



MÉMOIRE SUR LES TRAVERSES DE RUES ACCESSIBLES

MARS 2023



Table des matières

Qui sommes-nous?	3
Objectifs	3
Contexte juridique	4
Types de handicap	7
Cécité et malvoyance	7
Surdité, surdicécité et malentendance	10
Handicap moteur	11
Handicap intellectuel ou cognitif	13
OBSERVATIONS ADDITIONNELLES	14
La sécurité des personnes handicapées, c'est l'affaire de tous	17
En conclusion	18

Qui sommes-nous?

Le RAPLIQ est un organisme panquébécois qui appuie et accompagne les personnes en situation de handicap victimes de discrimination à défendre et revendiquer leurs droits et à en faire la promotion, toujours en visant l'éradication de cette discrimination trop souvent faite à leur égard.

Objectifs

La sécurité routière est un enjeu crucial dans nos villes et nos quartiers, tout particulièrement aux intersections achalandées. La conception adéquate des traverses de rue est un élément clé pour réduire les risques d'accident pour tous les usagers et usagères de la route, en particulier pour les personnes qui ont des besoins spécifiques, tels que celles à mobilité réduite ou vivant avec des handicaps multiples. En effet, la conception des traverses doit tenir compte de plusieurs facteurs tels que la visibilité, la distance à parcourir, les conditions météorologiques, les caractéristiques du trafic, l'accessibilité pour tous les usagers de la route, etc. Dans ce mémoire, nous allons explorer l'importance de bien concevoir les traverses de rue, en particulier aux intersections achalandées, en tenant compte des différents besoins et des facteurs de risque des personnes avec différentes limitations. Nous allons également proposer des solutions et des recommandations pour améliorer la sécurité des traverses de rue pour tous les usagers de la route.

Il est également crucial de travailler ensemble pour créer des espaces publics inclusifs. Cela signifie de prendre en compte les besoins et les expériences des personnes handicapées dans la demande, la conception et l'utilisation de ces aménagements, ainsi que dans l'application des règles de circulation. Cela implique également une écoute active des personnes handicapées et de leur expertise.

Les travaux de la Commission sont une occasion formidable pour accroître et favoriser l'inclusion des personnes handicapées au sein d'une ville et de quartiers plus inclusifs.

En cette ère, la mobilité active est encouragée, car elle contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais également à créer des villes plus agréables, plus sûres et plus accessibles pour tous. Cependant, lors des discussions sur l'espace public aux différents paliers politiques, municipal ou provincial, les besoins des personnes handicapées sont rarement mis de l'avant et quand ils le sont, les solutions trouvées ne sont pas toujours adéquates, car elles ne sont pas conçues en tenant compte de leur expertise.

En fin de compte, le vivre-ensemble, le souci ainsi que le respect des autres sont essentiels pour créer des espaces publics inclusifs et sûrs pour tout le monde, peu importe la nature de leurs capacités ou leurs limitations. Merci de garder en tête, lors de la lecture de ce mémoire, l'importance de ces principes de savoir-vivre et de travailler pour améliorer l'accessibilité et la sécurité de tous.

Contexte juridique

La *Charte des droits et libertés de la personne* garantit aux personnes handicapées, comme à la population en général, des droits. Ils doivent être au cœur de la réingénierie de la configuration des intersections pour que tous, personnes handicapées, tout handicap inclus, puissent se mobiliser en toute sécurité.

CHARTRE DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE¹:

Art. 1. Tout être humain a droit à la vie, ainsi qu'à la sûreté, à l'intégrité et à la liberté de sa personne.

Art. 10. 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, l'identité ou l'expression de genre, la grosseur, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions

1

[?] <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/C-12>

politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.

Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit.

Art. 15. 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 caravanning, et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles.

LOI ASSURANT L'EXERCICE DES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES EN VUE DE LEUR INTÉGRATION SCOLAIRE, PROFESSIONNELLE ET SOCIALE²:

Art. 1.2.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.

Art. 1.2.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.

Art. 1.2.c. Donner priorité aux ressources et aux services assurant le maintien ou le retour des personnes handicapées dans leur milieu de vie naturel.

Art. 1.2.d. Favoriser l'adaptation du milieu aux besoins des personnes handicapées et de leurs familles 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.

2

² <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/e-20.1>

Art. 1.2.e. Favoriser la coordination continue pour la gestion et la complémentarité des ressources ainsi que la permanence et l'intégration maximale des services.

Art.1.2.f. Viser une qualité de vie décente pour les personnes handicapées et leurs familles, 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.

Également, la *Convention relative aux droits des personnes handicapées des Nations Unies* a été adoptée en 2006 et ratifiée par de nombreux pays dans le monde entier. Cette convention reconnaît que les personnes handicapées ont les mêmes droits que les autres personnes en matière de sécurité, de liberté de mouvement et d'accès aux commerces.

Plus précisément, la Convention stipule que les États doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la protection des personnes handicapées contre toute forme de violence, d'abus ou de négligence. Les États doivent également garantir que les personnes handicapées jouissent de la liberté de circulation et de déplacement, ainsi que de l'accès aux transports publics et aux bâtiments publics.

En ce qui concerne l'accès aux commerces, la Convention exige que les états prennent des mesures pour garantir que les personnes handicapées aient un accès égal aux installations et services ouverts ou fournis au public, tels que les magasins, les restaurants, les hôtels et les cinémas. Les états doivent également garantir que les personnes handicapées ne soient pas victimes de discrimination lorsqu'elles cherchent à obtenir un emploi ou à bénéficier de services financiers ou de crédit.

En résumé, la *Convention relative aux droits des personnes handicapées des Nations Unies* garantit aux personnes handicapées le droit à la sécurité, à la liberté de mouvement et à l'accès aux commerces, et exige que les États prennent des mesures pour garantir que ces droits soient respectés.

Des intersections non sécuritaires représentent des entraves à ces droits pourtant essentiels.

Types de handicap

Différents types de handicaps sont concernés par la sécurité et les traverses de rues:

- Handicap visuel : les personnes ayant un handicap visuel peuvent avoir des difficultés à percevoir les signaux lumineux ou les marquages au sol, ce qui peut augmenter leur risque d'accident lorsqu'ils traversent une rue ;
- Handicap auditif : les personnes sourdes et malentendantes peuvent avoir du mal à entendre les signaux sonores de traversée ou les avertissements de danger, ce qui peut augmenter leur risque d'accident ;
- Handicap moteur : les personnes vivant avec un handicap moteur peuvent avoir des difficultés à traverser une rue en raison de la présence d'obstacles physiques tels que des trottoirs élevés ou des surfaces inégales ;
- Handicap intellectuel : les personnes ayant un handicap intellectuel peuvent avoir du mal à comprendre les signaux de traversée ou les règles de sécurité routière, ce qui peut augmenter leur risque d'accident ;
- Handicap cognitif/intellectuel : les personnes ayant un handicap cognitif peuvent avoir des difficultés à percevoir les dangers de la circulation routière ou à se souvenir des règles de sécurité, ce qui peut augmenter leur risque d'accident.

Il est donc important de prendre en compte ces différents types de handicaps lors de la conception des traverses de rues afin de garantir la sécurité de toutes les personnes utilisant la voie publique .

Cécité et malvoyance

Au Québec, le Code de la sécurité routière et la norme de construction libre d'obstacles du Québec ont établi plusieurs points de sécurité pour les traverses de rue destinées à être utilisées par les personnes non voyantes ou malvoyante, dont :

1. Les intersections doivent être équipées de signaux sonores pour indiquer aux personnes non voyantes ou malvoyantes quand il est sécuritaire de traverser la rue.

Ces signaux sonores destinés aux personnes non voyantes ou malvoyantes doivent être clairement audibles et facilement reconnaissables, même dans le chaos auditif d'une ville bondée. Cela nécessite une tonalité et une intensité sonore adaptées, capables de se démarquer nettement de tous les autres bruits ambiants, et ce, à plusieurs mètres de distance, particulièrement aux intersections fortement achalandées.

Ces dispositifs peuvent être activés par un bouton-poussoir situé à proximité de la bande podotactile de guidage, et doivent émettre un signal sonore clairement audible à une distance minimale de 3 mètres de part et d'autre du trottoir afin de permettre aux personnes d'être informées de la disponibilité de la traversée sécurisée.

Les signaux sonores doivent être synchronisés avec les signaux lumineux de traversée de piétons pour indiquer quand il est sécuritaire de traverser.

Les dispositifs de signalisation sonore doivent être installés à une hauteur de 1,5 mètre à partir du niveau du sol, avec un angle d'inclinaison de 45 degrés vers l'extérieur de la voie publique.

2. Les bandes podotactiles sont indispensables pour la sécurité des personnes non voyantes ou malvoyantes lorsqu'elles traversent une rue. En effet, ces bandes de pavage sont spécialement conçues pour offrir une texture et des sensations tactiles distinctes, permettant aux personnes non voyantes ou malvoyantes de repérer l'arrivée d'une rue ou d'une intersection et de se diriger en toute sécurité. Par conséquent, il est essentiel de respecter ces normes de sécurité pour offrir une accessibilité maximale et garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Cette bande doit être située à proximité immédiate du bord du trottoir, dans la direction de la traversée piétonne, et doit être en contraste de couleur avec le revêtement de surface environnant. De plus, il est important

de noter que les bandes podotactiles peuvent être installées sur la surface des bateaux-pavés.

Le bateau-pavé est un élément clé du trottoir, utilisé pour marquer les traverses de rue et les zones de sécurité pour les piétons. Ils offrent une surface de marche stable et antidérapante pour les personnes non voyantes ou malvoyantes, permettant un passage en douceur vers ou depuis la chaussée, malgré les différences de niveaux.

Il est important de noter que les bandes podotactiles peuvent être installées directement sur la surface des bateaux pavés, offrant ainsi une double protection pour la sécurité des piétons, en particulier pour les personnes non voyantes ou malvoyantes. En somme, le bateau-pavé est un élément indispensable pour garantir la sécurité et l'accessibilité de tous les usagers de la route.

En résumé, les traverses de rue destinées à être utilisées par les personnes non voyantes ou malvoyantes doivent offrir des signaux sonores clairs, des bandes podotactiles, pour assurer la sécurité et l'accessibilité pour tous les usagers de la route.

Un principe demeure: si une intersection est assez dangereuse pour qu'on mette un feu de traverse de piétons, elle est d'autant plus dangereuse pour les personnes qui ont une basse ou aucune vision.

Le signal émis par le bouton de la traverse doit être perceptible même si on s'en éloigne de quelques mètres. «*Des citoyens se sont plaints du volume. On est les uns contre les autres*», nous racontait un plaignant non voyant. Le désagrément des uns ne doit pas être source d'exclusion ou de danger pour les autres.

Des normes précises sur le niveau de décibels acceptable aux intersections doivent exister, mais la préséance doit être accordée à la sécurité des plus vulnérables, notamment aux intersections à haut débit d'achalandage.

La ville doit se doter d'une politique spécifique sur les feux sonores et travailler avec les autres niveaux de gouvernement, lorsque applicable, afin d'établir un processus

d'évaluation rigoureux et un délai de livraison, ainsi qu'un système de suivi convivial pour que les citoyens soient informés facilement de l'avancée de leurs demandes.

Enfin, notons qu'une des particularités des automobiles électriques et de certains modèles de voitures hybrides est qu'elles sont tellement silencieuses qu'il est difficile pour les personnes ayant une déficience visuelle de pouvoir pressentir leur présence. Nous croyons que la Ville doit faire toutes les représentations possibles afin qu'un dispositif sonore soit obligatoirement installé sur ces modèles de voitures afin de préserver la sécurité de toute personne, handicapée ou non.

De même, les trottinettes et scooters peuvent être des obstacles pour les personnes ayant une déficience visuelle, car ces engins peuvent être silencieux et se déplacer rapidement, rendant difficile pour les personnes malvoyantes de les repérer et d'éviter une collision. Les personnes ayant une déficience visuelle comptent souvent sur leur ouïe pour repérer les véhicules, mais les trottinettes et scooters électriques peuvent être difficiles à entendre, en particulier lorsqu'ils roulent à basse vitesse ou sur des surfaces lisses.

De plus, les scooters et les vélos électriques sont souvent mal stationnés sur les trottoirs, ce qui peut rendre la circulation difficile pour les personnes malvoyantes. Les obstacles peuvent causer des chutes ou des accidents.

Il est important de sensibiliser les utilisateurs de trottinettes et de scooters électriques à l'importance de partager l'espace public avec les personnes ayant une déficience visuelle, et de mettre en place des réglementations pour s'assurer que ces engins ne constituent pas un danger pour les piétons.

Surdité, surdicécité et malentendance

Assurer une traversée de rues pour une personne sourde, malentendante ou ayant une surdicécité nécessite des adaptations spécifiques pour garantir sa sécurité et son autonomie, dont :

1. Des feux piétons avec des indicateurs visuels signalent le moment où il est sécuritaire de traverser.

Les feux piétons doivent être réglés pour laisser suffisamment de temps aux piétons pour traverser en toute sécurité et indiquer le début et la fin de la phase de traversée des piétons. Cela est particulièrement important pour les personnes sourdes, malentendantes ou vivant avec une surdicécité, qui peuvent prendre plus de temps pour traverser.

2. Des indicateurs visuels comme des marquages au sol, indiquant la zone de passage piéton, doivent être clairs.

Les panneaux de signalisation doivent être équipés d'une signalisation visuelle, tels qu'une flèche directionnelle ou un pictogramme, pour indiquer la direction de la traversée piétonnière.

Par ailleurs, il faut éviter les obstacles tels que les poteaux, les arbres, les boîtes aux lettres, etc., qui peuvent obstruer la vue.

3. Aménager des trottoirs larges et accessibles permet une circulation fluide et sûre des piétons.

4. Les autres utilisateurs et utilisatrices doivent être sensibilisés à la présence de piétons sourds ou ayant une surdicécité et les inciter à être prudents.

Il est important que les automobilistes, camionneurs, cyclistes et piétons soient vigilants lorsqu'ils traversent les intersections, respectent les feux et panneaux de signalisation ainsi que les lignes d'arrêt, pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route, y compris les personnes sourdes et malentendantes.

Handicap moteur

Les personnes vivant avec un handicap moteur peuvent utiliser différents types d'aides à la mobilité tels que des cannes, des fauteuils roulants électriques ou manuels, des déambulateurs, des quadriporteurs ou d'autres équipements pour se déplacer. Ces aides

à la mobilité sont de gabarit différent et nécessitent des aménagements spécifiques pour faciliter leur utilisation en toute sécurité lors de la traversée d'une rue. Il est donc primordial que les concepteurs des traverses de rues prennent ces personnes en considération. La conception de traverses de rues adaptées peut améliorer considérablement l'accessibilité et la sécurité tout en favorisant une inclusion pleine et entière pour les personnes ayant un handicap moteur et utilisant une aide à la mobilité.

Pour assurer une traversée sécuritaire pour une personne se déplaçant avec une aide à la mobilité, il est important de considérer plusieurs éléments, notamment :

1. Les bordures délimitant les bordures du trottoir doivent être surélevées.
2. Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour permettre le passage d'un fauteuil roulant, d'un déambulateur ou d'un quadriporteur.

Il peut également être nécessaire d'aménager un bateau-pavé pour permettre aux personnes de franchir les obstacles, tels que les trottoirs surélevés.

Le bateau-pavé est un élément clé du trottoir, utilisé pour marquer les traverses de rue et les zones de sécurité pour les piétons. Il offre une surface stable et antidérapante, permettant un passage en douceur vers ou depuis la chaussée, malgré les différences de niveaux. Pour garantir une accessibilité maximale, la partie abaissée de la bordure doit être suffisamment large pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant (1 mètre). En somme, le bateau-pavé est un élément indispensable pour garantir la sécurité et l'accessibilité de tous les usagers de la route.

3. Il est important de garantir un temps de passage suffisant pour permettre aux personnes à mobilité réduite de traverser les intersections en toute sécurité. Les feux de signalisation doivent être synchronisés pour permettre une traversée sécuritaire, sans être pressés par les véhicules et autres utilisateurs de la route.
4. Les panneaux de signalisation doivent être installés à une hauteur appropriée pour être accessibles aux personnes en fauteuil roulant ou aux personnes de petite taille.

5. L'équipement utilisé pour assurer la traversée sécuritaire des personnes handicapées doit être régulièrement inspecté et entretenu pour garantir son bon fonctionnement et être réparé lorsque nécessaire.

En considérant ces éléments, les autorités locales peuvent mettre en place des solutions adaptées pour assurer une traversée sécuritaire pour les personnes handicapées motrices.

Handicap intellectuel ou cognitif

Le code de la sécurité routière du Québec ne prévoit pas de mesure spécifique pour les personnes ayant un handicap intellectuel ou cognitif lorsqu'il s'agit de traverser une rue. Cependant, la norme de construction libre d'obstacles du Québec recommande l'utilisation de pictogrammes pour aider à comprendre les différentes étapes à suivre pour traverser la rue en toute sécurité.

1. La signalisation doit être facilement compréhensible et claire. Cela peut inclure la mise en place de feux de signalisation adaptés, des panneaux de signalisation et des marquages au sol pour indiquer les passages piétons.

2. Les intersections doivent être bien éclairées pour aider les personnes ayant un handicap intellectuel ou cognitif à identifier les dangers potentiels et à traverser en toute sécurité.

3. Des patrouilles de sécurité peuvent être organisées pour surveiller les zones piétonnes à risque ou les intersections dangereuses. Ces patrouilles peuvent être composées de bénévoles ou de professionnels de la sécurité. Des caméras de surveillance peuvent être installées dans les zones à risque, bien visibles et annoncées, pour surveiller les comportements dangereux et identifier les responsables en cas d'accident.

En somme, il est essentiel de prendre en compte la sécurité, l'accessibilité, les temps de passage, la communication et la surveillance, afin d'assurer une traversée en toute

sécurité pour une personne handicapée cognitive ou autiste à une intersection achalandée.

OBSERVATIONS ADDITIONNELLES

(Qui s'appliquent à tous les handicaps)

Nonobstant le type de limitation, les intersections doivent offrir un éclairage plus adéquat, particulièrement aux intersections avec grand débit de voitures.

En général, pour assurer une visibilité adéquate à une intersection achalandée, un niveau d'éclairage d'au moins 50 lux est recommandé. Cependant, pour les personnes malvoyantes, un niveau d'éclairage plus élevé peut être nécessaire pour améliorer leur visibilité et leur sécurité lorsqu'elles traversent la rue.

Dans certains pays, il existe des normes spécifiques pour les niveaux d'éclairage des intersections. Par exemple, en France, la norme recommandée pour l'éclairage public des intersections est de 30 lux pour les zones peu passantes, de 50 lux pour les zones passantes et de 100 lux pour les zones très passantes³.

Au Québec, les normes d'éclairage pour les intersections sont établies, selon notre compréhension, par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

En fait, nous sommes surpris de trouver facilement des sources d'information sur l'intensité lumineuse requise aux intersections dans certains pays, mais aucune source fiable pour Montréal et l'ensemble de la province. Il semble que ces normes soient difficiles à repérer sur le web.

Il est donc raisonnable de croire que nos normes d'intensité aux intersections devraient ressembler à celles de nos cousins français, c'est-à-dire que pour une intersection moins achalandée, le niveau d'éclairage recommandé serait de 10 lux, tandis que pour une

3

[?] <https://www.lightzoomlumiere.fr/article/norme-nf-en-13201-exigences-de-performances-en-eclairage-public/>

intersection de plus à hautement achalandée, le niveau recommandé varie de 20 à 50 lux.

Le temps de traversée pour les piétons devrait être ajusté en fonction de la longueur de l'intersection et du volume de la circulation automobile. **Il est important d'impliquer des personnes handicapées et les organismes qui les représentent dans l'évaluation du temps nécessaire pour une traversée sécuritaire.**

Pour calculer le temps nécessaire à une personne âgée, handicapée en fauteuil roulant, sourde ou aveugle pour traverser une intersection achalandée, il faut considérer la distance à parcourir et la vitesse à laquelle la personne peut se déplacer. Selon la formule de la physique, le temps nécessaire pour parcourir une distance donnée à une certaine vitesse peut être calculé en divisant la distance par la vitesse.

Pour une personne à mobilité réduite ou en fauteuil roulant, la vitesse de déplacement sera probablement plus lente. Pour une personne sourde ou aveugle, le temps nécessaire pour traverser l'intersection peut également être plus long en raison de l'attention accrue nécessaire pour naviguer dans un environnement potentiellement dangereux. La Ville doit s'assurer que ses équipes ou ses sous-traitants évaluent un temps de traversée assez long pour donner un temps de passage adéquat et sécuritaire.

Les îlots refuges sont des zones sécurisées en milieu de rue, conçues pour protéger les piétons pendant leur traversée. Ils sont généralement installés sur des routes à plusieurs voies ou à circulation rapide où la traversée de rue peut être dangereuse. Les îlots sont conçus pour fournir un refuge sûr pour les piétons en leur permettant de traverser une partie de la rue, puis de s'arrêter dans un endroit sûr au milieu de la chaussée avant de continuer à traverser l'autre côté de la rue. Ces îlots devraient être équipés de feux de signalisation pour piétons, de panneaux de signalisation et de marquages au sol pour améliorer la sécurité afin que toute personne puisse trouver ses repères et se placer en sécurité.

Cependant, pour les personnes handicapées, les îlots refuges peuvent présenter des défis supplémentaires. Par exemple, pour les personnes en fauteuil roulant, les trottoirs peuvent ne pas être suffisamment larges pour permettre un virage sûr à l'îlot, ou la surface

de l'îlot peut ne pas être suffisamment plane pour permettre une traversée facile. Les personnes malvoyantes peuvent également avoir des difficultés à naviguer à travers les îlots si les signaux sonores ou tactiles ne sont pas clairement indiqués. Il est donc important que les îlots soient conçus pour être accessibles à tous les types de handicap, en tenant compte des besoins spécifiques de chaque groupe de personnes handicapées.

Les bateaux-pavés nécessitent une attention particulière en termes d'entretien et de déneigement en raison de leur forme et de leur structure unique, particulièrement aux intersections achalandées. En effet, en hiver, le déneigement des bateaux-pavés peut être plus complexe que celui des surfaces planes et régulières, car les bords et les crevasses peuvent emprisonner la neige et la glace. De plus, les méthodes de déneigement mécanique, comme le chasse-neige, peuvent endommager les pavés et altérer leur apparence. C'est pourquoi le déneigement manuel est souvent préféré pour les bateaux-pavés, à l'aide d'une pelle et de sel pour empêcher la formation de glace.

De temps en temps, il est nécessaire de réparer les pavés détériorés ou endommagés pour éviter la formation de grandes flaques d'eau pendant les fortes pluies ou la fonte de la neige, car l'eau peut causer des dommages aux structures municipales, y compris aux bateaux-pavés. Les crevasses et les nivellements qui en résultent constituent un défi pour les personnes handicapées.

Il est important de simplifier le processus de demande et de suivi de l'installation de feux sonores pour les citoyens. Un guichet unique devrait être mis en place pour faciliter l'accès à cette demande. Actuellement, les citoyens ont souvent du mal à savoir où déposer leur demande et comment suivre l'avancement de celle-ci. Un guichet unique offrirait une solution centralisée pour toutes les demandes et permettrait aux citoyens de suivre l'état d'avancement de leur demande.

Cette simplification pourrait impliquer de rassembler toutes les informations nécessaires à la demande en un seul endroit, de clarifier les procédures de suivi et de communication, et de nommer une personne ou un service spécifique pour traiter ces demandes. De cette façon, les citoyens pourraient facilement accéder à ces informations et comprendre le processus de demande et de suivi de l'installation de feux sonores.

En simplifiant le processus de demande et de suivi, la ville pourrait mieux répondre aux besoins de sécurité des piétons et améliorer la qualité de vie de tous les citoyens.

La sécurité des personnes handicapées, c'est l'affaire de tous

La sécurité des personnes handicapées lors des traversées de rue dépend aussi en grande partie du comportement des autres usagers de la route, tels que les automobilistes, camionneurs, cyclistes et piétons. Chacun de ces groupes joue un rôle crucial pour assurer la sécurité des personnes handicapées sur les routes.

Les automobilistes et camionneurs doivent être particulièrement attentifs aux traversées piétonnes, et respecter les panneaux de signalisation, les feux de circulation et les arrêts obligatoires, afin de garantir la sécurité des personnes en situation de handicap. Il est important de se rappeler que les personnes handicapées peuvent avoir besoin de plus de temps pour traverser la rue, et que certains d'entre eux peuvent avoir des difficultés à se déplacer rapidement ou à réagir promptement en cas d'urgence.

Les cyclistes doivent également être vigilants et respecter les traversées piétonnes, tout en restant attentifs aux personnes en situation de handicap qui pourraient avoir besoin de plus d'espace sur la route pour se déplacer. Il est essentiel que les cyclistes signalent leur présence aux personnes en situation de handicap en utilisant des cloches ou en faisant un signe de la main pour éviter toute collision.

Enfin, les piétons ont également un rôle important à jouer dans la sécurité des personnes en situation de handicap lors des traversées de rue. Ils doivent traverser uniquement aux passages piétons désignés, en respectant les signaux de circulation et en gardant un œil attentif sur les personnes en situation de handicap qui pourraient traverser à proximité.

D'ailleurs, des campagnes de sensibilisation peuvent être lancées pour encourager les automobilistes à davantage de prudence dans les intersections. Ces campagnes peuvent inclure des panneaux d'avertissement, des messages publicitaires et des événements de sensibilisation.

En somme, la sécurité des personnes handicapées sur les routes dépend de la coopération et de la vigilance de tous les usagers de la route. En respectant les règles de la route et en étant attentifs aux personnes en situation de handicap ou plus vulnérables, nous pouvons tous contribuer à rendre nos routes plus sécuritaires et accessibles pour tous.

En conclusion

Enfin, pour garantir une sécurité maximale, il est important que tous les usagers de la route, qu'il s'agisse d'automobilistes, de camionneurs, de cyclistes ou de piétons, respectent les règles de sécurité routière en tout temps, en veillant à respecter les arrêts, la signalisation et à être vigilants aux personnes handicapées afin de leur donner suffisamment de temps aux personnes de traverser en toute sécurité.

Les personnes handicapées sont les seules vraiment expertes en matière de handicap, car elles y sont confrontées chaque jour.

Il faut aller au-delà des normes, car une grande métropole comme Montréal ne peut lésiner sur la sécurité de ses citoyennes et de ses citoyens.

En encourageant la mobilité active et sécuritaire pour tous, la Commission peut également aider à réduire les inégalités sociales, en facilitant l'accès aux services et aux opportunités pour tous les citoyens et en réduisant la dépendance aux voitures privées, qui peuvent souvent être coûteuses et exclusives.

Nous sommes d'avis que la Commission doit donc travailler sur des initiatives qui encouragent une mobilité active, durable, inclusive et sécuritaire, en prenant en compte les besoins de toutes les communautés, notamment les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les personnes à faible revenu et celles issues des communautés marginalisées. La somme de ces actions résulte en une inclusion d'un plus grand nombre d'individus et ainsi briser l'isolement.

Nous vous remercions de votre écoute et souhaitons que vous reteniez le plus grand nombre de nos recommandations.