

Yves-Marie Lefebvre

En route vers une mobilité plus inclusive : témoignage d'expériences de vie et recommandations pour des traverses plus sécuritaires et une mobilité active plus inclusive et accessible pour tous

Mémoire présenté par Yves-Marie Lefebvre, en collaboration avec l'Institut National pour l'Équité, l'Égalité et l'Inclusion des personnes en situation de handicap

*f*Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal

Audiences de la consultation publique « La traverse des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active »

Le 27 mars 2023

Introduction

Des premiers feux de circulation lumineux à une signalisation piétonne globale et intégrée

Première partie : sécurisation des traverses

Le feu sonore : un incontournable pour des traverses plus inclusives et accessibles

Recommandation no 1 : élaborer un plan d'action à l'égard de la sécurisation des traverses conforme aux meilleures stratégies et pratiques d'installation de signaux piétons accessibles et mettre en œuvre des programmes et mesures permettant d'assurer des déplacements autonomes et sécuritaires pour des personnes handicapées.

Deuxième partie : transport et mobilité adaptés

L'accompagnement : un élément indispensable de la mobilité active pour des personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle

Recommandation no 2 : adopter un plan d'action à l'égard du transport et de la mobilité adaptés et mettre en place des programmes et mesures de soutien et d'assistance à la mobilité active des personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle.

Tandem et vélo cargo : des éléments essentiels d'une mobilité active plus inclusive

Recommandation no 3 : offrir un service de tandems et de vélos cargos en libre-service à l'ensemble de la population montréalaise et un service de porte à porte pour les personnes handicapées ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle.

Conclusion

Notes et références

Introduction

Des premiers feux de circulation lumineux à une signalisation piétonne globale et intégrée

Les passages pour piétons existaient déjà il y a plus de 2 000 ans, comme en témoignent les ruines de Pompéiⁱ. Les premiers feux de circulation, alimentés au gaz, sont apparus en Angleterre au 19^e siècle. C'est en 1914, aux États-Unis, qu'apparaîtront les premiers feux de signalisation fonctionnant à l'électricité. Ceux-ci sont bicolores, avec déjà les couleurs rouge et vert pour interdire ou autoriser le passage. Étonnamment, ces feux étaient sonores, non pas pour permettre aux personnes aveugles ou malvoyantes de traverser la rue en sécurité, mais plutôt pour alerter les automobilistes encore peu habitués à la nouvelle signalisation lumineuseⁱⁱ. Depuis, de nombreux changements dans la conception et la signalisation routière sont survenus, qui misent aujourd'hui davantage sur la sécurisation des piétons.

De plus en plus, des feux piétonniers permettent aux piétons de commencer à traverser la rue avant que les conducteurs de véhicules ne reçoivent un signal vert, ce qui permet d'accentuer la visibilité des piétons tout en renforçant leur priorité sur les automobilistes. Cette stratégie de circulation permet donc de mieux contrôler le comportement des automobilistes face aux piétons. Bien qu'elle soit plus avantageuse pour les piétons âgés ou à mobilité réduite, elle peut néanmoins prêter à confusion et créer une ambiguïté pour les piétons non voyants en raison de l'absence d'indice sonore pour traverser au même moment que les piétons voyants.

Disponibles depuis de nombreuses années, mais encore trop peu intégrés aux aménagements piétonniers, les feux sonores sont des dispositifs qui communiquent des informations sur la synchronisation des signaux piétons dans des formats non visuels. De nombreuses études soutiennent que ces feux améliorent indéniablement la traverse pour les piétons aveugles, et elles ont démontré aussi que les piétons voyants commencent également à traverser plus rapidement la rue. D'autres recherchesⁱⁱⁱ ont constaté que les informations transmises par les signaux sonores augmentent l'attention de tous les usagers de la route et peuvent contribuer à réduire les conflits piétons-véhicules et les collisions aux intersections.

Étant donné que de plus en plus de traverses à de nombreux carrefours sont dotées d'un signal lumineux pour les uns et parfois d'un signal sonore pour les autres, ne serait-il pas opportun d'établir une signalisation piétonne qui, tant dans

sa conception que dans sa signification, soit sans équivoque pour tous les usagers de la route?

Que ce soit un feu de circulation, un feu piéton ou encore un signal sonore, la signalisation routière est un outil de communication essentiel avec tous les usagers de la route. Elle doit être conçue et installée de manière à aider les usagers tout au long de leurs parcours en leur évitant hésitations et fausses manœuvres. La signalisation doit permettre aux usagers d'anticiper les dangers et leur servir de guide en leur indiquant la route à suivre.

Plusieurs municipalités se sont engagées à rendre les lieux et espaces publics universellement accessibles, et certaines ont même exprimé la volonté d'assumer un leadership concernant la sécurisation des piétons. Cependant, malgré leurs obligations légales et les orientations gouvernementales du Québec, aucune d'entre elles n'a, à notre connaissance, de plan d'action à l'égard de la sécurisation des traverses pour les piétons non voyants.

À l'issue de la consultation publique « La traverse des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active », la Ville de Montréal osera-t-elle se doter d'une signalisation piétonne intégrée qui permettrait à tous les piétons de s'informer en choisissant leur mode de signalisation pour s'assurer de traverser en toute sécurité? Avec une telle stratégie de signalisation innovante et audacieuse, une personne ainée ou à mobilité réduite pourrait obtenir un décompte numérique prolongé, une personne aveugle, choisir un signal sonore, ou une personne analphabète, identifier les noms de rue par message vocal. Montréal se distinguerait par cette approche d'accessibilité globale et intégrée offrant une signalisation et des aménagements piétonniers plus sécuritaires, mais surtout plus accessibles pour toutes et tous.

Première partie : sécurisation des traverses

Le feu sonore : un incontournable pour des traverses plus inclusives et accessibles

En matière de feux sonores au Québec, il faut attendre désespérément de nombreuses années pour qu'une municipalité en réalise l'installation.

Les feux sonores permettent aux piétons non voyants de bien s'orienter, de manière autonome et sécuritaire, pour traverser les intersections, de déterminer sans équivoque le moment opportun pour commencer la traverse et de maintenir une trajectoire rectiligne. De plus, ils rassurent d'autres piétons vulnérables lorsqu'ils doivent traverser.

Même avec une basse vision, Yves-Marie Lefebvre a toujours marché et il n'arrêtera jamais. Il a eu le plaisir de découvrir Montréal au pas de course et lors de longues marches. Vivant maintenant avec une cécité complète, il peine à traverser de manière autonome et sécuritaire les grandes rues et les artères commerciales de Montréal, faute d'avoir des feux de circulation avec signal sonore.

À l'automne 2017, monsieur Lefebvre a entrepris une réadaptation en orientation et mobilité. Lors de différentes interventions, il a été confronté à de nombreuses traverses sans signaux sonores. Ne serait-ce que dans son quartier, aux abords des stations de métro Laurier et Mont-Royal, il a relevé sept intersections qui présentent d'importantes problématiques de sécurité et d'accessibilité.

Depuis trois ou quatre ans, des rapports d'évaluation de spécialistes en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation en déficience visuelle ont été transmis à la Ville de Montréal pour justifier l'installation de feux sonores dans son quartier. À ce jour, aucune installation n'a été réalisée. Parmi les sept rapports, trois concernent la rue Saint-Denis. Ces feux sont encore plus prioritaires depuis l'aménagement du Réseau express vélo (REV), qui présente de sérieuses lacunes d'accessibilité^{iv}. Quant aux autres aménagements de traverses qui nécessitent l'installation d'un signal sonore à Montréal, il faut attendre de nombreuses années, voire plus d'une décennie, pour que la Ville les réalise.

Bien que la loi oblige les municipalités à produire un plan d'action à l'égard des personnes handicapées^v, Montréal n'a toujours pas identifié les obstacles à la sécurisation des traverses pour les personnes non voyantes et encore moins les mesures qu'elle entend mettre en place pour y remédier. Il n'en demeure pas moins qu'en 2013, à la suite des recommandations de la Commission permanente

sur le transport et les travaux publics, le comité exécutif de la Ville de Montréal a entériné la décision d'intensifier l'installation des feux sonores requis^{vi}. Par ailleurs, dans le Plan d'action Vision zéro décès et blessés graves 2022 - 2024^{vii}, la Ville réitère qu'elle poursuit ses interventions aux feux de circulation afin de se conformer aux nouvelles pratiques relatives à la gestion des déplacements des piétons, tout en intégrant évidemment le principe d'accessibilité universelle. Or ce plan ne contient aucune mesure, et encore moins d'enjeux prioritaires, qui se rapportent à la sécurité des piétons non voyants.

Voulant démontrer les délais excessifs pour la mise en place des feux sonores, monsieur Lefebvre a tenté d'obtenir, sans succès, une vue d'ensemble des demandes d'installation qui ont été présentées à la Ville de Montréal par l'institut Nazareth et Louis-Braille. Il est toujours en attente de l'état de la situation.

Plusieurs grandes villes canadiennes comme Winnipeg^{viii} et Sault Ste. Marie^{ix} se démarquent en installant à tous les feux de circulation un signal piétonnier accessible. Il y a une trentaine d'années, Québec était la première ville de la province à installer des signaux sonores. Aujourd'hui, cette ville dispose de 173 signaux sonores sur les 700 feux de circulation, soit 25 %^x. En 2019, sur les 3 014 intersections signalisées de Toronto^{xi}, 999 intersections majeures étaient équipées d'un signal piéton accessible, ce qui représentait 33 % du total des intersections signalisées, pour un total de 2 487 signaux sonores. Quant à la ville d'Ottawa^{xii}, en 2023, elle dispose d'un total de 941 signaux sonores, dont 176 sont des signaux piétons accessibles. De plus, Ottawa se démarque pour avoir plus de signaux sonores que de décomptes numériques pour piéton.

À maintes reprises, la Ville de Montréal s'est engagée en faveur de l'accessibilité universelle. Pourtant, il n'y avait, en janvier 2022, que 281 signaux sonores sur les 2 344 feux de circulation, soit à peine 12 %^{xiii}. Dans les prochaines années, Montréal prévoit implanter 92 autres signaux sonores, soit un taux d'implantation projeté d'à peine 16 %.

Avec autant de grandes rues et artères commerciales qui sont dépourvues de feux sonores, sans compter les délais excessifs pour leur installation et, de surcroît, le fait que l'absence de ces aménagements met en péril, dangereusement, la sécurité des personnes vivant avec une déficience visuelle, quand la Ville de Montréal aura-t-elle un réel plan d'action à l'égard de la sécurité des piétons non voyants? Faudra-t-il attendre encore de nombreuses années pour que nous aussi puissions traverser les intersections en sécurité? Quand serons-nous une priorité comme tous les autres piétons montréalais?

Dans le guide de l'Office des personnes handicapées du Québec intitulé « Vers des parcours sans obstacles »^{xiv}, on recommande aux municipalités d'assurer l'accessibilité des espaces publics ou d'offrir, sur une base individuelle, des mesures d'accommodements raisonnables. De plus, la politique gouvernementale À part entière^{xv} met de l'avant l'approche inclusive, qui suppose de prévoir, dès la

conception, un environnement qui tient compte des besoins de l'ensemble de la population, y compris les personnes handicapées. Selon cette approche, ce n'est pas aux personnes de s'adapter à des environnements qui ne sont pas conçus pour elles, mais plutôt à la société de tenir compte de la diversité des citoyens qui la composent. L'approche inclusive n'implique pas l'abandon des mesures adaptatives qui seront toujours nécessaires pour offrir une réponse personnalisée et adaptée à certains besoins particuliers.

Actuellement, au Québec, on justifie essentiellement l'installation de feux sonores en démontrant des besoins individuels au moyen d'un rapport d'évaluation produit par un spécialiste en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation en déficience visuelle^{xvi}. Or les normes de la signalisation routière du ministère des Transports prescrivent uniquement l'approche adaptative des accommodements raisonnables, selon une interprétation plutôt restrictive quant à la pertinence d'un aménagement de ces feux. Par conséquent, ces normes contreviennent aux fondements de l'accessibilité universelle, tout en excluant les principes de l'inclusion qui favorisent l'aménagement de parcours sans obstacle pour tous. En vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, les municipalités doivent produire un plan d'action annuel à l'égard des personnes handicapées, qui doit identifier les obstacles à l'intégration de ces personnes et décrire les mesures envisagées afin de les réduire. Ce plan permet aux municipalités de planifier et de faire connaître leurs actions visant à rendre accessibles les aménagements publics sur leur territoire.

Ainsi, la Ville devrait, pour chacun des feux de circulation sur son territoire, identifier les lacunes et éliminer les obstacles qui entravent la libre circulation des personnes qui présentent des limitations. Cela peut prendre la forme d'un aménagement plus accessible des infrastructures urbaines, mais en l'absence de possibilité d'aménager différemment l'espace public, on peut mettre en œuvre des mesures efficaces pour assurer la mobilité des personnes en situation de handicap.

Recommandation no 1 : élaborer un plan d'action à l'égard de la sécurisation des traverses conforme aux meilleures stratégies et pratiques d'installation de signaux piétons accessibles et mettre en œuvre des programmes et mesures permettant d'assurer des déplacements sécuritaires et autonomes pour des personnes handicapées.

À titre indicatif, ces programmes et mesures devraient inclure notamment les priorités suivantes :

- Toutes les demandes d'installation d'un signal sonore déposées par un spécialiste en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation en déficience visuelle devraient être satisfaites dans un délai de 6 à 12 mois;

- Tous les feux piétons en mode protégé et les feux piétons et cyclistes prioritaires sur les feux pour véhicules motorisés devraient être systématiquement munis d'un signal sonore.

Dans l'attente d'un plan d'action à l'égard de la signalisation piétonne accessible, la Ville devrait s'engager à installer, sans délai, au moins une centaine de signaux sonores par année.

Deuxième partie : transport et mobilité adaptés

Les environnements urbains sont souvent peu favorables aux déplacements actifs des personnes handicapées. Bien qu'il y ait de plus en plus d'environnements universellement accessibles, il n'en demeure pas moins que pour certaines personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle, ces lieux et espaces publics sont inaccessibles sans accompagnement.

Actuellement au Québec, les programmes et services d'accompagnement sont peu développés.

Depuis plusieurs années, Montréal offre un service de vélos partagés aux Montréalaises et Montréalais. Nous aussi, personnes handicapées, le sommes.

L'accompagnement : un élément indispensable de la mobilité active pour des personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle

Toute sa vie, Yves-Marie Lefebvre a beaucoup marché. Même avec une basse vision, il n'arrêtera jamais. Il a toujours privilégié la mobilité active, la marche et le vélo sur le transport collectif et le transport adapté.

Monsieur Lefebvre a eu le grand plaisir, au début de la quarantaine, d'accompagner une dame aveugle de 75 ans pour qu'elle se familiarise avec différents lieux et événements publics et qu'elle se les approprie. Ils ont fait des promenades dans plusieurs grands parcs de Montréal et assisté à de nombreuses activités culturelles, tant à la Place des Arts que dans les maisons de la culture ou encore dans des églises, aux quatre coins de la ville. Au début de leurs premières balades urbaines, madame était très réticente à utiliser le transport en commun. Devenue, avec le temps, plus sûre d'elle-même et plus autonome, elle utilise dorénavant le métro en complément de son transport adapté. Aujourd'hui, à 95 ans, elle est toujours active dans son milieu de vie.

Au cours des dernières années, Yves-Marie Lefebvre a réussi de manière autonome et sans l'assistance d'un guide à faire les marathons (42,125 km) de Montréal, Québec, Toronto et même Paris, en France. Il a eu aussi le plaisir de parcourir les berges du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Trois-Rivières, de même que celles de la majestueuse rivière des Outaouais. Lors de ses longues randonnées pédestres, monsieur Lefebvre a bénéficié de valeureux compagnons de marche, sans quoi il n'aurait pas pu réaliser ces exploits.

Depuis la fin de la quarantaine, toujours un pas en avant, il a développé de saines habitudes de vie par la course à pied et la marche. Avec persévérance, détermination et discipline, il a pris plaisir à faire de la pratique sportive avec

assiduité. À la suite d'un décollement de la rétine, du jour au lendemain, monsieur Lefebvre a remplacé la course par la marche.

Vivant maintenant avec une cécité complète, il a dû apprendre à faire autrement pour maintenir une mobilité active, et la clé du succès a été de développer des stratégies d'accompagnement.

L'accessibilité d'une collectivité consiste essentiellement à permettre aux personnes en perte de mobilité temporaire ou permanente de recourir aux modes de déplacement actifs pour se rendre de manière autonome et sécuritaire à différentes destinations. Une bonne accessibilité aux services et aux équipements peut avoir des effets bénéfiques sur la santé et le bien-être des personnes en perte de mobilité et contribuer à leur inclusion sociale.

L'environnement urbain étant souvent peu favorable aux déplacements actifs des personnes handicapées, différentes stratégies^{xvii} peuvent les faciliter. À court terme, il est possible d'offrir des services de transport adapté ou encore de soutenir les réseaux d'entraide. À plus long terme, c'est dans l'aménagement du territoire urbain que résident les approches les plus structurantes.

Pour les personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle, la pratique des déplacements actifs exige des stratégies particulières et distinctives de l'ensemble de la communauté. Ainsi, l'accompagnement est essentiel à leur participation sociale et à une plus grande mobilité active. Pour que la société soit respectueuse des choix et des besoins des personnes handicapées, la politique À part entière^{xviii} indique que l'une des priorités d'intervention devrait être de rendre accessibles aux personnes handicapées des services structurés d'accompagnement et de qualité. Or les programmes d'accompagnement sont peu développés et ce sont principalement les associations de personnes handicapées ainsi que certains autres organismes communautaires qui fournissent ces services. Cependant, l'organisation actuelle des mesures et des pratiques d'accompagnement varie beaucoup trop d'un organisme à l'autre.

Dans la région métropolitaine de Montréal, les organismes qui se consacrent aux personnes vivant avec une déficience visuelle n'offre, à court terme, aucun soutien communautaire de service d'accompagnement. Pourtant, la Société de transport de Montréal^{xix} soutient financièrement et ce depuis de nombreuses années, une offre de service de piètre qualité, puisque la nature et le type d'activité accompagnés, doivent respecter les nombreuses restrictions et exclusions prescrites^{xx}. Par ailleurs, des organismes communautaires de quartier se distinguent par leur approche inclusive et davantage centrée sur les besoins des personnes. Ils sont exemplaires, en ce sens qu'ils peuvent soutenir une demande de service à court terme et sans restriction à l'égard de la nature de l'activité.

Toutefois, les personnes handicapées sont trop souvent confrontées à l'inadéquation entre l'offre de service communautaire et leurs besoins

d'accompagnement. Malgré la bonne volonté des organisations, tout le monde est tributaire de la disponibilité, de la fiabilité et de la volonté des accompagnateurs bénévoles. Dans bien des cas, les personnes handicapées doivent annuler ou reporter des activités et parfois même des rendez-vous médicaux. Les stratégies communautaires d'accompagnement ne peuvent d'une manière ou d'une autre qu'engendrer l'exclusion et l'isolement social des personnes pour lesquelles l'accompagnement est si nécessaire à la pleine participation sociale.

L'inadéquation entre l'offre de service et les besoins des personnes handicapées sont autant de facteurs qui militent pour la mise en place d'un service structuré d'accompagnement, d'autant plus que les obstacles environnementaux sont beaucoup trop nombreux pour favoriser une mobilité active en toute sécurité dans les lieux et espaces publics de Montréal. L'insuffisance de la signalisation sonore, tout comme l'absence de portes palières sur l'ensemble du réseau de métro, est un obstacle environnemental majeur et permanent qui nécessite de l'assistance et de l'accompagnement.

Recommandation no 2 : adopter un plan d'action à l'égard du transport et de la mobilité adaptés et mettre en place des programmes et mesures de soutien et d'assistance à la mobilité active des personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle.

Ces programmes et mesures devraient :

- Permettre d'organiser et de coordonner, en collaboration avec des organismes de quartier, un service d'accompagnement équivalant aux normes et pratiques du service du transport adapté;
- Former une équipe d'intervention qui pourrait soutenir des organismes de quartier et prêter assistance à l'apprentissage de la mobilité active aux traverses et dans les services de métro et de bus.

Tandem et vélo cargo : des éléments essentiels d'une mobilité active plus inclusive

Il y a de nombreuses années, Yves-Marie Lefebvre a aussi fait du vélo. Il a pris plaisir à enfourcher un BIXI et à découvrir Montréal. Quel bonheur de se remémorer une escapade dans le Vieux-Montréal ou encore une virée au Jardin botanique en BIXI. Lors d'une de ces magnifiques journées estivales, il a eu la joie de parcourir de nouveau le Chemin des sanctuaires... mais cette fois en tandem! C'était comme revoir avec bonheur un film que l'on a déjà vu et que l'on ne se lasse pas à revoir. Il a pu faire cette magnifique escapade grâce à la grande générosité et à la disponibilité de bénévoles qui se dévouent corps et âme pour l'accompagner sur les routes... du bonheur. Avec nos co-pilotes et lui en arrière

comme second pilote, monsieur Lefebvre jubile en contemplant la nature, les bords du fleuve, les oiseaux, moineaux... et alouettes!

Depuis toujours, monsieur Lefebvre a aimé être en mouvement dans le temps et l'espace. Ces dernières années, il a rêvé de transports actifs pour tous : pour nous aussi, les personnes handicapées. Il rêve d'une station de tandems en libre-service dans son quartier.

Il a toujours rêvé et continue de rêver. Son esprit créatif et imaginatif lui a permis d'inventer des parcours de vie pour continuer de se réaliser et de toujours espérer un avenir plus inclusif, garant de la participation sociale, culturelle et sportive des personnes vivant avec une déficience visuelle. C'est ce qui l'anime et le rend tout simplement heureux.

À l'origine, l'idée d'établir un réseau de bicyclettes publiques à Montréal est venue durant l'élaboration d'un Plan de transport de la Ville. En 2007, la Ville a décidé de créer un tout nouveau système de vélo en libre-service. Le principe était déjà populaire dans de nombreuses villes européennes depuis le milieu des années 2000 et certaines d'entre elles offrent également le service de tandem en libre-service (Strasbourg, 2013).

Depuis 2018, les Montréalaises et Montréalais bénéficient d'un service de vélopartage. BIXI fait aujourd'hui partie intégrante des stratégies de promotion des modes de transport actifs et contribue à une meilleure qualité de vie. Depuis la création du service, BIXI Montréal s'est distingué par ses innovations technologiques d'avant-garde qui ont su répondre aux besoins des Montréalaises et Montréalais. Soulignons que Montréal a l'un des plus grands réseaux de vélopartage en Amérique et est reconnu à titre de leader mondial dans ce domaine.

Étant donné que Montréal offre depuis de nombreuses années des vélos en libre-service, ne serait-il pas temps que nous aussi, personnes handicapées, puissions en bénéficier?

Recommandation no 3 : offrir un service de tandems et de vélos cargos en libre-service à l'ensemble de la population montréalaise et un service de porte à porte pour les personnes handicapées ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle.

Conclusion

Nous souhaitons réitérer l'importance de valoriser et de soutenir le transport et la mobilité actifs pour l'ensemble des Montréalaises et Montréalais et encore plus pour les personnes handicapées. Nous espérons que les membres de la Commission sur le transport et les travaux publics sauront reconnaître le fort potentiel du transport et de la mobilité adaptés comme vecteur d'inclusion, de solidarité, de santé et de bien-être. Nous vous demandons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Commissaires, de prendre des engagements fermes pour remédier à l'absence de plan d'action afin que nous, personnes handicapées, qui sommes d'abord et avant tout des citoyennes à part entière, puissions avoir accès, sans discrimination et dans des délais raisonnables, à des espaces publics et des moyens de transport plus inclusifs et accessibles.

Notes et références

-
- ⁱ Bradley, Paméla (2013). Villes du Vésuve: Pompéi et Herculanium (2e éd.). La presse de l'Université de Cambridge. [ISBN 9781107638112](#).
 - ⁱⁱ Le guide complet des feux sonores : réglementation, usage, historique, Document disponible en ligne.
 - ⁱⁱⁱ Accessible Pedestrian Signals: A Guide to Best Practices (Workshop Edition 2010) (2011), Chapter: Appendix C - Research on APS, National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2011. Washington, DC: The National Academies Press.
 - ^{iv} Jeanne Corriveau, « Des non-voyants craignent la rue Saint-Denis », Le Devoir, 21 mai 2021.
 - ^v Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, 2004, c. 31, a. 1, article 61.1.
 - ^{vi} Ville de Montréal, Réponse du Comité exécutif au rapport de la commission permanente sur le transport et les travaux publics sur la traversée de la rue, octobre 2013, Document en format PDF disponible en ligne.
 - ^{vii} Ville de Montréal, Plan d'action Vision zéro 2022 – 2024, Document en format PDF, 24 pages.
 - ^{viii} Final Pedestrian Sound Signal Installed, Winnipeg Free Press, 25 September 2020.
 - ^{ix} City Approves Accessible Street Crossing Signals, Sault Ste. Marie News, Feb 10, 2009.
 - ^x Communication privée du 24 novembre 2022 avec la direction générale du Regroupement des personnes handicapées visuelles (régions 03-12).

^{xi} Zoe Gervais, How Do Blind People of Toronto Cross the Street Safely ?, Inclusive City Makee.

^{xii} <https://ottcitylookups.ottawa.ca/fr/aps>

^{xiii} [La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active, document de consultation, Service de l'urbanisme et de la mobilité, ville de Montréal, janvier 2023.](#)

^{xiv} Vers des parcours sans obstacles, Office des personnes handicapées du Québec.

^{xv} 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, 2009.

^{xvi} Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2011). Normes – Ouvrages routiers, Tome V : Signalisation routière, Section 8.9 : Signaux sonores.

^{xvii} [Accessibilité des milieux de vie : la mobilité active des aînés](#), page Web consultée la dernière fois le 18 février 2023.

^{xviii} [Politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'Égalité](#), Document PDF disponible en ligne.

^{xix} Contrat de service entre la Société de transport de Montréal et le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain obtenu en vertu de la Loi de l'accès à l'information.

^{xx} [Règlement du service d'aide bénévole](#), document disponible pour téléchargement en ligne.