



## RECOMMANDATIONS

SUR LA

CHARTE DES PIÉTONS DE LA VILLE DE MONTRÉAL

PRÉSENTÉES À

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL SUR LA MISE EN VALEUR  
DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT  
COLLECTIF

PAR LA

TABLE DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES  
HANDICAPÉES DU ROPMM ET DU CRADI

LE 22 AOÛT 2006

## Sommaire

<b>Le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain</b>	<b>3</b>
<b>Le Regroupement des Usagers du Transport Adapté de Montréal</b>	<b>4</b>
<b>1 Définition de l'accessibilité universelle selon la ville de Montréal</b>	<b>5</b>
<b>2 Le concept d'accessibilité universelle : une question d'égalité</b>	<b>5</b>
<b>3 La charte du piéton</b>	<b>6</b>
<b>4 Mesures concrètes</b>	<b>7</b>

*Regroupement des organismes de promotion  
du Montréal métropolitain*

ROPMM – 4590 d'Orléans, bur. 102, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-4888 Téléc. (514) 255-8887

CRADI – 4590 d'Orléans, bureau 103, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-8111 Téléc. (514) 255-3444

Le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM) est un organisme à but non lucratif fondé en 1985. Il regroupe vingt-huit organismes, situés sur l'île de Montréal, qui sont engagés dans la défense des droits et la promotion des intérêts des personnes ayant une déficience motrice, visuelle, auditive, du langage et de la parole et organique ainsi que leur famille.

### Objectifs :

- └ Regrouper les organismes de base de la région métropolitaine qui sont engagés dans la promotion des droits et à la défense des intérêts des personnes handicapées et de leur famille;
- └ Favoriser la concertation entre les organismes-membres sur des dossiers d'intérêts communs ;
- └ Développer des liens de communication, d'échange et de collaboration entre les organismes-membres, ainsi qu'avec les dix-huit autres organismes régionaux du Québec;
- └ Entreprendre des actions communes ayant pour but l'amélioration des conditions de vie des personnes handicapées et de leur famille;
- └ Faire les représentations nécessaires auprès des différentes autorités pour l'avancement de ces objectifs.

### Dossiers :

Les dossiers du ROPMM cernent les réalités, les options et les solutions concernant des problématiques comme :

*Le maintien en milieu de vie naturel;*

*L'inclusion sociale;*

*La qualité de vie des personnes handicapées et leurs conditions sociales, économiques et culturelles;*

Plus précisément, les différents thèmes suivants sont analysés et traités par le biais de la **concertation** et de la **représentation** :

- |   |                                     |     |   |                              |
|---|-------------------------------------|-----|---|------------------------------|
| └ | Maintien à domicile                 | à   | └ | Transport adapté et régulier |
| └ | Soutien aux familles                | aux | └ | Services éducatifs           |
| └ | Ressources résidentielles           |     | └ | Accompagnement               |
| └ | Accessibilité universelle           |     | └ | Logement                     |
| └ | Emploi et formation professionnelle |     | └ | Vie associative              |
| └ | Intégration en garderie             | en  | └ | Financement                  |

**R**egroupement des  
**U**sagers du  
**T**ransport  
**A**dapté de Montréal



3800 Radisson, Montréal (Québec) H1M 1X6 Tél. : 514 255-0765 Fax. : 514 255-5747 Email : rutamtl@biz.videotron.ca

En 1978, le gouvernement provincial confère aux municipalités la responsabilité d'offrir un service de transport pour tous et aussi adapté aux besoins des personnes handicapées. En 1980, la Société de Transport de la CUM met sur pied son service de transport adapté. Un groupe de personnes handicapées, soucieux de la qualité du service de transport offert aux personnes handicapées, fonde en 1980 le Regroupement des Usagers du Transport Adapté (le RUTA de Montréal). Cet organisme a pour but premier de veiller à ce que la STM développe sur son territoire un système de transport adapté qui réponde réellement aux besoins des personnes handicapées. Le RUTA fait également la promotion de l'accessibilité du réseau régulier du transport en commun. Le RUTA coordonne la Table de concertation transport des personnes handicapées du ROPMM et du CRADI.

Les objectifs du RUTA de Montréal:

- Regrouper les personnes handicapées du transport adapté et régulier
- Relever leurs besoins en terme de transport
- Représenter et défendre les intérêts des usagers dans toutes les discussions concernant le transport des personnes handicapées
- Informer les usagers du travail et des progrès effectués dans chacun des dossiers
- Promouvoir l'adaptation du réseau régulier afin de permettre le déplacement des personnes handicapées
- Sensibiliser la population à la réalité du transport des personnes handicapées

## **1 Définition de l'accessibilité universelle selon la Ville de Montréal**

La notion d'accessibilité universelle est mise de l'avant dans les nombreux documents de planification urbaine et de référence de la Ville de Montréal. Ainsi, le sommet de la Ville de Montréal en 2002 a d'abord reconnu le concept d'accessibilité universelle dans les fondations de la nouvelle ville. Puis, le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, la charte montréalaise des droits et responsabilités, le rapport de consultation et recommandations sur le portrait et le diagnostic du plan de transport de la Ville de Montréal et le plan d'action 2006 de la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle ont continué dans cette voie en réaffirmant ce principe d'aménagement urbain .

C'est le plan d'urbanisme qui définit à la page 137 l'accessibilité universelle de la façon la plus précise : « L'accessibilité universelle constitue un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture. Son objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la ville, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Ces limitations peuvent être d'ordre permanent ou temporaire, liées à l'âge ou à des déficiences physiques ou intellectuelles. Il importe donc de concevoir l'aménagement urbain et l'architecture de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle aux personnes présentant de telles limitations dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. »

## **2 Le concept d'accessibilité universelle : une question d'égalité**

Bien souvent la limitation fonctionnelle d'une personne est amplifiée par l'environnement, l'espace dans lequel la personne évolue. On attribue alors à l'individu des difficultés qui relèvent en fait, bien souvent, de l'aménagement de la société environnante. L'enjeu de l'accessibilité est donc de proposer un concept d'aménagement permettant à toute personne ayant des limitations fonctionnelles d'accéder aux divers lieux, aux espaces de travail, à une activité ou à un service de la même manière que tous les autres citoyens. Toutes les déficiences sont alors considérées (motrice, visuelle, auditive, cognitive, etc.) de même que les situations temporaires de limitations de la mobilité ( femmes enceintes, parents avec poussette, jambe plâtrée...). Plus

ROPMM – 4590 d'Orléans, bur. 102, Montréal (Q)C H1X 2K4 – Tél. (514) 255-4888 Téléc. (514) 255-8887

CRADI – 4590 d'Orléans, bureau 103, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-8111 Téléc. (514) 255-3444

généralement, c'est une question d'égalité des citoyens face à l'espace public et à l'accès aux services.

Intégrer l'accessibilité universelle signifie qu'en pratique les environnements sont conçus pour être tous accessibles de la même façon, au plus grand nombre d'utilisateurs. Par exemple, dans un bâtiment, une entrée en pente douce servira à l'ensemble des usagers plutôt qu'une rampe d'accès pour les uns et un escalier pour les autres. Par exemple, les places de stationnement payantes devraient avoir un seul système de perception. Présentement, les usagers ambulants utilisent la borne mais vue la hauteur de cet équipement, les usagers en fauteuil roulant sont, eux, contraints d'utiliser le parcomètre situé à la place de stationnement accessible.

En intégrant l'accessibilité universelle dès la conception d'un projet, les solutions privilégiées seront simples et esthétiques... à des coûts comparables à la réalisation traditionnelle. Le concept d'accessibilité universelle implique également une notion d'adaptabilité. Intégrées dès l'étape de la conception d'un environnement, les composantes d'adaptabilité permettront de répondre plus facilement à des besoins d'adaptation spécifiques.

### **3 La charte du piéton**

C'est avec enthousiasme que la table de concertation de transport pour les personnes handicapées du ROPMM et du CRADI, réunissant une vingtaine d'organismes de Montréal, constate que la charte du piéton est dotée d'un volet accessibilité universelle. Les efforts conjoints de l'administration municipale et des partenaires associatifs ont permis cette avancée significative.

La table de concertation souhaite rappeler que l'accessibilité renvoie d'abord à des actions transversales, et non pas sectorielles. À ce titre, la concertation entre les différents services municipaux concernés est primordiale. De plus, techniciens, élus, organismes privés, organismes publics, associations, usagers, se doivent d'interagir pour assurer la rationalisation des actions, l'évaluation permanente de leur efficacité et de leur maintien, l'information de l'utilisateur.

ROPMM – 4590 d'Orléans, bur. 102, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-4888 Téléc. (514) 255-8887

CRADI – 4590 d'Orléans, bureau 103, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-8111 Téléc. (514) 255-3444

Il s'agit maintenant d'assurer la concrétisation de ce principe d'accessibilité universelle. Cela demande un enchaînement d'actions qui, du domicile au transport, du transport à l'espace public, de l'espace public aux services privés, constitue la réalisation d'une « chaîne de l'accessibilité ». L'harmonisation des règles d'aménagement pour les piétons doit idéalement être replacée dans ce cadre. En ce sens, le renforcement des liens piétons vers les points d'accès au transport en commun mais aussi aux services publics et aux établissements commerciaux constituent un point d'importance.

Avant de proposer nos recommandations, nous tenons à souligner les points suivants :

- Notons qu'un document seulement disponible en version PDF ou en version papier est inaccessible aux personnes ayant une déficience visuelle. Une version WORD serait appropriée pour tous les documents municipaux.
- Dans des documents officiels, il convient de ne pas parler de fauteuil électrique mais plutôt de fauteuil motorisé (p.21, section 3.4, paragraphe 2, ligne 4).
- Il convient de ne pas limiter la portée du travail effectué pour l'accessibilité à certaines situations urbaines mais bien de l'étendre à toutes les situations urbaines. (p.21, section 3.4, paragraphe 2, ligne 6).
- Il faudrait réviser la formulation sur le transport adapté, elle sous-entend des inexactitudes. (p.21, section 3.4, paragraphe 6, ligne 2 et 3). Ainsi, environ 5000 déplacements par jour sont effectués par le transport adapté de Montréal et environ 17000 usagers sont inscrits à ce service.
- Il conviendrait, non seulement de rappeler le travail déjà effectué avec les associations mais aussi de les replacer dans une perspective d'avenir.

#### **4 Mesures concrètes pour un aménagement accessible de l'espace urbain**

Les mesures concrètes pour un aménagement accessible de l'espace urbain doivent répondre aux trois grands critères suivants :

- 1 Créer des équipements et des aménagements qui font l'affaire de tous
- 2 Créer des aménagements sans obstacles et sécuritaires
- 3 Créer une signalisation claire et précise, qui peut être comprise par tous les usagers de l'espace urbain

Ces mesures doivent également s'harmoniser pour permettre une chaîne de l'accessibilité : il faut considérer le déplacement des personnes dans son ensemble.

C'est pour cela que nous proposons des recommandations d'aménagement permettant à tous les citoyens montréalais

- A) des déplacements sur les trottoirs
- B) des déplacements dans les parcs et les espaces publics
- C) des déplacements aux intersections routières.
- D) des surfaces de déplacement accessibles
- E) un transfert facile pour les personnes à mobilité réduite du véhicule au trottoir

## A) Déplacements sur les trottoirs

### TERRASSE

L'implantation d'une terrasse doit se faire en retrait de la voie publique et dans la zone de plantation délimitée par des éléments fixes détectables de tous les cotés par la canne blanche des personnes ayant une déficience visuelle. Une terrasse aménagée sur le trottoir devient un obstacle pour tous les citoyens. Un espace de circulation dégagé doit être prévu. Les personnes ayant une déficience visuelle ne peuvent plus suivre la ligne des bâtiments, elles risquent de perdre leur orientation, sans compter la difficulté à détecter ces obstacles et à les contourner. Un espace proportionnel à l'achalandage mais d'un minimum de 1700 mm (toujours libre) doit être prévu pour les gens ayant une déficience motrice.

### MOBILIER URBAIN

#### A.1) Emplacement

L'implantation du mobilier urbain en bordure de la chaussée permet à toutes les personnes de circuler aisément. Le trottoir doit avoir une largeur libre de 1700 mm minimum. L'espace ainsi dégagé permet aux personnes ayant une déficience visuelle de maintenir leur orientation en suivant la ligne des bâtiments et elle permet aux personnes ayant une déficience motrice ou aux personnes possédant une poussette de circuler avec aisance.

ROPMM – 4590 d'Orléans, bur. 102, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-4888 Téléc. (514) 255-8887

CRADI – 4590 d'Orléans, bureau 103, Montréal (QC) H1X 2K4 – Tél. (514) 255-8111 Téléc. (514) 255-3444

## **A.2) Plantation**

Les branches de toute plantation dans les rues et dans les parcs ne doivent pas devenir des obstacles. Il est préférable d'utiliser des essences ayant une croissance plus verticale et de veiller à ce que les plantations des espaces privés n'envahissent pas les zones piétonnes. La base de tous les objets situés dans la ligne de déplacement doit être d'une hauteur maximale de 685mm afin d'être détectable avec la canne.

## **A.3) Présentoir**

Les informations se trouvant sur des présentoirs doivent permettre aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant de les consulter tout en permettant une lecture en vision de près pour les personnes ayant une basse vision. Le centre de l'affiche doit être à une hauteur de 1500 mm. De plus, la base du mobilier urbain doit être détectable par une personne ayant une déficience visuelle utilisant une canne.

## **A.4) Banc**

Des bancs installés le long des parcours piétonniers permettent aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'à tous les piétons de faire une halte et de se reposer. Le mobilier urbain doit se trouver en bordure de la chaussée. On doit aussi prévoir un espace permettant à une personne en fauteuil roulant d'accompagner une personne assise tout en étant à l'extérieur du parcours piétonnier.

## **A.5) Bouton d'appel**

Pour être accessible, le bouton d'appel du feu de signalisation doit être :

- facilement repérable ;
- situé dans un parcours sans obstacles ;
- entre 900 mm à 1060 mm du sol ;
- facilement manipulable.

## A.6) Éclairage

Il est important de retrouver sur les rues et dans les parcs un éclairage suffisant afin que tous les piétons puissent s'y promener en toute sécurité. Il faut éviter les recoins sombres propices aux agressions et au sentiment d'insécurité. Ainsi, un bon éclairage aide les personnes ayant une basse vision mais améliore aussi la sécurité des femmes.

## A.7) Signalisation de travaux de voirie

Lorsqu'il y a des travaux de voirie, il faut qu'ils soient signalés à toutes les intersections les précédant. Cela évitera des déplacements inutiles et épuisants pour

les personnes ayant des aides à la mobilité. De plus, tous les travaux de voirie doivent être cernés par des barrières solidement fixées, la barre inférieure étant au plus à 40 mm du sol et la barre supérieure à une hauteur d'au moins 900 mm, permettant ainsi aux personnes aveugles et amblyopes de repérer avec précision l'endroit où sont effectués les travaux et d'éviter que celles-ci trébuchent dans un trou.

## B) Déplacements dans les parcs et les espaces publics

### B.1) Orientation

Des espaces vastes au revêtement uniforme rendent l'orientation difficile. Un aménagement texturé au sol peut faciliter les déplacements des personnes ayant une déficience visuelle.

### B.2) Pente

Il faut favoriser les cheminements piétonniers en pente douce (pente inférieure à 1 : 20). Un cheminement piétonnier dont la pente est supérieure à 1 : 20 doit être traité comme une rampe.

## **C) Déplacements aux intersections routières**

### **C.1) Traverse piétonne sans obstacles**

Un revêtement uniforme et stable facilite le passage des personnes ayant des aides à la mobilité. On doit retrouver à chaque extrémité d'une traverse piétonne un bateau-pavé de 13mm par rapport à la rue. Un parcours droit facilite les déplacements des personnes ayant une déficience visuelle.

### **C.2) Intersection décentrée**

La traverse piétonne qui n'est pas au coin de la rue ne peut être localisée par la personne ayant une déficience visuelle. Pour assurer une traversée sécuritaire, cette intersection doit obligatoirement être munie d'un signal sonore.

### **C.3) Intersection en « T »**

L'absence de circulation parallèle rend les déplacements non-sécuritaires pour les personnes ayant une déficience visuelle. C'est pourquoi, ce type d'intersection doit être obligatoirement munit d'un signal sonore permettant ainsi un alignement durant la traversée.

### **C.4) Traverse piétonne désaxée**

Il est important de concevoir des parcours droits pour les personnes ayant une déficience visuelle et sans obstacles.

### **C.5) Traverse piétonne dans un rond-point**

Les voitures ne s'arrêtant pas dans un rond-point rendent la traversée de cette intersection périlleuse pour tous les piétons. L'écoute de la circulation ne permet pas aux piétons ayant une déficience visuelle de traverser un rond-point en toute sécurité puisque les voitures ne s'arrêtent jamais. Nous recommandons de ne pas privilégier les ronds-points dans les zones piétonnières.

### **C.6) Bateau-pavé sans obstacles**

Un bateau-pavé avec un seuil qui a une dénivellation de 13 mm et une pente de 1 :12 est facile à franchir pour une personne en fauteuil roulant et facile à détecter pour une personne ayant une déficience visuelle.. Il doit toujours être aligné avec la traverse piétonne.

### **C.7) Temps de la traversée**

Les feux de signalisation doivent être réglés afin de laisser suffisamment de temps aux personnes âgées, aux enfants ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite pour traverser une rue ou un boulevard en toute sécurité.

### **C.8) Signaux sonores**

Un signal sonore permet aux personnes qui l'utilisent d'effectuer une traversée en toute sécurité. Il sert à localiser le bouton d'appel, à indiquer le début du temps de traversée, il permet un enlignement durant toute la traversée et informe la personne du cycle du feu de circulation soit : la phase silhouette ou la phase de dégagement. Toutefois, pour maximiser l'efficacité du signal sonore, celui-ci doit être installé selon les normes prescrites par le Ministère des transport du Québec et mises en place par le service de circulation de la ville de Montréal. Finalement, le signal sonore est munit d'un code intégré évitant ainsi la pollution sonore dans l'environnement immédiat.

### **C.9) Feux exclusifs pour les piétons**

Les feux exclusifs pour les piétons empêchent la personne ayant une déficience visuelle d'avoir l'information auditive dont elle a besoin pour traverser. Habituellement, les personnes aveugles ou amblyopes traversent avec le départ d'une auto parallèle ; pour compenser, on doit installer des signaux sonores. Un tel type d'intersection sans signal sonore pourrait amener la personne aveugle et amblyope à effectuer une traversée en diagonale ou à se retrouver au beau milieu du carrefour.

## **C.10) Terre-plein**

Les règles à respecter dans la conception de cet équipement sont encore à définir. Lors de la traversée d'une intersection, le terre-plein ne doit pas devenir un obstacle pour les gens ayant une déficience visuelle et il doit offrir un lieu sécuritaire et accessible aux personnes qui doivent s'y arrêter, notamment les gens ayant une déficience motrice.

## **D Surfaces de déplacement**

### **D.1) Revêtement**

Les surfaces recommandées sont l'asphalte, le béton et les méga-pavés. La surface des parcours doit être régulière, stable, ferme et antidérapante. Les matériaux ne doivent pas s'affaisser et ainsi constituer des obstacles. Les matériaux utilisés doivent avoir le même comportement au froid. Pour les personnes ayant une déficience motrice, il ne doit pas y avoir d'ouverture au sol (grillage...) de plus de 13 mm de diamètre. La continuité des revêtements (sans seuil de 13 mm) entre la voie piétonne et la voie automobile ne permet pas aux personnes ayant une déficience visuelle d'identifier la présence de la rue. Ainsi, sur la rue Duluth aux alentours de la rue Prince-Arthur, le trottoir n'a pas de revêtement distinct de la rue.

### **D.2) Couvercle de puisard**

Un couvercle de puisard à motif de chevrons est plus sécuritaire pour les usagers en fauteuil roulant, les cyclistes et les poussettes car les roues ne peuvent être bloquées dans les ouvertures.

### **D.3) Trou de plantation**

Aux abords des plantations, il faut éviter les dénivellations entre la surface du trottoir et celle du trou de plantation afin d'éviter les chutes des piétons, qu'ils soient ambulants ou en fauteuil roulant.

#### **D.4) Déneigement**

En hiver, on doit entretenir les surfaces de revêtement le plus efficacement possible pour éviter l'accumulation de neige et de glace afin de conserver leur propriété antidérapante.

### **E) Intermodalité véhicule-piéton**

#### **E.1) Débarcadère**

Le débarcadère laisse un passage libre et permet à la personne ayant une déficience motrice de passer de la rue au trottoir lors de ses déplacements en autobus adapté ou en taxi. Lorsque la personne ayant une déficience motrice ne peut descendre directement sur le trottoir, celui-ci doit être muni d'un bateau-pavé afin de permettre à l'usager en fauteuil roulant de monter dessus. Devant le débarcadère, le trottoir doit avoir des dimensions libres de 3000 mm de large sur une longueur de 1700 mm.

#### **E.2) Stationnement**

Il est important d'élaborer et d'appliquer une politique de stationnement sur rue pour les personnes ayant une déficience motrice

##### **1. Stationnement résidentiel**

Il faut prévoir un accès permettant à l'usager qui a une déficience motrice de monter sur le trottoir à partir de sa place de stationnement afin d'accéder à son domicile par un parcours qui sera le plus court possible. Des mesures pour les familles ayant un enfant qui a une déficience motrice doivent également être mises en place. Il est important d'allouer une place de stationnement pour personne handicapée à ces familles. Selon le chapitre 2 de la Loi de la protection de la jeunesse, il est interdit de laisser un enfant sans surveillance dans la maison même si c'est pour aller stationner une automobile.

## 2. Stationnement public

Le système de perception des stationnements payants sur rue ainsi que des stationnements municipaux doivent être universellement accessibles. Il doit être à une hauteur maximum de 1050 mm pour que l'afficheur soit visible et qu'il soit facile d'y insérer la monnaie.

### E.3) Arrêt d'autobus

On doit prévoir des lieux d'embarquement et de débarquement sans obstacle suffisamment longs et larges pour les gens qui se déplacent en fauteuil roulant. En hiver, le déneigement des arrêts d'autobus doit être fait en priorité afin de permettre aux personnes ayant des aides à la mobilité de monter et de descendre de l'autobus en tous temps.