
*Le partage du réseau
cyclable montréalais : vers
une approche citoyenne
inclusive*

**Mémoire de l'Office des personnes
handicapées du Québec
Présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux
publics de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le
partage du réseau cyclable montréalais**

Le 23 novembre 2011

RÉDACTION

Andrée-Anne Perron
Conseillère
Direction de l'intervention collective régionale de
l'Ouest

SUPERVISION

Robert Allie
Directeur
Direction de l'intervention collective régionale de
l'Ouest

APPROBATION

Anne Hébert
Directrice générale adjointe

LE

23 novembre 2011

MISE EN PAGE

Marie-France Laniel
André Pépin
Agents de secrétariat

*Ce document est disponible en médias adaptés
sur demande.*

C:\Documents and Settings\rallie\Mes
documents\OPHQ\DICRO\Régions\Montréal\Mémoire
- Le partage du réseau cyclable montréalais v13.doc

N/D

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	1
INTRODUCTION	2
I. CADRE LÉGAL	4
A. LA LOI ASSURANT L'EXERCICE DES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES EN VUE DE LEUR INTÉGRATION SCOLAIRE, PROFESSIONNELLE ET SOCIALE COMME GUIDE À L'INTERVENTION MUNICIPALE	6
B. LA POLITIQUE À PART ENTIÈRE : POUR UN VÉRITABLE EXERCICE DU DROIT À L'ÉGALITÉ.....	9
II. PARTAGE EFFICACE ET INCLUSIF DU RÉSEAU CYCLABLE	13
LES UTILISATEURS D'AMM.....	14
III. AUTRES ENGAGEMENTS MUNICIPAUX LIÉS	18
CONCLUSION	24
ANNEXE A	27
LES RECOMMANDATIONS DE L'OFFICE	27
ANNEXE B	30
LEXIQUE	30
PERSONNES HANDICAPÉES ET PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP	32
L'APPROCHE INCLUSIVE	34

MISE EN CONTEXTE

L'Office des personnes handicapées du Québec (ci-après l'Office) est un organisme gouvernemental qui a pour mission de « *s'assurer, dans la mesure des pouvoirs qui lui sont conférés, que les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics et privés poursuivent leurs efforts afin d'améliorer les possibilités offertes aux personnes handicapées de s'intégrer et de participer ainsi pleinement à la vie en société*¹ ». La loi lui confie le devoir de conseiller les municipalités sur toute matière ayant une incidence sur les personnes handicapées². Aussi, l'Office « *peut, chaque fois qu'il le juge utile, donner son avis (...) aux municipalités (...) sur toute question reliée à l'application de la présente loi et, s'il y a lieu, recommander toute mesure qu'il estime appropriée*³ ».

D'autre part, le Québec a adopté en juin 2009 une première politique gouvernementale visant à favoriser la participation sociale des personnes handicapées, *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité : Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées.*

Si cette politique engage en premier lieu les ministères et organismes publics, les défis identifiés ne peuvent être relevés sans une contribution significative de tous leurs partenaires, dont les municipalités. Celles-ci sont, de ce fait, le lieu premier de toute participation sociale. Pour l'Office, il est donc essentiel que toute la société s'y engage afin d'accroître la participation sociale des personnes handicapées.

Ainsi, les commentaires et recommandations de l'Office, transmis par le biais de ce mémoire, visent à bonifier le projet afin que les personnes handicapées et toute la population de la Ville de Montréal puissent profiter, à part entière, des retombées de cette Commission et d'un réseau cyclable fonctionnel, inclusif et sécuritaire.

¹ Article 25. de la *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).

² Article 25.a1) de la loi.

³ Article 26.1. de la loi.

INTRODUCTION

L'Office des personnes handicapées du Québec reconnaît d'emblée la pertinence que la Commission permanente sur le transport et les travaux publics, par le biais de cette consultation sur le réseau cyclable montréalais, se dote d'orientations claires, pérennes et favorisant une uniformisation des pratiques et règlementations sur le territoire. L'Office tient à souligner l'importance de cette consultation et réitère sa volonté d'y collaborer.

Les déplacements sécuritaires et la nécessité de réduire les facteurs de risque afin de prévenir les déficiences et les incapacités sont des préoccupations constantes pour l'Office. La mobilité des personnes est aussi un enjeu permanent. En effet, il est primordial d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se mouvoir sur le territoire montréalais sans contraintes additionnelles d'accessibilité, de coût et de temps, et ce, peu importe le mode de transport utilisé, en conformité avec l'un des résultats attendus de la politique gouvernementale *À part entière*.

La conjoncture actuelle contribue à la valorisation des déplacements actifs et de l'utilisation du réseau cyclable montréalais. Les personnes handicapées sont aussi au nombre des utilisateurs. De plus, l'implantation du réseau de bicyclettes en libre-service BIXI et sa popularité croissante sont aussi à prendre en considération. Ainsi, le partage d'un réseau cyclable montréalais est un incontournable lorsqu'il est question de mobilité des individus sur le territoire de la Ville de Montréal.

Le réseau cyclable prend de l'ampleur et il est de plus en plus fréquenté par différents types d'utilisateurs et leurs modes de transport. Considérant ces éléments, il est à prévoir que la mise en place de recommandations concrètes et leurs applications dans l'ensemble de la Ville de Montréal aient des impacts importants. L'Office souhaite donc collaborer à cette consultation en présentant, par le biais de ce mémoire, ses commentaires et recommandations.

Dans les pages suivantes, nous aborderons un certain nombre d'orientations, qui, nous l'espérons, seront prises en considération par la Commission permanente. Puis, l'Office fera part à la Commission de ses recommandations à l'égard des utilisateurs du réseau cyclable et du type de partage souhaitable. En effet, des actions sont possibles et nécessaires afin de favoriser un partage du réseau cyclable plus harmonieux, et ce, tout en assurant la sécurité de tous les usagers.

I. CADRE LÉGAL

La Charte des droits et libertés fait état du droit à l'égalité dans la reconnaissance et l'exercice des droits et libertés. En effet, l'article 10 de la Charte mentionne que « toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge (sauf dans la mesure prévue par la loi), la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier à ce handicap. »⁴ De plus, l'article 15 de cette même Charte mentionne que « nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravaning, et d'y obtenir les biens et services qui y sont disponibles. »⁵ L'accessibilité et le droit d'usage du réseau cyclable montréalais sont directement liés à ces énoncés.

Les déplacements actifs sont un exemple de mode transport alternatif à l'utilisation de l'automobile. Ils sont directement en lien avec la consultation à propos du partage du réseau cyclable montréalais. Souvent, les déplacements actifs sont représentés par la marche et le cyclisme. La solution pour favoriser les déplacements actifs passe donc souvent par ces deux modes, ignorant les modes adaptatifs développés par certaines personnes, dont les personnes à mobilité réduite. Celles-ci vont utiliser des aides techniques telles que les déambulateurs, fauteuils roulants (manuels ou motorisés), triporteurs, quadriporteurs pour se déplacer, ce qui correspond aussi au principe de déplacements actifs. Cependant, une conception contraignante des aménagements favorisant les déplacements actifs, basée uniquement sur le vélo et la marche, risque de rendre leurs utilisations difficiles, voire impossibles pour certains. Ainsi, le choix de

⁴ Charte des droits et libertés de la personne, L.R.Q. chapitre C-12, Gouvernement du Québec, mise à jour le 1er décembre 2009

⁵ Ibid

développer prioritairement un réseau cyclable, aménagé adéquatement, pour relier les quartiers et arrondissements de la Ville pourrait alors contrer l'exclusion de certains groupes en matière de déplacements actifs.

A. La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale comme guide à l'intervention municipale

La Loi⁶ contient plusieurs dispositions visant les municipalités. Avant de traiter de ces dispositions spécifiques, il est important de souligner un aspect particulier de cette loi. Afin de guider son application, le législateur a, de manière exceptionnelle, inclus en préambule un ensemble d'orientation s'adressant aux partenaires concernés :

Article 1.1. « La présente loi vise à assurer l'exercice des droits des personnes handicapées et, par une implication des ministères et de leurs réseaux, des municipalités et des organismes publics et privés, à favoriser leur intégration à la société au même titre que tous les citoyens en prévoyant diverses mesures visant les personnes handicapées et leur famille, leur milieu de vie ainsi que le développement et l'organisation de ressources et de services à leur égard. »

Article 1.2. « Dans l'application des mesures prévues par la présente loi, les orientations suivantes guident l'Office, les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics ou privés_:

- a) adopter une approche qui considère la personne handicapée dans son ensemble, qui respecte ses caractéristiques particulières et qui favorise un plus grand développement de ses capacités;*
- b) favoriser l'autonomie des personnes handicapées, et leur participation à la prise de décisions individuelles ou collectives les concernant ainsi qu'à la gestion des services qui leur sont offerts;*
- c) donner priorité aux ressources et aux services assurant le maintien ou le retour des personnes handicapées dans leur milieu de vie naturel;*

⁶ L.R.Q., C. e-20.1

- d) *favoriser l'adaptation du milieu aux besoins des personnes handicapées et de leur famille sans discrimination ni privilège, l'autosuffisance régionale des ressources selon leurs besoins et l'articulation effective des ressources locales, régionales et nationales selon les nécessités;*
- e) *favoriser la coordination continue pour la gestion et la complémentarité des ressources, ainsi que la permanence et l'intégration maximale des services;*
- f) *viser une qualité de vie décente pour les personnes handicapées et leur famille, une participation à part entière des personnes handicapées à la vie sociale ainsi qu'une protection maximale contre les facteurs de risque d'apparition de déficiences. »*

Ces orientations doivent donc toujours être utilisées pour privilégier les solutions susceptibles de favoriser la participation sociale des personnes handicapées et de leur famille.

1. L'Office propose que les recommandations retenues par cette Commission prennent en compte les orientations de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, et qu'ainsi elles favorisent la participation sociale des personnes handicapées.

2. L'Office recommande l'élaboration d'un règlement et d'un code de conduite clairs afin que tous les usagers du réseau cyclable (incluant les utilisateurs d'AMM) puissent utiliser en toute légalité le réseau cyclable montréalais. L'Office considère qu'il est nécessaire que ceux-ci disposent de consignes claires quant à la manière d'utiliser le réseau en toute sécurité (signalisation, vitesse, etc.) afin de favoriser une meilleure cohabitation entre usagers.

La *Loi* contient certains articles qui visent plus particulièrement les municipalités. C'est le cas de l'article 61.1 portant sur la production des plans d'action à l'égard des personnes handicapées.

Le législateur prévoit, par cet article, que chaque municipalité locale, d'au moins 15 000 habitants, doit adopter et rendre public annuellement « *un plan d'action identifiant les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans le secteur d'activité relevant de ses attributions et décrivant les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans ce secteur d'activité* »⁷. La ville de Montréal est, bien entendu, assujettie à cet article de Loi.

⁷ Article 61.1 de la Loi.

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

Avec l'adoption en juin 2009 de la Politique *À part entière*⁸, le gouvernement du Québec s'est doté d'un outil privilégié pour favoriser au cours des prochaines années la participation sociale des personnes handicapées; cette politique vise des résultats sur une période de 10 ans. Parmi ces résultats, l'amélioration significative des conditions de vie des personnes handicapées; une réponse complète aux besoins essentiels de ces personnes et la parité entre les personnes handicapées et les autres citoyens dans l'exercice des rôles sociaux.

La Politique identifie trois défis, des priorités d'intervention et des leviers spécifiques. Dans le défi de la société inclusive, notons entre autres l'importance d'agir contre les préjugés et la discrimination; de concevoir des lois, des politiques, des programmes et des services sans obstacle et d'aménager des environnements accessibles. Il est question plus particulièrement de l'amélioration de l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transport, thèmes en lien directement avec la consultation menée.

Il est possible de constater qu'une grande partie des orientations mentionnées dans la Politique À part entière est liée avec la consultation actuelle. Pour les personnes handicapées, comme pour la population en général, la mobilité est la base de la participation sociale; une plus grande mobilité est synonyme d'autonomie. Avec la capacité de se déplacer, les personnes handicapées ont la possibilité d'aller voter, d'accéder aux commerces, aux centres de formation, etc. Ils peuvent alors jouer pleinement leur rôle de citoyen.

⁸ La politique peut être consultée sur le site de l'OPHQ au www.ophq.gouv.qc.ca.

3. L'Office propose que dans le cadre de la consultation sur le partage du réseau cyclable, la Commission tienne compte des leviers présents dans la Politique gouvernementale *À part entière* lors de la formulation des recommandations à venir.

Pour l'Office, les recommandations qui seront émises par la Commission en lien avec la consultation à propos du partage des pistes cyclables devront s'inspirer également des approches développées au Québec au cours des dernières décennies pour favoriser la participation sociale des personnes handicapées. En effet, c'est le vécu des personnes handicapées qui a influencé le concept même de la mobilité. Que l'on parle de personnes à mobilité réduite, en perte d'autonomie, des aînés ou de personnes handicapées, ce sont toutes ces réalités qui ont peu à peu nourri la sensibilité de la population et des décideurs en matière de mobilité. Cette prise de conscience collective nécessaire a permis jusqu'à présent de développer une conception moderne de la mobilité accessible et durable.

Nous proposons que l'**approche inclusive**, l'**accessibilité universelle** et la notion de **chaîne de déplacement sans obstacle**⁹ soient intégrées en tant qu'éléments structurants de toutes recommandations futures de la Commission.

Pour l'Office, une approche inclusive¹⁰ c'est concevoir dès le départ un environnement physique, social et organisationnel sans obstacle, accessible et répondant aux besoins de tous ou du plus grand nombre possible. Avec l'adoption par le Conseil des ministres, en juin 2009, de la politique *À part entière*, cette approche est maintenant privilégiée dans le milieu gouvernemental afin de faciliter et d'accroître la participation sociale des personnes handicapées au cours des dix prochaines années. Cette approche inclusive suppose entre autres de concevoir des lois, des politiques, des programmes et des services sans obstacle. Les municipalités sont, elles aussi, invitées à s'inspirer de cette

⁹ Voir les fiches spécifiques en annexe.

¹⁰ Voir l'annexe C

politique afin d'offrir à leur population des services et aménagements fonctionnels pour tous.

L'accessibilité universelle^{11 12} s'apparente à ce que la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'ONU qualifie de *conception universelle*¹³. « On entend par *conception universelle* la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. La *conception universelle* n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires » L'accessibilité universelle est « l'idée [...] d'aménager un monde dans lequel toute la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, pourra vivre en toute liberté et en sécurité, aura accès aux mêmes lieux, aux mêmes services et aux mêmes activités, et pourra vivre les mêmes expériences en même temps et de la même manière. »¹⁴ Il s'agit également de l'élimination des barrières physiques et de communication pouvant limiter une personne dans l'accomplissement de ses activités quotidiennes. Cette notion est cohérente avec celle d'une approche inclusive.

Par ailleurs, on peut aussi viser une accessibilité universelle en intervenant, de manière corrective, sur des obstacles existants; on parle alors d'une approche adaptative. Cette approche permet de prendre en considération des situations spécifiques ou

¹¹ 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, gouvernement du Québec, 2009, p.25

¹² Voir à titre d'exemple d'action, la politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2239,87265609&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹³ [Organisation des Nations Unies, Article 2, Convention relative aux droits des personnes handicapées. Assemblée générale des Nations Unies, A/RES/61/106](#)

¹⁴ COPHAN, Association des groupes d'intervention en défense de droits en santé mentale du Québec, Association du Québec pour l'intégration sociale, AQRIPH, Pour un Québec inclusif, document déposé à l'Office lors de la consultation sur la proposition de politique, octobre 2007, p.5.

individuelles en corrigeant le problème en fonction des attentes et des besoins liés à la réalisation d'une habitude de vie¹⁵ par les personnes handicapées.

En matière de mobilité, la notion de chaîne de déplacement sans obstacle est importante et s'inscrit en cohérence avec les notions d'approche inclusive et d'accessibilité universelle. Un parcours sans obstacle, c'est une chaîne de déplacements extérieurs (origine-destination) qui ne présente aucun obstacle pour la personne qui réalise ce déplacement.

La chaîne de déplacements extérieurs accessible peut comporter l'utilisation consécutive de divers modes de transport : marche, vélo standard ou adapté, fauteuil roulant, transport collectif régulier et adapté, taxi, automobile, véhicule adapté. Il inclut l'accès aux édifices ou aménagements d'origine et de destination : domicile, commerce, point de service public, lieu public, parc, etc.

Pour un parcours sans obstacle, on peut aussi appliquer une approche adaptative et travailler sur certains obstacles à la mobilité dans une logique de chaîne de déplacement, ce qui faciliterait le travail de planification nécessaire pour agir sur ces obstacles. À titre d'exemple concret, une personne qui, à cause d'une déficience visuelle, a des incapacités au niveau de la mobilité lorsqu'elle se déplace à pied peut très bien apprendre à se déplacer de manière autonome sur certains trajets. Le fait d'identifier avec elle certains obstacles sur un parcours, de les éliminer ou d'adapter les parcours lui permettra de réaliser ce déplacement sans problème. L'accès à un accompagnement en orientation et mobilité pour « apprendre » le trajet, le déplacement de mobilier urbain installé sur une partie du parcours, l'ajout d'un feu sonore à une intersection importante, la disponibilité d'un audioguide, peut alors compter parmi les moyens d'assurer à cette personne un parcours sans obstacle.

¹⁵ Les habitudes de vie sont constituées, pour les personnes handicapées comme pour la population en général, des activités de la vie quotidienne (alimentation, sommeil, soins d'hygiène, etc.), des activités de la vie domestique (cuisiner, nettoyer, bricoler, magasiner, etc.) et des rôles sociaux en lien avec l'âge, le statut, les occupations et les intérêts de la personne (étudier, travailler, voter, siéger à un conseil d'administration, etc.).

4. L'Office recommande que l'approche inclusive, l'accessibilité universelle et la chaîne de déplacements sans obstacle soient des éléments qui guident les interventions de la Commission permanente sur le transport.

II. PARTAGE EFFICACE ET INCLUSIF DU RÉSEAU CYCLABLE

L'Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2001 et 2006¹⁶ permet de constater que bien que les personnes handicapées utilisent différents modes de transport pour leurs déplacements, près du tiers d'entre eux considèrent être limités dans leurs déplacements. Cette situation se répercute directement dans plusieurs autres sphères de la vie quotidienne telles que le travail, l'éducation, les relations sociales, etc. De plus, il est possible de constater que près de 55 % des personnes handicapées considèrent que cette difficulté à utiliser les différents modes de transport se traduit par une diminution de la participation aux activités quotidiennes et une intégration plus difficile.¹⁶ Cette difficulté est aussi présente actuellement sur le réseau cyclable montréalais dans la mesure où les utilisateurs d'AMM ne sont pas encore à ce jour des utilisateurs légalement reconnus et que les aménagements cyclables actuels ne sont pas toujours adaptés pour la circulation de tel appareil.

De plus, il est important de souligner que pour beaucoup de personnes handicapées, la mobilité passe par l'utilisation de transports collectifs ou adaptés, des voies cyclables et piétonnières, mais cela ne constitue pas toujours un choix. En effet, ces personnes ont généralement des incapacités qui ne leur permettent pas d'utiliser une automobile, à cause des coûts liés à son achat et des adaptations nécessaires. Il est donc plus que souhaitable que la Commission adopte des mesures inclusives visant à rendre le réseau cyclable accessible. Par exemple, la mise en place de sentiers polyvalents, de largeur suffisante ou encore la mise en place d'une signalisation claire et uniforme sur le réseau cyclable peuvent contribuer à un meilleur usage de cet espace et contribuer à la sécurité des usagers par le fait même. Dans une optique plus large, il semble incontournable que la Ville poursuive ses travaux afin de favoriser l'interconnexion des services en transports collectifs et adaptés afin de répondre aux besoins de sa population et de favoriser de meilleures possibilités de transfert modal.

¹⁶ Institut de la Statistique du Québec, Vivre avec une incapacité au Québec, Un portrait statistique à partir de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2001 et 2006, gouvernement du Québec, novembre 2010, p.195

Les utilisateurs d'AMM

Le document¹⁷ préparé par la Commission sur le transport et les travaux publics en vue de cette consultation fait état, en premier lieu, d'une augmentation du nombre d'utilisateurs globaux du réseau et de la fréquentation, passant de 58 200 déplacements à près de 75 600 entre 2003 et 2008.¹⁸ Il y est aussi fait mention d'une diversification des types d'utilisateurs et modes de déplacements. En effet, au fil des ans avec l'évolution de la technologie, mais aussi la demande croissante de la population vieillissante pour différents types d'aide à la mobilité, sont apparus sur les routes et réseaux cyclables des vélos électriques et scooters électriques notamment. Ces nouveaux modes de transport s'ajoutent aux bicyclettes, patins à roues alignées, et autres modes actifs déjà présents sur les différentes infrastructures du réseau. Il pourrait être tentant de faire un lien direct entre ces nouveaux types de véhicules électriques et les aides à la mobilité motorisée (AMM) utilisées par les personnes handicapées. L'Office souhaite toutefois réitérer le fait qu'il s'agit de types de véhicules et surtout d'usagers bien distincts. En ce sens, l'utilisation des AMM par des personnes handicapées vise à pallier une incapacité. L'AMM est donc reconnu en tant que moyen de se mouvoir, au même titre que le sont les jambes d'un piéton par exemple. En effet, les AMM, sont des aides techniques munies de moteurs et se déclinent sous différentes variables : fauteuils roulants motorisés, quadriporteurs et triporteurs. Leur fonction première est de faciliter la mobilité des personnes ayant une déficience motrice ou organique et ainsi favoriser le plus possible la poursuite de leurs habitudes de vie dans le quotidien. Il ne s'agit pas, contrairement aux appareils de transport personnels motorisés (Segway, scooter) d'un usage qui s'apparente davantage au loisir.

Le vieillissement accru de la population est une tendance démographique reconnue au Québec et pour la ville de Montréal. En parallèle, il est possible de constater l'accroissement du nombre d'utilisateurs d'AMM. L'Office des personnes handicapées

¹⁷ Division des transports actifs et collectifs, Direction des transports collectifs, Partage du réseau cyclable montréalais : avec qui et comment, Document de consultation, 2011, 11p.

¹⁸ Ibid, Division des transports actifs et collectifs, p.6

du Québec considère qu'il est nécessaire de mieux encadrer par des dispositions législatives ou réglementaires l'utilisation des AMM. En effet, l'absence de normes précises ou d'encadrement municipal pourrait affecter la sécurité des usagers du réseau cyclable montréalais et du réseau routier en général. L'objectif de telles mesures est de reconnaître, en premier lieu, la légitimité de l'utilisation du réseau cyclable par les personnes handicapées utilisant un AMM pour pallier à une incapacité et délimiter clairement les autres usagers ayant le droit de circuler sur le réseau afin de contrer les conflits d'usage potentiels et ainsi de mieux garantir la sécurité des utilisateurs.

Il pourrait être tentant de dire que puisque l'AMM est un outil qui vient pallier à une incapacité à la marche chez un individu, celui-ci devrait davantage circuler sur le trottoir. En ce sens, l'Office souhaite davantage proposer un double statut pour les utilisateurs d'AMM handicapée, c'est-à-dire à la fois un statut de cycliste et un statut de piéton dans la ville. Plusieurs raisons motivent cette demande.

La Ville de Montréal est vaste et les infrastructures de son territoire sont très variables. Les types de revêtements, la dimension, le niveau d'accessibilité, la disponibilité des infrastructures et leur état général peuvent fluctuer grandement d'un secteur à l'autre. De plus, le réseau cyclable ne sillonne pas toutes les rues de Montréal et il se décline sous plusieurs formes : bande cyclable, pistes cyclables, pistes polyvalentes, etc. Le parcours du réseau cyclable pourrait aussi occasionner des détours considérables pour une personne handicapée selon le type de déplacements qu'elle compte effectuer. Ainsi, afin de favoriser la mobilité et la sécurité des utilisateurs d'AMM, il est nécessaire d'offrir une certaine flexibilité afin que ceux-ci puissent opter pour le parcours le plus sécuritaire et fonctionnel pour leur déplacement ponctuel. En effet, il ne serait pas approprié de restreindre la circulation des AMM au seul réseau cyclable dans la mesure où celui-ci ne couvre qu'une fraction du territoire ou encore de contraindre les utilisateurs d'AMM aux trottoirs alors que certains d'entre eux sont dans un mauvais état et ne sont toujours pas accessibles.

Deuxièmement, plusieurs autres variables peuvent affecter la sécurité des utilisateurs d'AMM et favoriser le choix du trottoir ou du réseau cyclable selon les cas. Effectivement, le niveau de circulation automobile, l'éclairage, les dénivellations présentes sur les différents parcours de même que la présence de chantiers peuvent moduler la trajectoire de l'usager et favoriser l'utilisation de l'une ou l'autre des options s'offrant à lui. En ce sens, M. Juan Torres de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal soulignait « l'impact d'altérations éphémères du milieu sur la mobilité comme celles pouvant être associées aux chantiers »¹⁹ de construction pouvaient avoir un impact significatif à la fois pour les piétons et les cyclistes. En effet, de tels événements engendrent souvent des détours, perturbent le milieu de vie des individus, affectent la propreté et le niveau de praticabilité des lieux, en plus d'influer sur la régularité ou l'irrégularité des surfaces. Ces effets cumulatifs peuvent définitivement affecter la mobilité des individus et plus particulièrement des personnes vulnérables (personnes âgées, personnes handicapées et enfants). Tous ces éléments pouvant être exacerbés par les conditions climatiques en cours. En ce sens, l'Office désire souligner l'importance d'établir des stratégies claires afin de pallier aux nombreux inconvénients que peuvent engendrer de tels travaux pour les personnes. Une signalisation adéquate, une préoccupation particulière afin de réduire le plus possible la longueur des détours, la considération des besoins des différents usagers du réseau de transport ou cyclable ainsi que l'aménagement d'itinéraires alternatifs adéquats sont plus que nécessaires.

Au cours des dernières années, il a été possible de constater que la popularité du réseau cyclable montréalais s'étend toute l'année, et ce, malgré quelques fluctuations lors des mois d'hiver. En effet, pour répondre à ces nouvelles tendances et demandes des usagers, la Ville de Montréal a mis en place son réseau « blanc » aménagé toute l'année. Ces innovations sont considérables. L'Office souhaite attirer l'attention de la Commission sur le fait que les personnes handicapées, au même titre que tous les citoyens et citoyennes souhaitent pouvoir arpenter les trottoirs et pistes cyclables de la ville, en toute sécurité et dans la mesure où ceux-ci sont effectivement bien entretenus

¹⁹ Torres Juan, *Les chantiers et leurs influences sur la marche et le vélo : vers un cadre analytique*, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, 2011, 10p.

(dénéigés et déglacés sur toute la largeur) et aménagés de façon adéquate. Le besoin de mobilité des personnes handicapées est présent toute l'année. Les longs mois d'hiver de la métropole n'interfèrent pas avec ce besoin de se mouvoir et de pallier à différentes activités quotidiennes.

De plus, plusieurs considérations peuvent contribuer à l'amélioration du réseau cyclable montréalais et faciliter son utilisation par les personnes avec une AMM. Effectivement, l'Office est d'avis que l'augmentation du nombre de sentiers polyvalents de même qu'un meilleur aménagement aux abords du réseau cyclable sont nécessaires. De plus, l'Office considère que la Ville de Montréal devrait inciter la circulation de tous les usagers à une vitesse permettant d'assurer la sécurité de tout un chacun et enfin limiter les pentes sur les parcours du réseau afin de réellement collaborer à l'amélioration du niveau d'accessibilité du réseau.

5. L'Office recommande que la Commission détermine concrètement les modes de transport ayant le droit de circuler sur le réseau cyclable montréalais. L'Office est d'avis que les utilisateurs d'AMM devraient obtenir un double statut de piétons et de cyclistes afin d'éviter de restreindre leur mobilité et ainsi assurer leur participation sociale.

6. L'Office des personnes handicapées recommande la transformation progressive des voies saisonnières en voies permanentes afin que tous les usagers puissent se mouvoir à leur aise et en toute sécurité tout au long de l'année.

7. L'Office recommande que des informations claires, concises et visibles soient disponibles pour les usagers du réseau cyclable afin de les informer de travaux pouvant potentiellement entraver leur circulation.

III. AUTRES ENGAGEMENTS MUNICIPAUX LIÉS

La question du partage du réseau cyclable à Montréal, mais aussi au Québec en général, a piqué l'intérêt de plusieurs chercheurs et acteurs depuis déjà quelques années. Pour une meilleure compréhension du dossier du partage du réseau cyclable, il nous semble important de revoir, au préalable, certains éléments qui devraient impérativement être pris en considération dans le cadre de cette Consultation publique. Cela permettra de démontrer l'importance et la pertinence d'arrimer les différentes orientations de la Ville en terme d'aménagements, d'urbanisme et de mesures afin de favoriser la participation sociale des personnes handicapées.

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

En lien avec l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)²⁰ et la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q, c. C-11.4)²¹, la Ville de Montréal a réalisé un Plan d'urbanisme de même qu'un document complémentaire afin de planifier l'aménagement et les perspectives de développement de son territoire. Le concept d'accessibilité universelle y est décrit plus en détail :

« 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. ²²

²⁰ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, document complémentaire, p.2, juin 2005 http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

²¹ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, document complémentaire, p.2, juin 2005 http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

²² Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, objectif 13 : Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics, juin 2005

Ainsi, le partage du réseau cyclable avec des usagers ayant des limitations et utilisant des AMM, dans un objectif d'accessibilité et d'utilisation similaire des infrastructures urbaines, est tout à fait cohérent avec la vision d'accessibilité véhiculée par le plan d'urbanisme.

De plus, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal prévoit un certain nombre d'objectifs directement liés avec le réseau cyclable montréalais et l'amélioration de la qualité de vie de la population. Mentionnons au passage les objectifs suivants :

- Favoriser un aménagement du domaine public confortable, sécuritaire et accessible à tous, privilégiant les déplacements à pied et à vélo, un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidents et favorisant l'épanouissement des individus et l'harmonie sociale;²³
- Favoriser l'amélioration des services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels locaux dans les milieux de vie. (Action 1.4);²⁴
- Maintenir en bon état les réseaux de transport et accroître leur efficacité en préconisant des milieux de vie plus complets et diversifiés. Le Plan encourage également les déplacements à pied et à vélo en lien avec une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain;²⁵
- Soutenir une urbanisation axée sur des milieux plus denses et diversifiés encourageant l'usage du vélo en rapprochant les cyclistes de leurs destinations.

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3097856&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 31 octobre

²³ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, Charte des milieux de vie montréalais, chapitre 2.1, p.13, juin 2005

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

²⁴ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, chapitre 2.1, p.23, juin 2005
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

²⁵ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, chapitre 2.2, p.33, juin 2005
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

Cette stratégie s'accompagne de la planification d'un réseau cyclable continu et efficace, conçu de manière à améliorer l'accessibilité aux principaux secteurs d'activités de la Ville, particulièrement les institutions scolaires, les secteurs commerciaux et d'emplois. Les voies cyclables doivent s'intégrer de façon sécuritaire et harmonieuse [...].²⁶

De plus, il est indiqué que « le Plan d'urbanisme favorise l'utilisation du vélo et confirme la position de Montréal à titre de ville cyclable par excellence en Amérique du Nord. »²⁷ L'Office est d'avis qu'effectivement un entretien plus soutenu du réseau cyclable de même que l'amélioration du réseau et de son niveau d'accessibilité ne peuvent que contribuer à la croissance de sa popularité. De plus, dans la lignée du Plan d'urbanisme, il est clair que les personnes handicapées et celles avec des incapacités utilisant des AMM pour se mouvoir doivent être considérées comme un utilisateur ayant légalement le droit de circuler sur le réseau cyclable et piétonnier.

Le plan de transport de la Ville de Montréal

Dans le Plan de transport de 2007²⁸ de la Ville de Montréal, plusieurs éléments intéressants, en lien avec le réseau cyclable montréalais, sont mis de l'avant. La Ville de Montréal reconnaît notamment le vélo comme «une composante essentielle de son système de transport. Il est à la fois rapide, efficace, peu encombrant, non polluant et commande peu d'espace. [...] Montréal reconnaît le potentiel de développement du vélo et son apport à la qualité de vie et à l'environnement. Elle convient de la nécessité d'accroître et d'améliorer les infrastructures réservées à son utilisation.»²⁹ En continuité

²⁶ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, chapitre 3.4, p.55, juin 2005
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761.3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

²⁷ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, chapitre 3.4, p.55, juin 2005
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761.3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

²⁸ Ville de Montréal, Plan de transport, 2007,
ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/.../PLAN_DE_TRANSPORT.PDF, consultée le 30 octobre 2011, p.40

²⁹ Ville de Montréal, Plan de transport, 2007,
ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/.../PLAN_DE_TRANSPORT.PDF, consultée le 30 octobre 2011, p.40

avec ses affirmations, l'Office est d'avis que la ville de Montréal doit en effet tout faire en son pouvoir afin que cette volonté de faire valoir l'utilisation du réseau cyclable comme mode de déplacement privilégié se traduise dans la réalité, concrètement, pour les différents types d'utilisateurs dont les personnes handicapées.

Montréal, ville en santé.³⁰

Inscrite dans un mouvement global initié par l'Organisation mondiale de la santé, la Ville de Montréal en souscrivant à cette démarche s'est engagée à proposer des gestes afin de favoriser la santé des individus en accordant une plus grande attention aux notions de qualité de vie. L'Office considère que la promotion et la mise en place d'un réseau cyclable sécuritaire, correctement aménagé et accessible aux citoyens en bicyclette, en patin à roues alignées de même qu'à ceux utilisant des AMM sont tout à fait cohérentes avec les orientations de ce mouvement.

La politique d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal

Tel que mentionné dans la politique d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal, « l'accessibilité universelle touche tous les aspects de la vie des personnes et s'appuie sur le respect des droits de tous les citoyens. »³¹ En concordance avec cette politique, l'Office est d'avis que la Ville par l'entremise de cette Commission doit effectivement assumer un leadership dans ce domaine, soutenir le partage d'expertise et favoriser l'intégration de l'accessibilité universelle dans tous ses projets, notamment lorsqu'il est question de la conception, réfection et du partage du réseau cyclable et du partage de la voie publique. En concordance avec les compétences municipales dont elle dispose et afin d'assurer une meilleure continuité et une meilleure cohérence dans ses actions, le partage du réseau cyclable devrait inclure, comme utilisateurs légitimes, les personnes utilisant un AMM.

³⁰ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, Montréal ville en santé, chapitre 2.1, p.14, juin 2005 http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL, consultée le 30 octobre

³¹ Ville de Montréal, Politique d'accessibilité universelle, 2011, servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?Ing=Fr&systemName=86417628&client=Serv_corp, consultée le 30 octobre 2011, 2p.

Ainsi, le nombre de déplacements effectués par les Montréalais ne cesse d'augmenter année après année et la popularité croissante du réseau cyclable montréalais ne fait pas exception à la règle. La mobilité est un élément clé de la vie des individus et la Ville de Montréal doit poursuivre ses efforts afin de soutenir ces déplacements actifs pour maintenir sa vitalité sociale, économique et culturelle. En conformité avec les différents plans, orientations et projets de la Ville, cette mobilité doit être mise de l'avant en tenant compte des besoins de tous les citoyens et citoyennes ainsi de ceux des personnes handicapées par le fait même. La reconnaissance officielle du double statut de piétons sur le trottoir et de cyclistes sur les pistes cyclables pour les utilisateurs d'AMM est alors primordiale. Cela permettra une plus grande souplesse dans le déplacement des personnes en plus de favoriser la sécurité des utilisateurs d'AMM dans leurs déplacements quotidiens.

Le plan d'action à l'égard des personnes handicapées de la Ville de Montréal

Le partage du réseau cyclable avec les utilisateurs d'AMM est lié à la perspective d'accessibilité universelle mise de l'avant par la Ville de Montréal dans le cadre de son Bilan et son Plan d'action 2009-2011.³² En effet, ce plan mentionne la volonté de la Ville de Montréal de faire en sorte que tous les citoyens et citoyennes puissent profiter des espaces publics, programmes d'activité et autres offres municipales. De plus, par le biais de ce plan, la ville «tient particulièrement à favoriser la participation citoyenne et l'inclusion de tous à la vie montréalaise.»³³ L'Office invite donc la ville de Montréal à poursuivre ses efforts dans cette direction en favorisant un partage du réseau cyclable en prenant aussi en considération les besoins des personnes handicapées et les moyens utilisés pour pallier à leurs incapacités et se mouvoir dans leur quotidien.

³² Ville de Montréal, Bilan 2008 et Plan d'action 2009-2011, Accessibilité universelle, www.ville.montreal.qc.ca/accessibilite, consultée le 1 novembre 2011, 93p.

³³ Ville de Montréal, Bilan 2008 et Plan d'action 2009-2011, Accessibilité universelle, www.ville.montreal.qc.ca/accessibilite, consultée le 1 novembre 2011, p.8

8. L'Office recommande que la Ville de Montréal favorise une approche orientée vers la sensibilisation plutôt que sur la coercition afin d'informer les utilisateurs du réseau cyclable des règles en vigueur et du code de conduite à adopter pour une circulation sécuritaire et harmonieuse. Des précisions claires peuvent être bénéfiques pour tous les usagers du réseau.

9. L'Office recommande que la Ville de Montréal favorise une harmonisation de la réglementation en lien avec le réseau cyclable montréalais pour une plus grande cohérence entre les arrondissements.

10. L'Office recommande que la Ville de Montréal, de concert avec ses homologues provincial (MTQ) et fédéral (Transport Canada), entreprenne des démarches afin d'assurer une cohérence des réglementations en vigueur sur le réseau cyclable de son territoire, malgré les différentes juridictions.

11. L'Office recommande une meilleure cohabitation et de meilleures possibilités de transfert modal pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées. Il est question ici de transfert modal notamment avec les services de transport collectif (métro, autobus, etc.)

12. L'Office est d'avis que les éléments déterminant le choix du type de réseau cyclable à effectuer (bande cyclable, piste cyclable, pistes multi-usages, etc.) doivent être prioritairement la sécurité des usagers et sa polyvalence pour tous les usagers.

CONCLUSION

Par le biais de ce mémoire, l'Office souhaite favoriser l'adoption d'une approche inclusive qui se traduira dans les mesures à venir. Dans un deuxième temps, l'objectif est de permettre l'instauration de règles claires de circulation pour tous les usagers afin de permettre un partage du réseau cyclable plus harmonieux et favoriser la sécurité des usagers et enfin favoriser l'autonomie dans les déplacements des personnes handicapées, tout en assurant leur sécurité et celle des autres.

Suite à cette consultation, il est plus que souhaitable que tous les arrondissements fassent les efforts et ajustements nécessaires afin qu'il y ait une continuité et une cohérence sur le territoire montréalais. Les priorités proposées, les recommandations et les objectifs envisagés doivent donc être partagés si l'on souhaite que cette consultation se traduise par des résultats concrets pour les usagers du réseau cyclable. Nous espérons que notre contribution permettra aux personnes handicapées et à leur famille de bénéficier tout autant que le reste de la population des retombées de cette consultation.

Une approche inclusive, une accessibilité universelle et une chaîne de déplacements extérieurs sans obstacle doivent être considérées lors du développement du réseau cyclable. Une mobilité plus durable doit transiter par une plus grande autonomie des individus, et les technologies de transport, comme les AMM, utilisées pour assurer aux personnes handicapées cette mobilité, doivent être reconnues en tant qu'utilisateur du réseau cyclable et piétonnier. Dans cette optique, les personnes handicapées utilisant une AMM devraient pouvoir bénéficier d'un niveau de mobilité équivalent à celui de l'ensemble de la population et donc pouvoir se prémunir à la fois d'un statut de piéton (sur le trottoir) et de cycliste (sur le réseau cyclable montréalais). L'Office considère que pour assurer les déplacements sécuritaires des AMM il est important de comprendre l'importance de facteurs comme l'aménagement extérieur accessible et adapté. En effet, la mise en place d'allées piétonnes plus larges, de trottoirs respectant les normes d'accessibilité et l'élargissement des différentes voies du réseau cyclable et leur

entretien au cours de l'année ne peuvent que contribuer à l'amélioration du réseau actuel.

Qui plus est, le droit d'avoir accès au réseau cyclable montréalais de même qu'au transport collectif régulier au même titre que tous les autres citoyens et citoyennes est reconnu par la Charte des droits et libertés de la personne. En effet, l'accessibilité à ses infrastructures de transport devrait se faire en parallèle et en continu pour permettre l'épanouissement de toute la population, quelles que soit les caractéristiques des gens qui la compose.

LES RECOMMANDATIONS DE L'OFFICE

1. L'Office propose que les recommandations retenues par cette Commission prennent en compte les orientations de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, et qu'ainsi elles favorisent la participation sociale des personnes handicapées.

2. L'Office recommande l'élaboration d'un règlement et d'un code de conduite claire afin que tous les usagers du réseau cyclable (incluant les utilisateurs d'AMM) puissent utiliser en toute légalité le réseau cyclable montréalais. L'Office considère qu'il est nécessaire que ceux-ci disposent de consignes claires quant à la manière d'utiliser le réseau en toute sécurité (signalisation, vitesse, etc.) afin de favoriser une meilleure cohabitation entre usagers.

3. L'Office propose, dans le cadre de la consultation sur le partage du réseau cyclable, que la Commission tienne compte des résultats attendus dans la Politique gouvernementale *À part entière* lors de la formulation des recommandations à venir.

4. L'Office recommande que l'approche inclusive, l'accessibilité universelle et la chaîne de déplacements sans obstacle soient des orientations qui guident les interventions de la Commission permanente sur le transport.

5. L'Office recommande que la Commission détermine concrètement les modes de transport ayant le droit de circuler sur le réseau cyclable montréalais. L'Office est d'avis que les utilisateurs d'AMM devraient obtenir un double statut de piétons et de cyclistes afin d'éviter de restreindre leur mobilité et ainsi assurer leur participation sociale.

6. L'Office des personnes handicapées recommande la transformation progressive des voies saisonnières en voies permanentes afin que tous les usagers puissent se mouvoir à leur aise et en toute sécurité tout au long de l'année.

7. L'Office recommande que des informations claires, concises et visibles soient disponibles pour les usagers du réseau cyclable afin de les informer de travaux pouvant entraver la circulation des usagers.

8. L'Office recommande que la Ville de Montréal favorise une approche orientée vers la sensibilisation plutôt que sur la coercition afin d'informer les utilisateurs du réseau cyclable des règles en vigueur et du code de conduite à adopter pour une circulation sécuritaire et harmonieuse. Des précisions claires peuvent être bénéfiques pour tous les usagers du réseau.

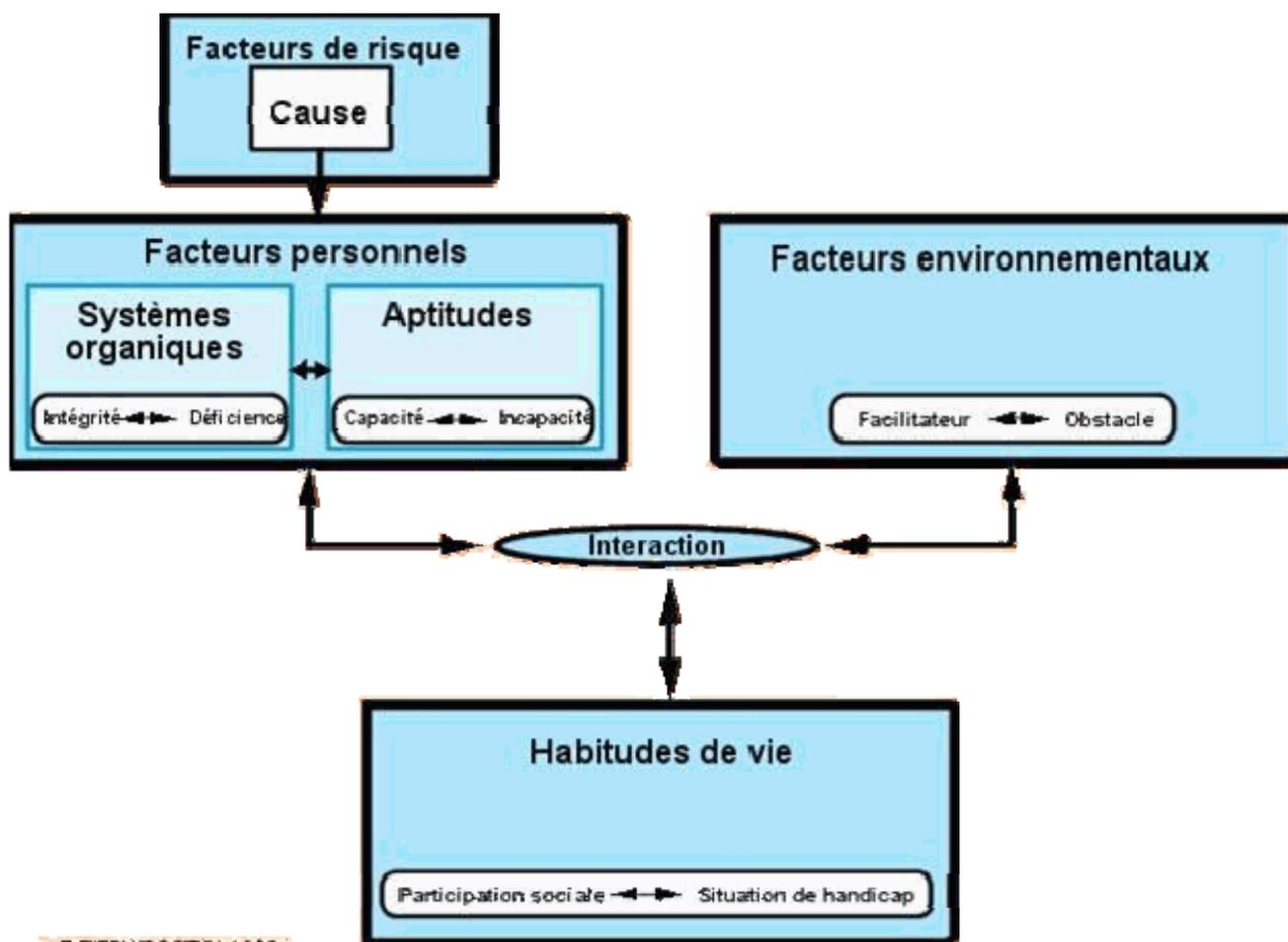
9. L'Office recommande que la Ville de Montréal favorise une harmonisation de la réglementation en lien avec le réseau cyclable montréalais pour une plus grande cohérence entre les arrondissements.

10. L'Office recommande que la Ville de Montréal, de concert avec son homologue provincial (MTQ) et fédéral (Transport Canada), entreprenne des démarches afin d'assurer une cohérence des réglementations en vigueur sur le réseau cyclable de son territoire, malgré les différentes juridictions.

11. L'Office recommande une meilleure cohabitation et de meilleures possibilités de transfert modal pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées. Il est question ici de transfert modal notamment avec les services de transport collectif (métro, autobus, etc.)

12. L'Office est d'avis que les éléments déterminant le choix du type de réseau cyclable à effectuer (bande cyclable, piste cyclable, pistes multi usage, etc.) doivent être prioritairement la sécurité des usagers et sa polyvalence pour tous les usagers.

LEXIQUE
Le processus de production du handicap (PPH)



PERSONNES HANDICAPÉES ET PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP

La personne qui rencontre des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes, en lien avec sa déficience ou ses incapacités, est confrontée à des situations de handicap qui sont de mieux en mieux connues. Il s'agit du cadre conceptuel du processus de production du handicap³⁴. Ainsi, une personne peut être limitée dans la réalisation de ses habitudes de vie par une incapacité significative et persistante (facteurs personnels), mais aussi par des obstacles qui sont liés à son environnement physique, social et législatif et qui vont la placer en situation de handicap, empêchant ou compliquant l'accomplissement d'activités normales.

À titre d'exemple, en matière de déplacement, une personne peut devoir utiliser un quadriporteur pour se mouvoir³⁵ dans un environnement convivial et accessible universellement, elle n'aurait pas de problème. L'absence de « bateaux pavés »³⁶ à l'extrémité de certains trottoirs, de législations claires permettant d'utiliser les pistes cyclables pour se déplacer³⁷, la présence de mobilier urbain dans le parcours de la personne ou encore l'impossibilité d'avoir accès au transport collectif régulier pour se déplacer dans la ville vont limiter l'autonomie de la personne et la placer en situation de handicap dans l'accomplissement de ses activités.

La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, a revu et précisé, la définition de la personne handicapée. Est maintenant considérée comme une personne handicapée « toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et

³⁴ Voir le graphique en annexe.

³⁵ Le quadriporteur est un petit véhicule électrique à quatre roues qui peut être utilisé par une personne à mobilité réduite ou une personne handicapée qui n'a pas besoin d'un fauteuil roulant. Voir la définition officielle dans le guide de gestion TQP du MSSS

³⁶ Bateau pavé : abaissement du trottoir aménagé selon des normes où le cheminement nécessite le passage du trottoir à la rue.

³⁷ Actuellement, le Code de la sécurité routière est muet sur la catégorisation des fauteuils roulants, des triporteurs ou des quadriporteurs. Par exclusion, on les considère comme des piétons, terme également non défini dans le Code.

persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes³⁸ » :

« Toute personne

➤ ***ayant une déficience;***

Perte, malformation, anomalie ou insuffisance d'un organe, d'une structure ou d'une fonction mentale, psychologique, physiologique ou anatomique

➤ ***entraînant une incapacité significative et persistante;***

Toute réduction (résultant d'une déficience) partielle ou totale de la capacité d'accomplir une activité d'une façon ou dans les limites considérées comme normales pour un être humain

➤ ***et qui est sujette à rencontrer des obstacles***

Ces obstacles sont physiques, sociaux ou législatifs

➤ ***dans l'accomplissement d'activités courantes ».***

Toute activité que doit pouvoir réaliser chaque personne en considération son âge (jouer, aller voter, etc.), son statut social (travail, études, etc.) ses responsabilités (parental, aidant naturel, etc.)

³⁸ Article 1.g) de la loi.

L'APPROCHE INCLUSIVE

« Faire en sorte qu'aucune norme n'ait pour effet de priver directement ou indirectement une personne handicapée de l'exercice d'un droit. Cela peut d'abord vouloir dire qu'une norme qui aurait cet effet serait modifiée, voire remplacée ou supprimée. Cela signifie qu'ensuite, les normes doivent être conçues « aussi générales que possible³⁹ », pour employer les mots utilisés par la Cour suprême du Canada, de sorte qu'elles tiennent compte des caractéristiques de tous les groupes qu'elles touchent, dont les personnes handicapées, « au lieu de maintenir des normes discriminatoires complétées par des mesures d'accommodement pour ceux qui ne peuvent pas y satisfaire⁴⁰ ». Il s'agit là d'une approche qui pourrait être dite inclusive... »⁴¹

« Le virage inclusif suppose de prévoir, dès la conception, un environnement physique et social qui tient compte des besoins de l'ensemble de la population, incluant ceux des personnes handicapées et de leur famille. Cela de manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire de recourir après coup à des adaptations ou d'entreprendre des démarches particulières pour rendre possible l'intégration. Ce n'est plus aux personnes à s'adapter à des environnements non conçus pour elles, mais c'est la société qui doit tenir compte de la diversité des citoyens qui la composent. Accentuer le virage inclusif, c'est donc faire en sorte que tous les citoyens participent à la société québécoise, s'y reconnaissent et y contribuent et que tous puissent bénéficier des changements. »⁴²

³⁹ Colombie-Britannique (Superintendent of Motor Vehicles) c. Colombie-Britannique (Council of Human Rights), [1999] 3 R.C.S. 868, par. 22.

⁴⁰ Précité, note 1, par. 19. Propos repris dans Conseil des Canadiens avec déficiences c. Via Rail Canada inc., 2007 CSC 15, par. 161.

⁴¹ À part entière, page 8.

⁴² À part entière, page 25.

**Office des personnes
handicapées**

Québec



