

La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active

**Mémoire présenté à la Commission sur le transport et
les travaux publics**

15 mars 2023



Qui sommes-nous?

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

La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalisent par des activités par et pour les membres. Elles peuvent prendre différentes formes : information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication. Ex aequo développe ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Sur les mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux autres groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.

Introduction

D'entrée de jeu, nous désirons témoigner notre grand étonnement de voir la Commission sur le transport et les travaux publics tenir une consultation publique sur « La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active ». Rappelons-nous que cette commission a tenu en 2013 une consultation publique intitulée « Traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons ». Or, peu de changements ont été observés depuis.

Nous approuvons la nouvelle importance accordée à l'accessibilité universelle. À cet égard, nous jugeons essentiel de mentionner que, malgré le fait que la Ville a une politique d'accessibilité, que le concept d'accessibilité universelle se retrouve dans plusieurs documents officiels de la Ville et que, depuis 2020, se déroule un chantier sur l'accessibilité universelle visant à améliorer les processus de la Ville en la matière, nous avons été témoins de récents aménagements d'espaces publics et de voies piétonnières qui ne tenaient nullement compte des besoins des personnes en situation de handicap. À titre d'exemple, le concept d'aménagement du Réseau express vélo (REV) sur la rue Saint-Denis a eu pour conséquence de rendre les arrêts d'autobus inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant. La Ville continue de faire preuve de capacitisme, même si elle s'engage à le combattre conformément à la Charte montréalaise des droits et responsabilités.

Du point de vue des personnes ayant une déficience motrice, peu d'améliorations ont été apportées aux traverses des rues depuis 2013. D'ailleurs

le mémoire que nous déposons dans le cadre de la présente consultation est principalement un copier-coller de celui que nous avons déposé il y a dix ans.

Objectifs à atteindre

Pour que la traversée soit accessible universellement, nous devons mettre en œuvre des mesures qui permettront d'atteindre les objectifs suivants :

- Réduire l'exposition des piétons au danger que représentent les véhicules motorisés;
- Améliorer la visibilité des piétons et des véhicules motorisés;
- Réduire la vitesse et le débit des véhicules motorisés;
- Renforcer le respect de la réglementation de circulation;
- Éliminer les comportements à risque par des mesures passives;
- Accroître la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue aux carrefours ainsi qu'ailleurs.

La question du partage de la voie publique est complexe et nécessite plus que jamais un changement dans les mentalités ainsi qu'un meilleur encadrement.

Revendications

Afin de rendre universellement accessible la traversée des rues et de permettre à la Ville de Montréal de poursuivre ses actions pour favoriser l'inclusion sociale de ses citoyens et citoyennes ayant une déficience motrice, nous avons formulé les revendications suivantes.

Voir et être vu-e

Saillies

Nous sommes favorables à l'aménagement de saillies, car elles permettent d'apaiser la circulation, de raccourcir la traversée de rue et de rendre le piéton (particulièrement s'il a une déficience motrice) plus visible et moins exposé aux véhicules motorisés. Or, la végétation dépasse souvent la hauteur maximale recommandée (600 mm) dans l'avis technique de la Division sécurité et aménagement du réseau artériel portant sur le « dégagement visuel pour les avancées de trottoir avec plantation », de sorte que les personnes en fauteuil roulant ne voient pas les voitures et que les automobilistes ne voient pas les personnes en fauteuil roulant. Par conséquent, nous revendiquons la stricte

application de cette recommandation.

Émondage

Pour assurer la visibilité du piéton qui s'apprête à traverser la rue, nous revendiquons l'utilisation d'aménagements et de plantes qui ne le cachent pas.

Dégagement visuel

Étant donné la position basse des personnes qui utilisent un fauteuil roulant manuel ou motorisé, il est important que les espaces situés de chaque côté de la traverse soient bien dégagés. Nous revendiquons l'adoption d'une norme fixant la hauteur maximale (600 mm) des objets situés aux coins des rues afin que la personne en fauteuil roulant puisse voir et être vue avant de s'engager sur les traverses.

Interdiction de stationner

Il est primordial de préserver la zone d'interdiction de stationner à 5 m du coin de la rue. Nous revendiquons la stricte application de l'article 386.4 du Code de la sécurité routière sur tout le territoire de la ville. En cas de non-respect de cette obligation, la Ville doit remorquer le véhicule et remettre un constat d'infraction.

Éclairage

Nous revendiquons un bon éclairage à l'emplacement où se tient le piéton sur le trottoir avant de traverser ainsi que sur toute la traverse et la zone de refuge.

Configuration du réseau routier et piétonnier et matériaux à utiliser

Bretelle

L'automobiliste qui emprunte une bretelle avec un panneau « Cédez le passage » n'a pas à effectuer d'arrêt et risque d'apercevoir trop tard le piéton qui traverse. Le risque est d'autant plus grand lorsqu'il s'agit de l'utilisateur d'un fauteuil roulant manuel ou motorisé, qui est moins visible en raison de sa position basse et donc plus vulnérable aux accidents. Nous revendiquons l'interdiction et l'élimination complète des bretelles aux intersections.

Carrefour giratoire

L'automobiliste qui emprunte un carrefour giratoire n'a pas à effectuer d'arrêt et risque d'apercevoir trop tard le piéton qui traverse une des rues qui y mènent. Il est donc dangereux d'installer un carrefour giratoire dans un milieu urbain.

Nous revendiquons l'imposition aux automobilistes de l'obligation de s'arrêter aux intersections, au moyen d'un panneau d'arrêt ou d'un feu de circulation, afin de permettre la traversée sécuritaire des personnes qui ont une déficience motrice, qu'elles soient ambulantes ou qu'elles utilisent une aide à la mobilité.

Virage à droite au feu rouge (VDFR)

Le plan de transport de la Ville de Montréal prévoit que les piétons doivent pouvoir faire leurs déplacements de manière sécuritaire. Les personnes en fauteuil roulant sont peu visibles pour les automobilistes et donc à risque. C'est pourquoi nous revendiquons le maintien de l'interdiction du virage à droite au feu rouge à Montréal.

Piste cyclable

Les interactions entre le piéton et le cycliste sont fréquentes et complexes au coin des rues. Cette complexité s'accroît lorsque la piste cyclable est bidirectionnelle. En effet, le piéton n'a pas le réflexe de regarder les autres usagers (voiture, vélos, etc) à sa droite. Nous revendiquons donc l'interdiction des pistes cyclables bidirectionnelles.

Passage piéton

Tous les piétons qui s'engagent dans un passage piéton situé entre deux intersections devraient pouvoir le faire sans risque. Nous revendiquons l'installation de panneaux de signalisation indiquant clairement la traverse piétonne aux intersections non contrôlées par un arrêt ou un feu de circulation.

Zone de refuge

Lorsque les personnes ayant une déficience motrice ou visuelle traversent un boulevard, il se peut qu'elles ne le fassent pas d'un seul jet. Elles doivent pouvoir s'arrêter au milieu du boulevard en toute sécurité. Nous revendiquons la création de zones de refuge répondant aux besoins de ces personnes.

Bateau-pavé

Le bateau-pavé doit avoir une pente ne dépassant pas 1:12. Il doit être fait de matériaux antidérapants et son assemblage doit être stable. Le bateau-pavé doit posséder un marquage sur la partie la plus basse afin que les personnes utilisant un fauteuil roulant manuel ou motorisé puissent repérer rapidement le parcours qu'elles doivent suivre pour descendre du trottoir en toute sécurité, malgré la pénombre, le soleil éblouissant ou une configuration de rue particulière.

L'élément important afin de réussir une traversée de rue, pour une personne se

déplaçant en fauteuil roulant manuel ou motorisé, est la hauteur du seuil du bateau-pavé. Ce seuil doit être de 13 mm et il est très important de respecter cette norme. Nous revendiquons la mise en place d'un programme d'entretien des bateaux-pavés visant à maintenir ce seuil malgré l'usure ou le tassement de la chaussée ou encore la détérioration du béton lors des opérations de déneigement.

Surface des traversées de rues

La traversée doit se faire sur des surfaces lisses, stables et antidérapantes. Les tuiles, avec leurs multiples joints, sont à éviter. Le pavé présente trop d'instabilité. La stabilité du revêtement de la traversée contribue au maintien de la hauteur recommandée du seuil du bateau-pavé, soit 13 mm. Nous revendiquons des surfaces de béton pour leur stabilité et leur durabilité malgré le passage de véhicules lourds.

Signalisation et feux de circulation

Signalisation

Nous revendiquons la mise en place d'une signalisation apparente et lisible aux intersections pour indiquer le nom des rues, c'est-à-dire au moins deux panneaux par intersection, en gros caractères présentant un bon contraste, afin que les personnes ayant une déficience motrice trouvent rapidement leur chemin et évitent les déplacements inutiles.

Marquage

Nous revendiquons la remise en état prioritaire du marquage des traverses au printemps afin que leur emplacement soit visible aux piétons et aux automobilistes.

Feux de circulation

Afin de faciliter la traversée de la rue des personnes ayant une déficience motrice, la présence d'un bouton d'appel pour les feux de circulation est appréciée. Pour être accessible, le bouton d'appel doit être facilement repérable et manipulable, placé près de la traverse, situé dans le parcours sans obstacles, et être à la portée d'une personne en fauteuil roulant qui se trouve sur le trottoir.

Nous revendiquons l'installation de boutons d'appel facilement utilisables et placés à une hauteur entre 900 mm et 1070 mm.

Feux piétons

Ces dernières années, la Ville a installé plusieurs feux piétons. Il est important de poursuivre cette démarche, car selon nous toutes les intersections de Montréal ayant des feux de circulation devraient avoir des feux piétons à décompte numérique. Cette mesure permet de donner des indications claires aux piétons sur le temps disponible pour traverser la rue. Nous revendiquons l'ajout d'un feu piéton à tous les feux de circulation.

Temps de traverse

Les personnes ayant une déficience motrice qui sont ambulantes ou se déplacent en fauteuil roulant manuel peuvent prendre plus de temps pour traverser la rue. Lorsque celle-ci est particulièrement large, nous revendiquons l'allongement du temps de traverse pour assurer la sécurité.

Déneigement/déglacage

Après les chutes de neige ou de verglas, il est important de faciliter et de sécuriser le déplacement des personnes ayant une déficience motrice. Lors du déneigement, il faut éviter le tassement de la neige aux intersections. Nous revendiquons le déblayage des bateaux-pavés et des traversées de rue jusqu'à leur surface et, si cela est nécessaire afin de conserver la surface antidérapante, l'épandage d'abrasifs.

Campagne de sensibilisation et formation

Nous revendiquons des campagnes de sensibilisation et des mesures coercitives pour changer les comportements dangereux de certains automobilistes, cyclistes et piétons, améliorer le bilan des accidents routiers et créer des milieux de vie plus sécuritaires qui facilitent la cohabitation des divers modes de déplacement.

Nous revendiquons la mise sur pied d'une formation en accessibilité universelle pour les équipes chargées de la conception et de l'aménagement des rues afin d'éviter les erreurs coûteuses, dangereuses et difficiles à corriger.

Conclusion

Nous espérons que cet exercice mènera à la création de traverses vraiment accessibles universellement, car actuellement la conception et l'aménagement rendent parfois la traversée périlleuse pour les personnes ayant une déficience motrice.

C'est une belle l'occasion pour la Ville de Montréal de démontrer aux citoyens et citoyennes sa volonté d'offrir un environnement urbain réellement inclusif en

rendant la traversée des rues universellement accessible. Dix ans après la dernière consultation sur la traversée des rues, et compte tenu de ses suites décevantes, il est temps de prendre la question au sérieux et d'agir en conséquence.