationnement existant attribué aux places réservées est bien en deçà du 1 % prescrit.

En 2006, Statistique Canada estimait la population de Montréal à 1 854 442 habitants. Si on transfère le ratio de 1,72 % (pourcentage de la population québécoise ayant une vignette de stationnement), cela nous donne plus de 31 896 vignettes en circulation dans la ville de Montréal. Selon les informations qui se trouvent sur le site Internet de la Société en commandite Stationnement de Montréal, le nombre de places de stationnement réservées qui existent sur le territoire de la ville de Montréal se répartit comme suit : 131 places sur rue et 35 places dans les stationnements hors rue. Autrement dit, sur 3750 places régulières réparties dans les 36 terrains de stationnement hors rue, les places de stationnement réservées représentent moins de 0,92 %. Bien que nous ne soyons pas en mesure d'obtenir le nombre total de stationnements réguliers sur rue, il est aisé d'estimer que le ratio, en fonction des 131 places réservées répertoriées, doit tourner autour de 0,0001 %.

Pour être certain que les utilisateurs de vignettes auront suffisamment de places de stationnement réservées, il faudrait que le nombre réel de places de stationnement réservées se rapproche du ratio de 1,72 % mentionné ci-haut, ce qui n'est pas le cas. La situation est très préoccupante, en particulier dans les grandes agglomérations comme Montréal où la proportion de personnes handicapées est très importante en raison de la grande prévalence de services. De plus, il ne faut pas oublier que la population vieillit et que, à cause de leurs difficultés motrices et de leur état de santé, les personnes âgées sont des utilisateurs réguliers des vignettes. En ce moment, les chiffres de la SAAQ indiquent que 65 % des utilisateurs des vignettes sont des gens âgés de 65 ans ou plus.

Surveillance déficitaire des espaces réservés

En plus de devoir composer avec un nombre très limité de places réservées, les utilisateurs de vignettes font face à un nombre important de conducteurs délinquants qui occupent illégalement ces places, rendant leur utilisation encore plus difficile. Divers comportements fautifs peuvent être observés. Dans un premier temps, certains conducteurs sans vignette utilisent les places de stationnement réservées en demeurant dans leur véhicule pour attendre une personne qui est allée faire des emplettes ou encore se stationnent dans ces places seulement pour « quelques minutes », sans doute en se disant que cela ne nuit à personne. Enfin, certaines personnes utilisent illégalement la vignette d'une autre personne non présente dans le véhicule.

La surveillance des places réservées par les corps policiers est un enjeu important. Les policiers doivent s'assurer que la réglementation est respectée et donner des contraventions pour dissuader la population d'utiliser illégalement les places réservées. Trop souvent, les policiers se contentent de donner une contravention lorsque, au hasard d'une patrouille, ils aperçoivent un véhicule stationné illégalement dans un espace réservé situé dans la rue. Concrètement, il n'y a pas ou presque pas de patrouilles dont le travail est de vérifier les stationnements hors rue. Il est très rare que les policiers prennent la peine de

vérifier la validité d'une vignette en place sur un véhicule et encore plus rare qu'un agent prenne le temps de vérifier le certificat d'utilisateur pour s'assurer qu'une personne en train de se stationner est véritablement l'utilisateur légitime de la vignette.

Nous avons consulté les registres du Service de police de la ville de Montréal afin de prendre connaissance du nombre de contraventions reliées aux stationnements réservés distribuées dans les dernières années. Nous avons été surpris de constater que ce nombre était plutôt constant d'année en année, soit environ 6 000 contraventions distribuées aux délinquants pris sur le fait. Bien que ce nombre semble relativement élevé, une infime minorité du total des contrevenants a été mis à l'amende. De plus, le fait que le nombre soit constant corrobore le constat fait sur le terrain par les utilisateurs : les places continuent d'être occupées régulièrement par des véhicules sans vignette. Il est donc nécessaire de mener des campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs montréalais et d'intensifier la surveillance des places réservées.

Manque d'harmonisation dans l'implantation des espaces réservés

Tout d'abord, mentionnons qu'il n'existe pas de cadre de référence officiel concernant les normes à respecter dans l'implantation des stationnements réservés. Toutefois, en vertu de l'article 388 du Code de la sécurité routière, les places réservées doivent être identifiées par un panneau de signalisation de type P-150-5. Autrement dit, si un espace réservé n'est pas désigné par ce panneau précis, les policiers ne peuvent donner de constat d'infraction, laissant le champ libre aux utilisateurs non autorisés à les occuper impunément.

La problématique de l'harmonisation de la signalisation est principalement présente dans les stationnements hors rue, qui sont des stationnements privés. Dans les centres commerciaux par exemple, on utilise encore trop souvent les panneaux sur fond bleu, n'ayant pas de force légale. On néglige aussi d'utiliser le nombre de panneaux nécessaires ainsi que la peinture bleue pour marquer au sol. Cela a pour conséquences de diminuer la visibilité des stationnements réservés et d'augmenter leur utilisation par des personnes non autorisées. En résumé, nous pouvons affirmer que le peu d'encadrement législatif sur les dimensions des stationnements et la façon de les implanter engendre une mauvaise utilisation des stationnements réservés par les usagers de la route.

Par ailleurs, il faut comprendre qu'il ne suffit pas de réserver une place de stationnement pour qu'elle soit utilisable par une personne handicapée; il faut également que la configuration de cette dernière, tant au niveau de son emplacement que de sa configuration, respecte certaines normes définies d'accessibilité universelle. En effet, plusieurs véhicules adaptés sont munis de rampes pour permettre à un fauteuil roulant d'y pénétrer, nécessitant un espace de stationnement d'une largeur excédant les normes régulières. De plus, pour qu'une personne handicapée puisse circuler de son véhicule aux lieux de son déplacement, un parcours sans obstacle doit être mis à sa disposition. Ces éléments doivent donc être considérés dans les normes d'implantation à instaurer.

En absence de lois provinciales à l'égard des places réservées à appliquer au niveau municipal, il est de juridiction municipale de gérer l'implantation et la surveillance des places de stationnement réservées. Certaines municipalités compartimentées en arrondissements, comme Montréal, laissent à ces arrondissements la gestion de leur réglementation, créant une disparité de l'application à travers leur territoire. Considérant la complexité des enjeux entourant cette question, nous croyons qu'il est nécessaire que la Ville mère instaure un cadre de référence uniformisé sur l'ensemble de son territoire.

En ce qui concerne les espaces de stationnement réservés, nous demandons :

- Une harmonisation des normes d'implantation sur l'ensemble du territoire montréalais, ce qui permettrait d'avoir un cadre de référence légal à appliquer tant aux nouveaux projets qu'aux espaces existants;
- Une surveillance accrue des espaces de stationnements réservés et une tolérance zéro pour les infractions constatées;
- Une mise à jour du recensement des espaces de stationnements réservés existants à travers la ville, ce qui permettra de dresser un portrait de la situation actuelle; les données doivent être rendues publiques;
- Que le nombre minimum d'espaces de stationnements réservés au prorata des places disponibles dans un stationnement soit défini tel qu'indiqué dans le tableau qui suit.

Nombre de places de stationnement	Nombre minimal de places réservées
1 à 50	2
51 à 100	4
101 à 200	6
201 à 400	8
401 à 500	10
501 et plus	2 % du total

Thème 4 – Habitation accessible et adaptée

Des besoins particuliers, mais essentiels

La question du manque de logements accessibles ou adaptés n'est pas nouvelle. Les organismes communautaires œuvrant dans le milieu des personnes handicapées réclament depuis des décennies que des mesures soient mises en place pour répondre aux besoins criants de leur clientèle. Considérant le fait que cette situation n'ira qu'en empirant avec le vieillissement de la population, il est essentiel que les acteurs publics coordonnent leurs efforts pour mettre en application des mesures visant à corriger la situation.

Malheureusement, à ce jour, il semble que ce dossier ne soit jamais considéré comme une priorité, et ce, tant au niveau des élus que des autres grands acteurs travaillant le dossier du logement. En effet, il semble que les besoins des personnes ayant des limitations font figure d'enfant pauvre par rapport à d'autres préoccupations.

Pour les PALF, particulièrement pour celles se déplaçant en fauteuil roulant, se trouver un logement est particulièrement difficile. Que l'on parle d'un problème génétique à la naissance, d'un accident ayant causé une paralysie, d'une maladie dégénérative ou tout simplement d'un changement de condition lié au vieillissement, les raisons pour lesquelles une personne peut avoir besoin de se trouver un logement accessible et adapté à sa condition sont multiples.

Dans bien des cas, notamment lorsqu'il s'agit d'un changement de condition subite comme par exemple après un accident, le délai dont disposent ces personnes pour se trouver un nouveau logement en terminant leur réadaptation est très court. Comme les centres de réadaptation n'ont pas un mandat lié à l'hébergement, bien qu'ils puissent accompagner leurs clients dans les démarches nécessaires, ces personnes doivent elles-mêmes trouver des solutions pour se loger convenablement.

En général, ces personnes ne peuvent accéder à leur ancien domicile en raison du manque d'accessibilité des lieux; souvent, elles ne peuvent entrer dans le logement en fauteuil roulant ou, si cela est possible, elles ne peuvent accéder à des installations de base comme la cuisine ou la salle de bain.

Il va sans dire que la plupart des gens ne sont pas équipés pour faire face à cette situation au moment où elle se présente :

- l'adaptation à la nouvelle réalité du handicap n'est pas encore complète et beaucoup de travail pour retrouver une certaine autonomie dans les gestes quotidiens est encore à faire;
- l'accident encore récent a souvent un impact financier majeur pour la personne qui, du jour au lendemain, ne peut plus travailler et subvenir aux besoins de sa famille;
- Une grande part de ces personnes a à gérer des situations familiales difficiles (seulement 20 % des couples survivent à cette épreuve).

Les questionnements engendrés par le besoin pressant de trouver des solutions sont une source de stress majeure pour ces personnes qui ne connaissent souvent pas les options qui s'offrent à elles. De plus, à ce stade de leur réadaptation, beaucoup ne sont pas réellement en mesure de définir avec précision l'ensemble de leurs objectifs et besoins en termes de logement en raison d'une situation familiale et financière incertaine et d'une capacité à mener les activités de la vie quotidienne de manière autonome encore à définir.

Adapter ou déménager

La clientèle que nous représentons a des besoins particuliers et son inclusion sociale nécessite un support communautaire qui, malheureusement, lui fait souvent défaut dans les ressources résidentielles disponibles.

Deux options s'offrent alors à elles : faire adapter le logement actuel ou déménager dans un logement adapté.

Dans le premier cas, les démarches de mise en accessibilité d'un domicile (que ce soit par le Programme d'adaptation de domicile (PAD) géré par la Société d'habitation du Québec [SHQ] ou financé par un agent payeur comme la Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] ou la Commission de la santé et de la sécurité du travail [CSST]) sont longues. Il arrive régulièrement qu'il s'écoule entre un et deux ans avant que le processus ne soit complété. Pendant la période tampon entre la fin de la réadaptation en interne et la fin des travaux d'adaptation, les nouveaux blessés médullaires doivent trouver une solution de logement temporaire. En ce moment, ce type de ressource est pour ainsi dire inexistant. En effet, il est extrêmement difficile et coûteux de trouver des logements de transition adaptés aux besoins d'une personne ayant une limitation motrice majeure.

Les CHSLD et les résidences pour personnes âgées sont souvent les seules ressources disponibles, mais ne sont pas des environnements appropriés pour la plupart des personnes dans cette situation qui sont en général des personnes jeunes et actives. En effet, ces milieux de vie ne permettent pas de mettre en application les acquis de la réadaptation et nous avons régulièrement constaté que les personnes qui se voient obligées d'y vivre par manque d'alternatives ne réalisent pas leur plein potentiel d'intégration sociale. Ils développent divers problèmes de santé par manque de stimulation et d'activité physique, ils souffrent d'isolement et même parfois de détresse psychologique, leur réseau social tend à s'effriter.

Les ressources résidentielles transitoires permettant de faire le pont entre la période de réadaptation intensive et l'intégration du milieu de vie définitif sont donc un élément important du cheminement menant à l'intégration sociale de ces personnes.

Par ailleurs, une portion importante des personnes que nous représentons ne réintégreront pas le domicile qu'ils occupaient lors de leur accident. Plusieurs raisons peuvent motiver le choix de déménager dans un domicile plus adapté à leur nouvelle réalité : l'impossibilité architecturale de rendre accessible le logement actuel, le manque de ressources à proximité de la résidence, le désir de se rapprocher de son

réseau social ou de services que la nouvelle condition requiert, le besoin d'un logement plus grand engendré par les aides techniques nécessitées par la nouvelle condition, etc.

Ces personnes doivent donc se mettre à la recherche d'un nouveau logement adapté aux contraintes de leurs limitations fonctionnelles. Malheureusement, à l'heure actuelle, il y a pénurie de logements adaptés pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

D'une part, le nombre de projets résidentiels communautaires comprenant des unités adaptées a sensiblement diminué dans les dernières années, ne permettant pas de subvenir aux besoins grandissants d'une population vieillissante. Les listes d'attente des diverses COOP d'habitation et de l'Office municipal d'habitation peuvent s'étirer sur une période de deux ans.

D'autre part, il n'existe à ce jour aucun support financier permettant aux propriétaires immobiliers de rendre accessibles leurs logements; les demandes du Programme d'adaptation de domicile doivent être faites par et pour les utilisateurs. Cette situation est un réel frein à l'augmentation du nombre de logements adaptés privés.

Aucun recensement n'est fait des logements accessibles ou adaptés afin d'avoir une image réaliste de la situation et de permettre un suivi de l'occupation des logements existants. Ainsi, il arrive fréquemment qu'un logement déjà adapté soit loué ou vendu à une personne n'ayant aucune limitation suite au départ de l'occupant initial et il sera donc « perdu » pour les personnes qui en auraient besoin.

Des solutions à envisager

Afin d'améliorer une situation très critique pour une part importante de la population dont les besoins n'iront qu'en augmentant avec le temps, il est essentiel de trouver des solutions rapidement.

I. DRESSER UN PORTRAIT DU PARC IMMOBILIER ACCESSIBLE ET ADAPTÉ

Une première démarche à mettre de l'avant serait de procéder à un recensement exhaustif du parc de logements accessibles ou adaptés du territoire montréalais, d'une part du côté des COOP et des OBNL, mais également pour l'ensemble des HLM et des logements privés adaptés à travers le programme PAD de la SHQ. Cette démarche permettra d'avoir un portrait clair de la situation et d'identifier certains facteurs susceptibles d'améliorer rapidement la situation.

En effet, à partir de ces données, il sera plus aisé de voir quel pourcentage de ces logements est réellement occupé par des personnes ayant des limitations, de même que les raisons lesquelles ils ne le sont pas. Ces constats permettront de définir quelles mesures peuvent être mises de l'avant pour améliorer cette situation.

II. MAXIMISER LES RESSOURCES EXISTANTES

Un autre élément à considérer concerne la procédure de sélection des candidats aux logements sociaux. Nous considérons que cette dernière devrait être revue et uniformisée en vue de favoriser un

pourcentage plus important d'occupants ayant une limitation physique. Ainsi, il serait assuré que les fonds investis dans l'augmentation du parc immobilier accessible servent concrètement à répondre aux besoins criants de ces personnes.

Cette mesure devrait s'appliquer tant pour les ressources existantes que pour les nouveaux projets.

III. CENTRALISER L'OFFRE ET LA DEMANDE

Un des problèmes répertoriés à travers nos recherches est le manque de coordination entre l'offre et la demande de logements accessibles ou adaptés.

Comme le soulignait Société Logique dans son communiqué du 26 septembre 2012 : « Actuellement, les personnes handicapées ont très peu de ressources lorsqu'elles cherchent un logement. Et les propriétaires, qu'ils soient privés, sociaux ou communautaires, ne savent pas où s'adresser pour trouver rapidement preneur lorsqu'un logement se libère... Pourtant, le milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles réclame depuis deux décennies un réel soutien de la Société d'habitation du Québec et de l'Office des personnes handicapées du Québec afin de mettre efficacement en contact l'offre et la demande... »¹¹

Nous ne pouvons plus calculer le nombre de fois où des promoteurs immobiliers ou des administrateurs de COOP d'habitation nous ont confié avoir dû louer un logement accessible à une personne n'en ayant pas besoin, faute d'avoir su où trouver des candidats ayant des limitations.

MÉMO-Qc considère qu'il est essentiel de centraliser l'information pour s'assurer que la denrée rare et essentielle que sont les logements accessibles ou adaptés puisse servir aux personnes qui en ont vraiment besoin; un guichet unique regroupant l'offre et la demande assurerait que les différentes parties aient un bassin de logements et de candidats adéquats et au bon moment.

IV. INVESTIR DANS LA COMMUNAUTÉ

MÉMO-Qc considère qu'il est du devoir des élus d'agir pour augmenter le nombre de logements accessibles et adaptés, dans un esprit de développement durable axé sur les besoins de sa population.

La part de la population ayant besoin de logements de ce type ne pouvant qu'augmenter dans les années à venir, il est essentiel d'agir aujourd'hui pour prévoir pour demain et éviter que la situation actuelle, déjà très préoccupante, ne devienne carrément dramatique et ingérable. C'est pourquoi nous croyons qu'il est indiqué d'investir dans la construction de plus de logements sociaux destinés à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles.

Par exemple, nous croyons que tout nouveau projet résidentiel, peu importe la grandeur du bâtiment, devrait obligatoirement compter un pourcentage minimum de logements universellement adaptés

¹¹ <http://www.societelogique.org/contenu?page=actualites&nID=66>

largement supérieur au 10 % actuel qui est nettement insuffisant en regard du ratio de la population vivant avec des limitations fonctionnelles.

Par ailleurs, toute subvention octroyée à un projet en vue d'en améliorer l'accessibilité devrait être accompagnée d'une obligation de favoriser des occupants ayant une limitation.

V. DIVERSIFIER L'OFFRE

Dans les dernières années, nous avons assisté à un retrait de l'État dans la question du logement social; il n'y a pas eu de construction de nouveaux HLM depuis près de vingt ans à Montréal et le nombre de logements publics ne suit pas la hausse de la demande.

Considérant que le droit au logement est essentiel, nous considérons qu'il est de la responsabilité des élus de veiller à ce que les besoins de la population, en particulier pour les personnes plus vulnérables, soient reconnus et que des ressources appropriées soient disponibles pour y répondre. Dans la mesure où le parc résidentiel actuel ne répond pas aux besoins criants des personnes vivant avec des limitations, il importe que de nouveaux projets adaptés aux particularités d'une clientèle diversifiée soient créés. Bien entendu, il faut plus de logements subventionnés, car les personnes vivant avec des limitations sont en grande proportion dans une situation financière précaire.

Par ailleurs, comme décrit plus haut, le besoin d'avoir accès à des ressources résidentielles de type transitoire est manifeste, ce qui fait totalement défaut à ce jour. Ces logements permettraient d'accueillir des personnes en attente d'adaptation de leur résidence tout en leur offrant un cadre de vie adapté à leurs besoins pendant une période allant de quelques mois à un an.

Finalement, le manque de logements adaptés dans le marché locatif régulier, tout comme dans celui des condominiums d'ailleurs, est également problématique, forçant des personnes simplement en recherche d'un lieu de vie pour une plus longue durée à occuper d'autres types de ressources plus spécialisées et coûteuses socialement. Il faut donc s'assurer que les projets de constructions neuves comptent un pourcentage de logements accessibles ou adaptés répondant aux besoins de la part de la population vivant avec des limitations.

VI. DES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS MIEUX ADAPTÉS

La rétro-installation d'éléments visant à rendre plus accessible ou adapter un logement qui ne l'est pas peut être un processus coûteux pour les propriétaires. C'est pourquoi il faut créer des incitatifs financiers visant à ne pas mettre tout le fardeau de cette dépense sur ces derniers quand ils ont le désir d'adapter leurs logements.

Bien qu'à l'heure actuelle les subventions disponibles proviennent de la SHQ, les modalités du programme PAD ne permettent pas de permettre qu'un logement puisse être adapté à la demande de son propriétaire. En ce moment, les demandes du Programme d'adaptation de domicile doivent être faites par et pour les utilisateurs et cette situation est un réel frein à l'augmentation du nombre de logements

adaptés privés. Nous croyons que la Ville devrait être proactive et offrir aux propriétaires de logements locatifs de son territoire des incitatifs financiers pour procéder à la mise en accessibilité de leurs logements.

En ce qui concerne l'habitation accessible et adaptée, nous demandons à la Ville de Montréal :

- De procéder à un recensement exhaustif du parc de logements accessibles ou adaptés à travers le territoire montréalais ;
- D'instaurer une procédure de sélection des candidats aux logements sociaux favorisant un pourcentage plus important d'occupants ayant une limitation physique ;
- De créer un guichet unique regroupant l'offre et la demande en logements accessibles ou adaptés de tous types ;
- D'investir dans la construction de plus de logements sociaux destinés à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles ;
- De développer de nouveaux projets d'habitation ayant des vocations adaptées aux besoins de clientèles diversifiées ;
- D'offrir des incitatifs aux propriétaires de logements locatifs privés désirant procéder à la mise en accessibilité de leurs logements.

Thème 5 – Accessibilité du bâti et aménagement du territoire

Pour permettre à toute personne d'exercer ses droits et responsabilités de citoyen, il est essentiel que l'ensemble des édifices de la Ville déjà existants soient universellement accessibles tout en s'assurant que le futur parc immobilier réponde aux critères d'accessibilité universelle. Ceci s'applique tant aux édifices ouverts au public qu'à ceux qui ne le sont pas dans une perspective où la Ville a le devoir d'atteindre les cibles du programme d'accès à l'égalité en emploi fixées par la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec (CDPDJQ).

Afin de permettre à l'ensemble des citoyens montréalais la réalisation de leurs activités quotidiennes, la Ville doit procéder à des aménagements urbains permettant des déplacements sécuritaires et inclusifs tout en respectant la chaîne de déplacement dans toutes ses composantes.

Il en va de même pour l'ensemble des commerces de proximité qui sont, dans une large majorité, inaccessibles aux PALF.

Les éléments dont il faut tenir compte pour réaliser ces objectifs sont multiples, démontrant l'importance d'intégrer le concept d'accessibilité universelle de manière transversale au sein des différents départements et arrondissements de la vie municipale. Il serait impossible d'en faire ici une liste exhaustive, mais voici quelques exemples et pistes d'action à intégrer.

- Au niveau du mobilier urbain, citons l'importance d'avoir des parcomètres accessibles et des terrasses qui, en plus d'être accessibles aux personnes à mobilité réduite, ne viennent pas entraver leur accès aux commerces ou mettre la circulation des personnes ayant des limitations visuelles en péril.
- Au niveau de la chaussée, il est important de construire et d'entretenir les trottoirs selon les normes prescrites. Ils doivent être munis de joints de béton et de bateaux-pavés dont la dénivellation de la descente est de 15 millimètres.
- Au niveau de la signalétique et de la sécurité des déplacements, il faut des signaux sonores aux intersections correspondantes à l'un ou l'autre des critères établis, de même que des temps de traverse plus longs aux intersections comportant plusieurs voies de circulation. Par ailleurs, une réflexion doit être menée concernant les pistes cyclables afin qu'elles n'interfèrent pas dans le corridor piétonnier comme c'est souvent le cas actuellement.
- Lorsque des travaux de réfection de la chaussée sont en cours ou encore lors de la réalisation d'un chantier de construction, il est essentiel de sécuriser le chantier de manière adéquate et de prévoir un parcours alternatif sans obstacle et accessible.
- En période hivernale, une attention toute particulière doit être apportée aux pratiques de déneigement afin de s'assurer de ne pas créer d'obstacles aux déplacements des PALF. En effet, il est nécessaire de complètement dégager les trottoirs, bateau-pavés, traverses piétonnes, etc. Par ailleurs, il serait vraiment très intéressant de dégager en priorité les débarcadères et stationnements réservés.

- Finalement, nous considérons que la Municipalité a le devoir de s'assurer que l'ensemble des nouveaux projets de construction sur son territoire réponde aux normes d'accessibilité universelle et qu'une réglementation de construction et d'urbanisme pour la mise en accessibilité devrait être instaurée. Ainsi, avant de délivrer un permis, la Ville devrait valider que ces normes ont été intégrées aux plans et devis et vérifier qu'elles ont été respectées lors de la réalisation. Cela est valable tant pour les petits que les grands projets de la métropole.

En ce qui concerne l'accessibilité du bâti et l'aménagement du territoire, nous demandons :

- Que la Ville intègre les principes de l'accessibilité universelle en amont de tout nouveau projet ;
- Que l'ensemble des édifices de la Ville déjà existants soient rendus universellement accessibles dans un délai raisonnable, et ce, tant en ce qui concerne les édifices ouverts au public que ceux qui ne le sont pas ;
- Que la Ville atteigne ses cibles du programme d'accès à l'égalité en emploi fixés par la CDPDJQ ;
- Que la Ville travaille activement à trouver des solutions pour que l'ensemble des commerces de proximité soient accessibles ;
- Que soit mis en place des incitatifs pour encourager les commerçants à rendre leurs installations accessibles ;
- Qu'une réglementation de construction et d'urbanisme soit mise en place en ce qui a trait à l'accessibilité universelle, tant au niveau des plans et devis que de la réalisation.

Thème 6 – Vie démocratique

La Ville de Montréal a su faire un premier pas dans la bonne direction en adoptant en 2011 sa Politique municipale d'accessibilité universelle. Il est maintenant temps de procéder à une mise en application plus concrète de cette dernière et de se donner de nouveaux outils pour le faire.

Afin de donner plus de portée à ce concept et de l'intégrer aux mécanismes démocratiques municipaux, nous proposons d'inclure l'accessibilité universelle dans la Charte des droits et responsabilités des citoyens. De plus, nous demandons à ce que soit nommé un élu responsable de l'accessibilité universelle à la Ville et dans chacun des arrondissements.

Un des problèmes fréquemment rencontrés par les PALF et les organismes qui les représentent dans la promotion de leurs besoins et de leurs droits est le manque de compréhension de leurs interlocuteurs par rapport à leur réalité. Afin d'offrir des services aux citoyens qui répondent davantage aux besoins des PALF, le personnel des différents services centraux et d'arrondissements en contact avec les citoyens doit être conscientisé aux obstacles rencontrés par les PALF. Ces formations devraient être menées en collaboration avec le milieu communautaire qui pourra sensibiliser le personnel aux réalités vécues par les PALF et les guider dans les bonnes techniques d'accueil. De plus, elles pourraient bénéficier de séances de formation sur les normes d'accessibilité universelle.

Comme tout citoyen, les PALF doivent pouvoir avoir accès aux processus démocratiques. Pour rendre cela possible, plusieurs éléments doivent être améliorés. D'une part, il est nécessaire de rendre universellement accessibles les séances du conseil de ville et les séances des conseils d'arrondissement en matière d'architecture, de communications et de formation. Finalement, il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité de tout ce qui concerne le processus électoral en matière d'architecture, de communications et de formation.

En ce qui concerne la vie démocratique, nous demandons que la Ville de Montréal :

- Inclue l'accessibilité universelle dans la Charte des droits et responsabilités des citoyens ;
- Fasse en sorte que soit nommé un élu responsable de l'accessibilité universelle à la Ville et dans chaque arrondissement ;
- Propose des formations, en collaboration avec le milieu communautaire, sur les difficultés rencontrées par les PALF à son personnel en contact avec les citoyens ;
- Rende universellement accessibles les séances de ses différentes instances, de même que tout ce qui concerne le processus électoral.

Conclusion

Les arguments soutenant l'importance de l'accessibilité universelle sont aujourd'hui largement admis dans la société québécoise et même internationalement. On reconnaît qu'il n'est plus acceptable de laisser toute une partie de la population de côté et qu'il faut agir collectivement pour permettre aux personnes ayant une limitation physique de participer activement à la société.

Toutefois, pour que cette volonté ne demeure pas qu'un vœu pieux, il est nécessaire de se donner collectivement les moyens de nos ambitions. Cela est d'autant plus vrai aujourd'hui, compte tenu des défis que le vieillissement croissant actuel de la population amène dans l'organisation des services aux citoyens et de la pression grandissante qu'il exercera dans les prochaines années sur les structures et organisations en place.

Les besoins de mobilité de l'ensemble de la population, incluant les PALF, n'iront pas en diminuant, bien au contraire. En effet, des facteurs comme le souhait de favoriser l'intégration au marché de l'emploi et de préférer le maintien à domicile chez cette clientèle feront en sorte que ces personnes auront de plus en plus le besoin et le désir de pouvoir se déplacer et de réaliser leurs activités de façon autonome et de manière équivalente en bénéficiant des mêmes services, informations et installations que l'ensemble de la population.

L'accès au transport, au logement, à la consommation, à la vie démocratique et à une vie active et satisfaisante est un désir légitime et même un droit que partagent tous les citoyens, incluant les PALF. Toutefois, pour ces derniers, ce sont des enjeux qui demeurent un défi quotidien de par les obstacles encore présents à bien des niveaux. De ce fait, la consultation actuelle visant à établir une vision collective et durable sur les objectifs à atteindre en tant que métropole moderne doit tenir compte des besoins des PALF dans une perspective large. Il faut que cette réflexion nous amène à concevoir l'accessibilité universelle comme un processus transversal et regroupant un ensemble de facteurs permettant l'inclusion sociale des personnes handicapées et, par le fait même, un usage égal des services et installations de notre société par tous les citoyens.

Pour mener à bien ce grand projet de société, il nous faut décider collectivement d'investir aujourd'hui dans l'avenir. Évitions de répéter les erreurs du passé qui nous ont appris qu'il est coûteux, tant au niveau financier qu'au niveau social, de ne pas tenir compte des besoins de l'ensemble de la population dans l'organisation de notre société.

En terminant, rappelons-nous que les besoins des PALF ne sont, en vérité, que des révélateurs des besoins de tous qui, à un moment ou à un autre de la vie, seront confrontés à des situations venant contraindre leur mobilité. Investir dans l'accessibilité universelle est donc un choix sensé, réfléchi, rentable et durable!

Nos demandes en 27 points

En ce qui concerne les plans d'action en matière d'accessibilité universelle, nous demandons que la Ville de Montréal, en concertation avec les partenaires du milieu communautaire :

- Réalise un plan d'action central et assujéti à une obligation de budget récurrent minimal dédié à l'accessibilité universelle ;
- Produise un guide des bonnes pratiques liées à l'accessibilité universelle facilitant la compréhension des normes et des méthodes d'implantation.

En ce qui concerne le transport collectif, nous demandons que la Ville de Montréal :

- Investisse sérieusement et rapidement dans la mise en accessibilité de son réseau de transport ;
- Intensifie les démarches visant à l'obtention d'un programme dédié à l'accessibilité universelle avec de nouveaux budgets récurrents, en concertation avec ses partenaires ;
- Fasse des représentations afin que :
 - La contribution du Ministère se base sur un pourcentage du coût réel par déplacement des AOT;
 - Le programme d'aide au transport adapté soit bonifié en tenant compte de la hausse d'achalandage;
 - Le programme d'aide au transport adapté soit assorti d'une enveloppe protégée.
- Fasse pression sur le MTQ pour l'intégration du PSATAITPFR dans sa nouvelle politique québécoise de mobilité durable ;
- Investisse dans la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception afin que le parc de taxis privés soit largement accessible aux PALF.

En ce qui concerne les espaces de stationnement réservés, nous demandons :

- Une harmonisation des normes d'implantation sur l'ensemble du territoire montréalais, ce qui permettrait d'avoir un cadre de référence légal à appliquer tant aux nouveaux projets qu'aux espaces existants;
- Une surveillance accrue des espaces de stationnements réservés et une tolérance zéro pour les infractions constatées;
- Une mise à jour du recensement des espaces de stationnements réservés existants à travers la ville, ce qui permettra de dresser un portrait de la situation actuelle; les données doivent être rendues publiques;
- Que le nombre minimum d'espaces de stationnements réservés au prorata des places disponibles dans un stationnement soit défini tel qu'indiqué dans un tableau qui se trouve à la page 13 du présent document.

En ce qui concerne l'habitation accessible et adaptée, nous demandons à la Ville de Montréal :

- De procéder à un recensement exhaustif du parc de logements accessibles ou adaptés à travers le territoire montréalais ;
- D'instaurer une procédure de sélection des candidats aux logements sociaux favorisant un pourcentage plus important d'occupants ayant une limitation physique ;
- De créer un guichet unique regroupant l'offre et la demande en logements accessibles ou adaptés de tous types ;
- D'investir dans la construction de plus de logements sociaux destinés à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles ;
- De développer de nouveaux projets d'habitation ayant des vocations adaptées aux besoins de clientèles diversifiées ;
- D'offrir des incitatifs aux propriétaires de logements locatifs privés désirant procéder à la mise en accessibilité de leurs logements.

En ce qui concerne l'accessibilité du bâti et l'aménagement du territoire, nous demandons :

- Que la Ville intègre les principes de l'accessibilité universelle en amont de tout nouveau projet ;
- Que l'ensemble des édifices de la Ville déjà existants soient rendus universellement accessibles dans un délai raisonnable, et ce, tant en ce qui concerne les édifices ouverts au public que ceux qui ne le sont pas ;
- Que la Ville atteigne ses cibles du programme d'accès à l'égalité en emploi fixés par la CDPDJQ ;
- Que la Ville travaille activement à trouver des solutions pour que l'ensemble des commerces de proximité soient accessibles ;
- Que soit mis en place des incitatifs pour encourager les commerçants à rendre leurs installations accessibles ;
- Qu'une réglementation de construction et d'urbanisme soit mise en place en ce qui a trait à l'accessibilité universelle, tant au niveau des plans et devis que de la réalisation.

En ce qui concerne la vie démocratique, nous demandons que la Ville de Montréal :

- Inclue l'accessibilité universelle dans la Charte des droits et responsabilités des citoyens ;
- Fasse en sorte que soit nommé un élu responsable de l'accessibilité universelle à la Ville et dans chaque arrondissement ;
- Propose des formations, en collaboration avec le milieu communautaire, sur les difficultés rencontrées par les PALF à son personnel en contact avec les citoyens ;
- Rende universellement accessibles les séances de ses différentes instances, de même que tout ce qui concerne le processus électoral.

Bibliographie

I. LOIS DU QUÉBEC

Code de construction, Loi sur le bâtiment, L.R.Q., c. B-11

Code de la sécurité routière. L.R.Q. chapitre C-24.2

Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale : L.R.Q., c. E-20.1

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1.

Loi sur les compétences municipales L.R.Q., chapitre C-47.1.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q. chapitre A-19.1.

Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, p.6, article 5.

II. AUTRES PUBLICATIONS

ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DE LA RIVE-SUD OUEST. Espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées. Ensemble... faisons respecter ces espaces en adoptant le panneau d'affichage réglementaire P-150. URL : <http://www.aphrso.org/pdf/depliant-stationnement.pdf>

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées. Juin 2009. 84 p. URL : http://www.ophq.gouv.qc.ca/documents/Politique_a_part_entiere.pdf

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités. URL : http://www.ophq.gouv.qc.ca/Documents/plan_actions/1207_MAJ%202010-03-01_Guide%20stationnement%20ph_062010.pdf

VILLE DE QUÉBEC et INSTITUT DE RÉADAPTATION EN DÉFICIENCE PHYSIQUE DE QUÉBEC (IRD PQ). Guide pratique d'accessibilité universelle, Manuel d'utilisation, novembre 2003, 22 p. URL : http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/amenagements_adaptes.aspx

Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées, p.28.

L'autonomie pour tous, livre blanc sur la création d'une assurance autonomie, ISBN 978-2-550-68015-4, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013.

Politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité.

Convention relative aux droits des personnes handicapées adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies le 6 décembre 2006.

Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada. p. 21

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUEBEC. Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011, p. 37.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. Plan stratégique 2020.

III. SITES INTERNET

<http://www.societelogique.org/dev/contenu/?page=infotech/stationnement>

http://www.statdemtl.qc.ca/index.php?page_id=322&lang=fr

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2076,2453845&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://www.the-london-taxi.com/london_taxi_accessibility