



*Le regroupement des organismes en  
défiance physique de l'île de Montréal*

## MÉMOIRE

**Présenté à la Commission sur le transport et les travaux publics dans  
le cadre de la consultation publique « La traversée des rues : mesures  
d'accessibilité et mobilité active »**

31 mars 2023

**DéPhy Montréal**  
312-7000, avenue du Parc  
Montréal (Québec) H3N 1X1  
Tél. : 514-255-4888  
[info@dephy-mtl.org](mailto:info@dephy-mtl.org)

# TABLE DES MATIÈRES

---

À propos de DéPhy Montréal .....	3
Introduction .....	4
1 Précisions sur la définition de « Piéton » .....	4
2 L'accessibilité universelle, une priorité.....	5
Des enjeux populationnels à considérer .....	5
Des outils à portée de main .....	6
3 Faciliter les déplacements et favoriser la mobilité active .....	10
Aménagements temporaires ou transitoires .....	12
Déplacements en conditions hivernales .....	20
Autres mesures favorisant la mobilité active.....	21
4 La traversée des rues .....	22
5 Les transports actifs.....	23
Conclusion .....	24

## À PROPOS DE DÉPHY MONTRÉAL

---

Fondé en 1985, DéPhy Montréal, anciennement appelé le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM), rassemble plus de 50 organismes communautaires engagés dans la défense des droits, la promotion des intérêts et l'amélioration des conditions de vie des personnes ayant une déficience physique ou polyhandicapées et leur famille, sur l'île de Montréal.

Le terme déficience physique comprend les déficiences motrices (mobilité, flexibilité et dextérité), sensorielles (audition et vision) et d'autres déficiences organiques et neurologiques (notamment les troubles du langage et de la parole).

Depuis de nombreuses années, DéPhy Montréal est reconnu comme un interlocuteur privilégié par diverses institutions publiques et parapubliques, dont la Ville de Montréal. En raison de notre expertise dans de nombreux domaines comme l'accessibilité universelle (A.U.), l'accessibilité numérique et des communications, l'employabilité, le logement ou le transport, notre regroupement fait partie de plusieurs comités de travail (Comité des partenaires en accessibilité universelle, comité d'expertise du Chantier A.U., comité sur les communications accessibles, etc.) et se prononce régulièrement sur diverses questions relatives aux personnes ayant une déficience physique et à leur famille, notamment via des consultations publiques. Pour ce faire, nous travaillons en étroite collaboration avec nos membres, notamment par le biais d'instances de concertations internes.

Le présent mémoire est ainsi le fruit d'une concertation et de la collaboration entre les membres du Comité Montréal accessible (CMA) de DéPhy Montréal.

## INTRODUCTION

---

À l'instar de l'ensemble de la population, les personnes ayant des limitations fonctionnelles doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité et autonomie à Montréal, et bénéficier des options de mobilité active disponibles.

Nous tenons donc à remercier la Ville de Montréal pour tenir la présente consultation publique, qui met l'accent sur les besoins de ces personnes, encore trop souvent oubliées dans les projets d'aménagement urbain. Néanmoins, si cette consultation leur donne à nouveau l'opportunité, ainsi qu'aux organismes communautaires qui les représentent, d'adresser plusieurs enjeux, elle arrive encore une fois bien tard, considérant nos nombreuses représentations et tentatives pour attirer l'attention de la Ville (administration et personnes élues) sur divers manquements à l'application du concept d'accessibilité universelle et sur différents obstacles, persistants ou nouvellement créés. De ce fait, peu de mesures correctives pourtant déjà largement connues et documentées dans les trois dernières années pourront être apportées à temps pour prévenir ou pallier, d'ici l'été 2023, différents obstacles créés par les piétonnalisations et autres aménagements estivaux post-pandémiques. En outre, l'implantation d'aménagements urbains permanents liés à la lutte aux changements climatiques et à la promotion de la mobilité active (ex. : pistes cyclables) qui ne tiennent pas compte des bonnes pratiques en A.U. se poursuit dans de nombreux arrondissements, créant toujours de nouveaux obstacles pour les personnes âgées ou ayant une déficience. Pourtant, parmi les usagers de la voie publique, le piéton est particulièrement vulnérable, et doit donc être considéré de façon prioritaire en matière de visibilité, de sécurité et de confort lorsqu'il se déplace, spécialement quand il traverse la rue.

Par ailleurs, si nous saluons les nombreux accommodements qui ont été mis en place pour permettre au plus grand nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles de prendre part à cette consultation, il est cependant déplorable que la documentation produite par la Ville, au demeurant très complète, comporte encore une fois plusieurs obstacles à l'accessibilité, particulièrement pour les personnes ayant une déficience visuelle qui utilisent des technologies d'adaptation.

## 1 PRÉCISIONS SUR LA DÉFINITION DE « PIÉTON »

---

« [...] Que ce soit de l'école à la maison et de la maison au parc, ou encore de la station de métro vers le travail ou l'épicerie, nous sommes tous, à un moment ou l'autre, un

piéton »<sup>1</sup>. Au demeurant, chacun d'entre nous, un jour ou l'autre, aura des limitations fonctionnelles, temporaires (comme un membre plâtré, une maladie ou une grossesse) ou permanentes (comme une déficience ou la perte d'autonomie liée à l'âge). Il est dès lors crucial d'élargir la définition de "piéton" pour inclure un éventail de capacités et de modes de déplacement<sup>2</sup>.

Aussi, pour garantir la sécurité de tous les piétons, il est essentiel de prendre en compte leurs caractéristiques personnelles. Par exemple, les stratégies de déplacement varient en fonction de l'âge : « Les personnes âgées prennent davantage de temps pour traiter l'information provenant des piétons qu'elles croisent, ce qui pourrait accroître leur risque de faux pas et de chute »<sup>3</sup>. De même, les enfants, les personnes en fauteuil roulant ou de petite taille sont moins visibles par les autres usagers de la route. Il est donc primordial d'intégrer le Modèle de développement humain – Processus de production du handicap (MDH-PPH)<sup>4</sup> dans les réflexions : favoriser un environnement inclusif respectant les principes de l'accessibilité universelle permettra à chaque personne de réaliser ses habitudes de vie en toute autonomie et en toute égalité, quelles que soient ses capacités.

## 2 L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE, UNE PRIORITÉ

---

### DES ENJEUX POPULATIONNELS À CONSIDÉRER

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles ne constituent pas un groupe homogène. Il s'agit au contraire d'un ensemble de personnes aux réalités et besoins complexes et diversifiés, puisque la gravité et le type d'incapacités varient largement d'une personne à l'autre. De plus, de nombreuses personnes cumulent plusieurs incapacités et le taux d'incapacité augmente avec l'âge. En 2017, dans la région de

---

<sup>1</sup> *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 5 - Aménagements piétons universellement accessibles*, p. VII, Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal en collaboration avec Société Logique, septembre 2017

[[https://societelogique.org/doc/2\\_Fasc\\_5\\_Amenagement\\_pietons\\_AU.pdf](https://societelogique.org/doc/2_Fasc_5_Amenagement_pietons_AU.pdf)]

<sup>2</sup> Les personnes qui utilisent des aides à la mobilité doivent être considérées comme des piétons à part entière.

<sup>3</sup> *Les stratégies pour éviter les collisions piéton-piéton différent selon l'âge*, Université Laval, 8 février 2023 [<https://nouvelles.ulaval.ca/2023/02/08/les-strategies-pour-eviter-les-collisions-pieton-pieton-different-selon-lage-a:f9107f2a-3ef0-4cd3-ace7-8774d430d6b4>]

<sup>4</sup> *Le modèle*, Réseau international sur le Processus de production du handicap – RIPPH, 1998-2010 [<https://ripph.qc.ca/modele-mdh-pph/le-modele/>]

Montréal, il s'élevait à 31,8% (+)<sup>5</sup> chez les personnes de plus de 65 ans, contre 13,6% chez les 15 à 64 ans<sup>6</sup>.

Au demeurant, en 2050, à Montréal, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus, qui aura connu une croissance de 64% depuis 2016, sera supérieur au nombre de jeunes de moins de 20 ans<sup>7</sup>.

Par conséquent, dans une perspective d'inclusion et de développement durable, et pour faire face à l'évolution des habitudes de vie et des besoins inhérents à ce changement populationnel majeur, la Ville de Montréal devra tout mettre en œuvre pour intégrer le concept d'accessibilité universelle tant dans la conception des espaces publics que dans les services offerts à ses citoyennes et citoyens, plutôt que d'apporter des réponses ponctuelles, soit des adaptations visant à pallier certains obstacles.

Aussi, pour être en mesure d'effectuer les changements et de relever les nombreux défis qui nous permettront de faire de Montréal une ville inclusive, dans laquelle l'ensemble de la population pourra se déplacer en toute sécurité et en toute autonomie, plusieurs actions et pratiques devront être mises en place et susciter l'adhésion de l'ensemble des unités administratives et partenaires de la Ville, et des modifications réglementaires devront être apportées dès que possible.

## DES OUTILS À PORTÉE DE MAIN

Pour relever les défis de mobilité, l'administration municipale devra utiliser tous les moyens (outils, politiques et dispositions législatives) dont la Ville dispose déjà.

Tout d'abord, selon l'article 61.1 de la [Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale](#), chaque municipalité locale d'au moins 15 000 habitants a l'obligation de produire annuellement, d'adopter et de rendre public un Plan d'action à l'égard des personnes handicapées, qui vise à mettre en place et à réaliser des actions concrètes, afin de réduire les obstacles à leur participation sociale. Ce plan d'action, dont l'élaboration devrait résulter d'un processus de consultation rigoureux et d'une étroite collaboration avec tous les acteurs impliqués dans sa réalisation (unités administratives, partenaires communautaires,

---

<sup>5</sup> (+) signifie que la proportion est significativement supérieure à celle observée pour l'ensemble du Québec.

<sup>6</sup> *Taux d'incapacité au Québec et dans les régions administratives*, Office des personnes handicapées du Québec [https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/statistiques/personnes-handicapees-au-quebec-en-chiffres/taux-dincapacite-au-quebec-et-dans-les-regions-administratives.html]

<sup>7</sup> *Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité, Planifier ensemble l'avenir pour mieux agir sur nos milieux de vie*, Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, 2022, p.31

etc.), constitue un levier important pour favoriser l'inclusion des personnes ayant une déficience et, conséquemment, pour éliminer une bonne partie des obstacles qu'elles rencontrent quotidiennement et des situations de discrimination dont elles sont victimes.

Par ailleurs, en 2011, la Ville de Montréal a adopté une Politique municipale d'accessibilité universelle, dans le but de « faire de Montréal une ville universellement accessible ». La Ville s'est alors engagée à :

- Assumer un leadership.
- Intégrer l'accessibilité universelle à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales.
- Veiller à la cohérence et à la complémentarité de l'ensemble des interventions.
- Soutenir le partage d'expertises et valoriser l'innovation dans une perspective d'amélioration continue.
- Favoriser un partenariat actif avec les organismes du milieu.
- Adopter et rendre publics les plans d'action conjoints et les bilans de ses réalisations.

En outre, après le Sommet de Montréal de 2002, la Ville a tissé des liens privilégiés avec plusieurs organismes du milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles, qui l'ont accompagnée dans la détermination des besoins et dans la recherche de solutions pertinentes, afin de réduire ou d'éliminer les obstacles à l'inclusion et à la participation sociale (ex. : Comité des partenaires en accessibilité universelle - CPAU, Comité consultatif en accessibilité universelle – CCAU). Aussi, en renforçant ses liens de collaboration avec le milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles, qui possède un niveau d'expertise et de connaissances incomparable, la Ville de Montréal aurait les moyens d'honorer ses engagements en élaborant et en mettant en œuvre des politiques et des plans d'action à la hauteur de ses ambitions, et à la mesure de ses responsabilités envers sa population.

Finalement, la Ville de Montréal a réitéré son engagement envers l'accessibilité universelle en lançant, en mars 2020, un vaste Chantier en accessibilité universelle, qui se poursuivra jusqu'en 2024. Un diagnostic organisationnel, réalisé dans le cadre de ce Chantier, invite notamment la Ville à revoir ses façons de faire et à se doter d'une vision claire. Ainsi, par souci de cohérence, les nouveaux projets d'aménagement de la Ville ne sauraient être élaborés sans tenir compte des recommandations dudit diagnostic, des travaux menés dans le cadre du Chantier et sans placer l'accessibilité universelle au cœur de ses actions.

**Recommandations :**

- 1) Qu'en matière d'accessibilité universelle, la Ville travaille en étroite collaboration avec les organismes communautaires, notamment avec ceux qui œuvrent auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles.
- 2) Que l'ensemble du personnel municipal reçoive une formation générale sur l'accessibilité universelle et sur le processus de production du handicap.
- 3) Que chaque employée et employé de la Ville reçoive une ou plusieurs formations spécialisées sur l'A.U. adaptées aux éléments spécifiques de son ou de ses champs d'intervention (ex. : conception d'environnements sans obstacles, déneigement efficace).
- 4) Que les formations en A.U. soient obligatoires et dispensées périodiquement ; Que leurs contenus soient révisés sur une base régulière, pour s'assurer de répondre adéquatement aux objectifs visés et refléter l'évolution des objectifs, des besoins et des connaissances (bonnes pratiques, technologies, etc.).

## **Un leadership municipal**

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la Ville s'est engagée, dans sa *Politique d'accessibilité universelle*, à exercer un leadership en matière d'A.U.

Pour ce faire, tous les acteurs, publics, privés et communautaires, devront travailler ensemble pour être en mesure de relever les nombreux défis visant à faire de Montréal une ville où toutes et tous peuvent se déplacer en tout temps, en toute sécurité et en toute autonomie.

**Recommandations :**

- 5) Que l'accessibilité universelle (A.U.) soit clairement identifiée comme étant une priorité de la Ville dans toutes ses politiques et plans d'action.
- 6) Qu'un Bureau de l'accessibilité universelle soit mis en place pour favoriser une vision globale et des actions cohérentes, complémentaires et concertées entre les différentes unités administratives.
- 7) Que, pour acquérir de nouvelles connaissances en matière d'A.U., la Ville établisse des partenariats avec le milieu de la recherche, et qu'elle prévoit les ressources financières nécessaires à la réalisation de projets visant à apporter

des solutions innovantes aux problèmes rencontrés par les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

- 8) Que la Ville adopte des cadres réglementaires clairs et s'assure de la cohérence entre les balises et exigences des différentes administrations publiques centrales et territoriales (ex. : ministère, CMM, municipalités, arrondissements).
- 9) Que la Ville se dote des guides, outils et de la réglementation nécessaires à la mise en application de l'A.U. par ses partenaires, qu'elle utilise ceux déjà développés et éprouvés (ex. : sécurisation des chantiers, aménagement des terrasses, des rues piétonnes et des pistes cyclables) et qu'elle en fasse la promotion.
- 10) Que la Ville ajoute une clause relative à l'A.U. dans sa politique d'approvisionnement et, plus largement, dans tous les appels d'offre et contrats d'achat de biens ou de services souscrits par ses unités administratives (ex. : entreprises de déneigement, de construction et de travaux publics).
- 11) Que des sanctions soient prévues à l'encontre des entreprises qui ne respectent pas les bonnes pratiques en matière d'A.U.

## **Gouvernance et transfert des connaissances**

Bien que la Ville dispose de nombreux guides et pratiques exemplaires en matière d'A.U., les obstacles fréquents et récurrents qui persistent résultent souvent d'un manque de diffusion et d'une perte de savoir-faire, notamment d'un arrondissement à l'autre. Qu'il s'agisse de poubelles, de panneaux d'interdiction de stationner, d'amas de neige ou d'autres obstacles, les trottoirs sont souvent encombrés, entravant la circulation et la visibilité des piétons, ainsi que l'accès aux transports en commun.

Les principaux obstacles en termes de gouvernance et de transfert des connaissances sont les suivants :

- Déresponsabilisation des administrations publiques, en raison de la multiplicité des interlocuteurs (ex. : ministères, CMM, municipalités, unités administratives (services centraux et arrondissements)).
- Manque de diffusion et de partage de l'information (ex. : cadre réglementaire, guides de bonnes pratiques) entre les organisations et au sein d'une même organisation.

- Manque de sensibilisation et de formation (ex. : personnel municipal, personnel des entreprises de déneigement et de construction).
- Lacunes en matière de transfert de connaissances : perte d'expertise lors du départ de personnel formé, ou du transfert de responsabilités (ex. : de l'arrondissement aux sociétés de développement commercial (SDC)).
- Non-respect de la réglementation et insuffisance, voire absence, de processus de contrôle et de suivi, notamment via des inspections. Par exemple, si les plans d'aménagement déposés à la Ville respectent les critères d'A.U., il faut s'assurer qu'ils soient effectivement mis en œuvre sur le terrain (ex. : une table en terrasse ne doit pas être déplacée en travers du corridor piétonnier).
- Défaut de concertation entre les interlocuteurs, notamment avec les arrondissements (ex. : rupture de l'interconnectivité en raison du détournement des parcours des autobus, alors que la station Mont-Royal est accessible).
- Inconsistances au niveau de la fréquence du déneigement et de la communication entre les arrondissements et leurs contracteurs. Une partie des arrêts et des débarcadères sont déneigés lors d'une opération, pour ensuite être ensevelis par une autre.
- De nouveaux aménagements émergent sans avoir été préalablement discutés par les membres du CCAU.
- Hétérogénéité des pratiques (ex. : procédures de demande de débarcadère ou de stationnement réservé).

**Recommandations :**

12) Que les guides et outils soient diffusés et que les équipes des arrondissements soient formées.

13) Que les standards soient uniformisés (ex. : signalétique) utilisés à l'échelle de la Ville (voire de l'île).

### 3 FACILITER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE

Les grands principes et recommandations présentés dans le document de consultation pour favoriser des déplacements sécuritaires en toute autonomie, ne doivent pas se

limiter aux intersections. Le parcours piéton sans obstacle est un préalable indispensable à la traversée des rues sécuritaire pour tous et toutes.

En effet, dans les dernières années, les personnes ayant des limitations fonctionnelles ont constaté des reculs significatifs dans leurs possibilités de se déplacer de manière autonome et sécuritaire à Montréal, notamment en raison de décisions portant sur l'aménagement d'espaces publics, permanent, transitoire ou temporaire (pistes cyclables, piétonnalisations estivales, etc.), qui ont été prises sans tenir suffisamment compte du concept d'accessibilité universelle.

Aussi, pour favoriser la mobilité, plusieurs grands principes doivent être systématiquement appliqués avant, pendant et après tout projet d'aménagement urbain.

**Recommandations :**

- 14) Qu'une révision du partage des espaces alloués aux véhicules et aux piétons soit amorcée dans le but d'optimiser l'utilisation du domaine public par tous les usagers et usagères.
- 15) Que les normes de conception universelle, ainsi que les bonnes pratiques, soient prises en compte et respectées, dans tous les projets d'aménagement permanent, transitoire ou temporaire (pistes cyclables, zones piétonnées, etc.).
- 16) Que tout aménagement permette aux piétons, y compris aux plus vulnérables, de se déplacer de façon sécuritaire et agréable en hiver comme en été.
- 17) Qu'avant de modifier des aménagements ou d'en implanter de nouveaux, de façon permanente, transitoire ou temporaire, toutes les mesures compensatoires nécessaires soient mises en place (ex. : installation de plaques podotactiles, de feux sonores aux intersections des rues piétonnées) pour en assurer l'accessibilité et l'utilisabilité.
- 18) Que la réglementation et les critères d'installation d'équipements privés ou collectifs sur le domaine public prévoient systématiquement la préservation de corridors de circulation sans obstacles pour les piétons, et les moyens de les faire respecter.
- 19) Que les trottoirs soient réservés aux piétons, afin de réduire les risques de collisions avec les cyclistes et les utilisateurs d'autres engins de micromobilité.

## AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES OU TRANSITOIRES

De tels aménagements peuvent nuire à la sécurité ou à l'orientation des piétons ayant des limitations fonctionnelles. Par exemple, les personnes aveugles qui, en l'absence de feux sonores, s'appuient sur la circulation parallèle pour savoir quand traverser, n'ont plus accès à cette information pour franchir les rues perpendiculaires aux rues piétonnisées.

### Recommandation :

20) Que la Ville mette en place des mécanismes de contrôle et de suivi (ex. : inspections, audit indépendant de performance en A.U.) pour s'assurer que les normes de conception universelle, les bonnes pratiques et réglementations en vigueur soient réellement appliquées et respectées dans tout projet d'aménagement transitoire ou temporaire (piétonnisation, café-terrasse, etc.).

## Impact de certains aménagements sur le transport des personnes ayant des limitations fonctionnelles

### Transport collectif

L'utilisation des transports collectifs par les personnes ayant des limitations fonctionnelles est conditionnelle à leur accessibilité. Toutefois, quel que soit le niveau d'accessibilité du réseau de métro et d'autobus, si un aménagement inadéquat entraîne une rupture dans la chaîne de participation sociale, il devient inutilisable.

Par exemple, en raison de la piétonnisation estivale de l'avenue Mont-Royal, les parcours d'autobus ont été déviés et la station Mont-Royal, bien qu'universellement accessible, n'est plus connectée au réseau d'autobus pendant plus de 3 mois par année<sup>8</sup>. Les personnes incapables de parcourir de longues distances à pied ne peuvent donc plus transiter par cette station, ce qui complique et allonge considérablement leurs temps de déplacement. De même, l'ajout de pistes cyclables sur de nombreuses rues s'est fait au détriment du transport collectif. Plusieurs parcours d'autobus ont dû être déviés, et des arrêts de bus accessibles ont été déplacés ou supprimés.

Pour pallier le manque d'information sur les nombreuses déviations des parcours d'autobus, la STM et l'organisme Transit ont annoncé, à la fin du mois de février, la

---

<sup>8</sup> *Mont-Royal et Duluth seront piétonnes plus longtemps cette année*, Journal Métro, 15 mars 2023 [https://journalmetro.com/local/le-plateau-mont-royal/3029351/mont-royal-et-duluth-seront-pietonnes-plus-longtemps-cette-annee/]

mise en service d'une nouvelle technologie<sup>9</sup> qui permettra de visualiser presque en temps réel les déviations et les parcours de remplacement. Cependant, pour plusieurs raisons (ex. : littératie numérique ou ressources financières insuffisantes, manque d'accessibilité de l'application ou absence de technologies d'adaptation), certaines personnes ne pourront pas bénéficier de cette information.

**Recommandations :**

- 21) Que des mesures soient mises en place afin de faciliter l'accès au transport collectif en toutes circonstances (ex. : piétonnisation saisonnière, chantiers de construction, aménagement de pistes cyclables, conditions hivernales).
- 22) Que l'information sur les détours des parcours d'autobus soit communiquée de différentes façons aux usagers du transport en commun, afin d'en réduire l'impact sur la durée de leur trajet et des temps d'attente.
- 23) Que le site Web et l'application mobile destinés à informer des détours de parcours d'autobus respectent les normes en vigueur en matière d'accessibilité du Web et des applications.
- 24) Que toutes les informations pertinentes concernant l'accessibilité des arrêts d'autobus temporaires soient fournies via ce site Web et cette application, pour faciliter les déplacements des usagers et usagères à mobilité réduite.

### **Transport adapté**

Le transport adapté est un service porte-à-porte. Le chauffeur est responsable de ses passagers durant tout le trajet. Il est obligé de les accompagner lors de leurs déplacements hors du véhicule, sans toutefois perdre de vue son véhicule pour continuer à veiller à la sécurité des autres personnes à bord.

Toutefois, depuis quelques années, la qualité du service porte à porte est perturbée par différents aménagements temporaires ou permanents. Par exemple, la présence de pistes cyclables le long du trottoir empêche les véhicules de stationner à proximité des points de départ ou d'arrivée. Cette situation force le chauffeur à davantage s'éloigner de son véhicule, les usagères et usagers à parcourir de plus longues distances, et peut

---

<sup>9</sup> *Autobus de la STM | Une application pour visualiser les déviations en temps réel*, La Presse, 27 février 2023 [<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-02-27/autobus-de-la-stm/une-application-pour-visualiser-les-deviations-en-temps-reel.php>]

également compliquer ou compromettre un embarquement / débarquement sécuritaire. De même, les rues piétonnisées impliquent d'arrêter le véhicule à l'entrée de la zone piétonnisée ou sur une rue perpendiculaire, à distance du lieu désiré.

Or, selon le recensement de 2021, près des deux tiers des usagers et usagères du service de transport adapté de la STM sont âgés de 70 ans et plus et, considérant le vieillissement de la population, une augmentation significative du nombre de bénéficiaires de ce service est à prévoir d'ici 2050. Aussi, même quand la totalité du réseau régulier de transport collectif sera universellement accessible, un grand nombre d'usagers et d'usagères du transport adapté ne sera pas en mesure de l'utiliser.

Il est donc indispensable de trouver des solutions pour que le transport adapté demeure un service porte à porte, sécuritaire et efficace, qui réponde aux besoins et à la réalité de ses nombreux usagers et usagères.

### **Taxis réguliers et véhicules personnels**

Beaucoup de personnes âgées ou à mobilité réduite, en mesure de conduire leur propre véhicule mais incapables de parcourir plusieurs centaines de mètres à pied, conservent leur autonomie lorsqu'elles ont la possibilité de stationner à proximité de leur lieu de destination.

Par ailleurs, un grand nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi que de nombreuses personnes âgées, se déplacent dans le véhicule d'une personne proche-aidante ou en taxi régulier pour aller à des rendez-vous médicaux, administratifs ou pour faire leur épicerie, et ont besoin d'être accompagnées à la porte ou durant toute l'activité. En outre, dans un contexte de vieillissement de la population, de nombreuses personnes proche-aidantes sont également des personnes âgées, qui peuvent éprouver de la difficulté à se déplacer, mais qui ne feront pas une demande de vignette de stationnement, puisqu'elles ne se reconnaissent pas dans l'appellation « personnes handicapées ».

Aussi, malgré la nécessité de réduire le nombre de véhicules en circulation et le nombre de places de stationnement sur rue, il est indispensable de permettre aux taxis réguliers, ainsi qu'aux véhicules de personnes proche-aidantes ou bénévoles (dans le cadre des services d'accompagnement-transport offerts par des organismes communautaires) de pouvoir s'arrêter pour une courte durée ou stationner à proximité de leur lieu de destination afin d'accompagner les personnes qui en ont besoin. Autrement, des personnes risquent de renoncer à sortir, de s'isoler, ou de se rabattre sur les services de transport adapté, ce qui mettrait une pression supplémentaire sur un service toujours fragile (pénurie de main d'œuvre et financement insuffisant). Du reste, même si les budgets dédiés au transport adapté augmentent de façon significative dans

les prochaines années, l'offre risque de ne pas pouvoir répondre à une hausse importante de la demande, et de devoir être partiellement réduite ou réorganisée, à l'instar de ce qui s'est produit à la fin de l'été 2022, soit le refus temporaire des accompagnateurs facultatifs en raison d'un manque de chauffeurs et chauffeuses de taxi (la majorité des déplacements étant effectués en taxi, adaptés ou non)<sup>10</sup>.

**Recommandations :**

25) Que des espaces de stationnement (réservés et réguliers), en nombre suffisant, soient disponibles pour les détenteurs de vignette, pour les personnes proche-aidantes (ou bénévoles) qui accompagnent des personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi que pour les personnes âgées limitées dans leurs déplacements à pied, sur les rues adjacentes, à proximité des zones piétonnes, ainsi que dans toutes les rues commerciales non-piétonnisées ; Le cas échéant, qu'une réflexion soit entamée pour définir les modalités d'accès à ces espaces.

26) Que des zones d'arrêt de courte durée gratuites et des débarcadères soient présents sur les rues transversales, à proximité et aux entrées des zones piétonnes, en nombre suffisant, pour les taxis réguliers et pour les personnes proche-aidantes (ou bénévoles) qui accompagnent des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

27) Qu'un accès direct au trottoir sur au moins un côté de chaque rue permette l'installation de débarcadères, de zones d'arrêt de courte durée gratuites et d'espaces de stationnement, pour les taxis réguliers, pour les personnes proche-aidantes (ou bénévoles) qui accompagnent des personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi que pour les personnes âgées limitées dans leurs déplacements à pied.

## **Rues piétonnes et partagées**

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles peuvent éprouver des difficultés à se déplacer en toute sécurité dans les rues piétonnes, pas toujours adaptées à leurs besoins. Aussi, considérer que toutes les personnes peuvent profiter des piétonnisations estivales serait une forme de capacitisme. Hormis des problèmes de

---

<sup>10</sup> *Transport adapté : des usagers piégés, Journal de Montréal*, 18 août 2022  
[<https://www.journaldemontreal.com/2022/08/18/transport-adapte-des-usagers-pieges>]

non-conformité avec les recommandations du *fascicule 5*<sup>11</sup> du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* (qui identifie les principaux critères d'aménagement piétons universellement accessibles). les principaux obstacles rencontrés sont les suivants :

- Obstacles sur les trottoirs entravant le corridor de circulation (panneaux de signalisation, présentoirs et mobilier, y compris celui des cafés-terrasses, etc.).
- Intersections non sécuritaires en l'absence de feux sonores, entraînant une perte de repères pour les personnes ayant une déficience visuelle.
- Signalisation confuse ou insuffisante, problèmes de compréhension de l'utilisation ou du partage de l'espace entre les différents usagers<sup>12</sup>.
- Impacts sur le transport collectif, tels que le déplacement de lignes d'autobus, entraînant généralement un allongement du temps de déplacement, la suppression d'arrêts de bus, y compris d'arrêts accessibles, et la perte d'interconnectivité avec des stations de métro accessibles.
- Cafés-terrasses inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Solutions alternatives de mobilité ne répondant pas aux besoins des personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles (ex. : vélo duo, tuk-tuks, triporteurs) car elles doivent être réservées à l'avance, ont un horaire ou un nombre d'utilisations limités, ou ne peuvent pas être utilisées par certaines personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, le Code de la sécurité routière (CSR) ne précise pas le statut des rues piétonnes. Lorsqu'une rue est fermée à la circulation, elle perd son statut de « chemin public » pour devenir une « place publique ». De plus, il n'existe actuellement aucun cadre réglementaire pour les véhicules électriques non-immatriculés, tels que les vélos à assistance électrique. En l'absence de réglementation, il est donc difficile de contrôler leur circulation dans les zones piétonnes. En conséquence, les policiers éprouvent des difficultés à faire respecter des règles de circulation dans ces zones.

La cohabitation entre les usagers de la route non-motorisés tels que les cyclistes, planchistes, trottinettistes et piétons, peut ainsi s'avérer complexe. Certains peuvent ne

---

<sup>11</sup> *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 5 - Aménagements piétons universellement accessibles*, p.VII, Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal en collaboration avec Société Logique, septembre 2017

[[https://societelogique.org/doc/2\\_Fasc\\_5\\_Amenagement\\_pietons\\_AU.pdf](https://societelogique.org/doc/2_Fasc_5_Amenagement_pietons_AU.pdf)]

<sup>12</sup> *Les automobilistes ne comprennent pas le principe de la rue partagée*, Journal Métro, 22 mars 2023  
[<https://journalmetro.com/local/mercier-hochelaga-maisonnette/3033984/place-simon-valois-les-automobilistes-ne-comprennent-pas-le-principe-de-la-rue-partagee/>]

pas ralentir suffisamment ou refuser de céder la priorité aux piétons, créant ainsi des situations potentiellement dangereuses pour ces derniers. Le manque de civisme et d'éducation de certains usagers est du reste à l'origine de certains irritants.

**Recommandations :**

- 28) Que les arrondissements et les SDC soient informés, le plus tôt possible, des mesures d'accessibilité à mettre en place pour aménager des rues piétonnes.
- 29) Que les organisations qui conçoivent des aménagements temporaires soient sensibilisées aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles.
- 30) Que la Ville élabore un guide d'aménagement des rues piétonnes saisonnières et qu'elle en fasse la promotion auprès des arrondissements et fournisseurs.
- 31) Que la Ville demande au ministère des Transports et de la mobilité durable de clarifier le statut des rues piétonnes dans le Code de la sécurité routière ; de mettre à jour le Code afin de clarifier la définition de chaque type de véhicule non-immatriculé (vélo à assistance électrique, planche, etc.), d'établir les endroits où ils peuvent circuler et de fixer les limites de vitesse appropriées.
- 32) Qu'un rappel soit fait aux commerçants, sur une base régulière, pour que les corridors de circulation restent libres d'obstacles en tout temps.
- 33) Que la Ville réfléchisse à la possibilité de maintenir la circulation des autobus, des véhicules de transport adapté et des taxis dans les zones piétonnisées<sup>13</sup> (comme cela est courant dans de nombreuses villes européennes).
- 34) Que la Ville étudie la possibilité d'accorder des permis de circuler en voiture aux résidents de ces rues qui ont des besoins spécifiques (comme embarquer ou débarquer une personne incapable de marcher de longues distances ou de transporter une charge lourde), ainsi que celle d'avoir des permis temporaires, si nécessaire.

---

<sup>13</sup> *Les voitures de retour sur l'avenue du Mont-Royal la semaine prochaine*, Le Devoir, 31 août 2022  
[<https://www.ledevoir.com/politique/montreal/751086/montreal-les-voitures-seront-de-retour-sur-l-avenue-du-mont-royal-mardi>]

## Pistes cyclables

Même si la Ville de Montréal a adopté l'approche Vision Zéro, qui vise à réduire le nombre de décès et de blessures graves sur les routes, cette approche ne considère que les collisions impliquant au moins un véhicule motorisé. Or, il est essentiel de comptabiliser aussi celles impliquant des cyclistes ou conducteurs d'autres engins de mobilité active, car même des blessures considérées comme mineures peuvent avoir un impact considérable. Par exemple, les personnes âgées sont plus exposées aux risques de chutes et de fractures, et une fracture du col du fémur peut compromettre définitivement leur mobilité, et conséquemment, leur autonomie. Aussi, l'apparente innocuité du cycliste ne doit pas occulter le fait qu'il peut représenter un risque non négligeable pour le piéton, ce dernier étant toujours l'utilisateur le plus vulnérable. En outre, avec l'augmentation du nombre de cyclistes et des vélos à assistance électrique, plus lourds, le risque pour les piétons est accru en cas de collision.

Dans ce contexte, il est important de considérer le danger que constituent les pistes cyclables bidirectionnelles pour les piétons aînés ou ayant des limitations fonctionnelles, puisqu'elles augmentent le nombre de voies à traverser, que les vélos y sont nombreux, qu'ils se déplacent rapidement et silencieusement, et qu'il n'est pas naturel de regarder dans les deux directions sur une si courte distance, l'attention du piéton étant instinctivement tournée vers la circulation automobile.

### **Recommandations :**

- 35) Que la Ville documente les collisions n'impliquant pas de véhicules immatriculés (ex. : collisions piétons-cyclistes), fasse le suivi des efforts de sensibilisation et identifie s'ils sont suffisants.
- 36) Que l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles soit abandonné en faveur des pistes cyclables unidirectionnelles dans le sens de la circulation automobile, et que la conversion des pistes bidirectionnelles existantes en pistes unidirectionnelles soit envisagée.
- 37) Que les pistes cyclables soient installées d'un seul côté de la rue, afin de maintenir un côté libre pour faciliter l'accès au transport collectif (arrêts de bus accessibles), pour simplifier l'accompagnement et limiter les distances à parcourir, en permettant aux véhicules de transport adapté, aux taxis et aux véhicules de personnes proche-aidantes de s'y stationner.
- 38) Que des campagnes de sensibilisation et d'éducation citoyenne soient organisées et adressées à tous les usagers et usagères de la route.

39) Que des activités d'éducation à la sécurité routière en vélo soient proposées dans les écoles primaires, mettant en lumière la vulnérabilité particulière de certains groupes, telles les personnes âgées ou ayant certaines limitations.

## Chantiers de construction

Le 19 janvier 2023, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) a dévoilé l'étude : [Blocage minimum : pour une gestion innovante des chantiers publics et privés, afin de rendre le centre-ville de Montréal plus attractif et accessible](#), qui indique qu'entre avril 2021 et mars 2022, 94% des artères du centre-ville ont été entravées « partiellement ou totalement à un moment ou un autre », et à l'automne 2022, les chantiers entraînaient la suppression totale des trottoirs ou leur déplacement dans la rue avec une voie de passage sécurisée dans 80% des cas.

Cette prolifération des chantiers de construction complique particulièrement les déplacements des piétons ayant des limitations fonctionnelles : comme les aménagements aux abords des chantiers sont éphémères et changent constamment, il est particulièrement difficile de s'y adapter.

Bien que les engagements pris par la Ville dans le cadre de la [Charte montréalaise des chantiers](#), adoptée en 2021, favorisent l'application des meilleures pratiques dans leur réalisation, dont le fait d'assurer la mobilité des piétons et l'accessibilité des lieux publics, l'étude indique que seuls 30 % des chantiers relèvent de l'administration municipale. Ainsi, de nombreux défis de déplacement aux abords de la plupart des chantiers de construction perdurent, notamment :

- L'absence de détour piéton ou un détour qui ne prend pas en compte les capacités de tous les piétons (ex. : absence de rampes temporaire pour descendre du trottoir vers un corridor piéton installé sur la chaussée) ;
- Des éléments de signalisation trop nombreux<sup>14</sup>, pouvant encombrer le trottoir, tels que des panneaux ou des cônes oranges ;
- Une signalisation difficile à comprendre, ou absente avant l'entrave (aux lieux de décision comme une intersection) pour informer les piétons qu'une section du trottoir est condamnée et pour indiquer le détour ;
- Le déplacement d'arrêts d'autobus et la suppression d'arrêts accessibles ;

---

<sup>14</sup> *Cônes orange au centre-ville de Montréal | Omniprésents... et souvent « inutiles »*, La Presse, 19 janvier 2023 [<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-01-19/cones-orange-au-centre-ville-de-montreal/omnipresents-et-souvent-inutiles.php>]

- Des zones dangereuses non protégées, comme des trous dans la chaussée<sup>15</sup>.

Il est donc essentiel de considérer les besoins de tous les piétons, y compris ceux ayant des limitations fonctionnelles, lors de l'installation de chantiers de construction.

De plus, pour faciliter le déplacement des personnes ayant des limitations fonctionnelles, de l'information en temps réel et centralisée concernant l'état des chantiers<sup>16</sup> devrait être disponible, notamment au sujet des entraves aux déplacements des piétons et des détours piétonniers mis en place, et elle devra être conforme aux normes d'accessibilité en vigueur pour les sites Web et applications, afin d'être utilisable par toutes et tous.

**Recommandations :**

40) Que la délivrance des permis soit mieux encadrée afin de limiter la durée et l'empiètement des chantiers privés sur le domaine public.

41) Que l'application de la *Charte montréalaise des chantiers* soit élargie à tous les travaux de voirie et autres chantiers de construction empiétant sur le domaine public, quel qu'en soit le donneur d'ouvrages.

42) Qu'un suivi du respect des bonnes pratiques en matière de signalisation et de sécurisation soient effectué sur une base régulière.

43) Que soit mise en place une plateforme centralisée, utilisable par tous et toutes, qui présente l'état des chantiers en temps réel, y compris les informations sur les entraves à la circulation piétonne et sur les aménagements temporaires en place.

## DÉPLACEMENTS EN CONDITIONS HIVERNALES

La politique de déneigement de Montréal met de l'avant la sécurité des piétons en donnant la priorité au déneigement des trottoirs, quelle que soit la fréquentation de la rue. Toutefois, les problèmes demeurent fréquents. Par exemple, la neige est parfois

---

<sup>15</sup> *Une piétonne tombe dans un trou sur un chantier de construction*, La Presse, 13 juin 2022  
[<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-06-13/une-pietonne-tombe-dans-un-trou-sur-un-chantier-de-construction.php>]

<sup>16</sup> *Travaux routiers | Comment en finir avec les cônes orange inutiles*, La Presse, 26 mars 2023  
[<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-03-26/travaux-routiers/comment-en-finir-avec-les-cones-orange-inutiles.php>]

retirée tardivement, les opérations de déneigement sont souvent mal coordonnées, les chasse-neige forment des andains de neige aux intersections, aux arrêts d'autobus et sur les trottoirs après que ceux-ci aient été déblayés, et des dépôts de neige illégaux sur le domaine public sont effectués par des résidents ou des entreprises.

Les trottoirs ainsi obstrués, parfois pendant plusieurs jours, empêchent les piétons de circuler (ex. : ceux qui se déplacent en fauteuil) ou les forcent à marcher sur la route.

**Recommandations :**

44) Que les opérations d'épandage (d'abrasif ou de sel) et de déblaiement des abords des stations de métro, des arrêts d'autobus, des débarcadères pour personnes à mobilité réduite et des espaces de stationnement réservés soient effectuées simultanément avec celles de la chaussée et des trottoirs.

45) Que la coordination des opérations de déneigement de la chaussée et des trottoirs soit améliorée.

46) Que le dépôt de neige sur le domaine public soit encadré (ex. : horaires, espaces), de manière à coordonner les périodes de dépôt autorisées et les opérations de déneigements de la Ville.

47) Que les bouches d'égout pluvial, au coin des rues, soient dégagées pour éviter la formation de flaques d'eau.

48) Que les intersections soient déblayées pour laisser les transitions entre le trottoir et la chaussée exemptes d'obstacles, incluant les îlots de refuge.

49) Que le déneigement des débarcadères soit réalisé simultanément avec celui des trottoirs adjacents ; Que les bateaux-pavés soient complètement dégagés.

50) Afin de favoriser l'utilisation du réseau de transport collectif régulier, qu'une attention particulière soit accordée au déneigement des abords des édicules de métro et des arrêts d'autobus, pour faciliter l'accès, le déploiement des rampes avant et arrière, ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers dans les autobus.

## **AUTRES MESURES FAVORISANT LA MOBILITÉ ACTIVE**

En rendant les déplacements plus conviviaux et sécuritaires, d'autres aménagements sont également favorables à la mobilité active :

- Élargissement des trottoirs.
- Amélioration de l'éclairage pour rendre les rues plus sûres et accueillantes.
- Installation de bancs et de points d'arrêt (à l'ombre) sur les itinéraires de marche.
- Plantation d'arbres le long des trottoirs afin de fournir de l'ombre pendant les périodes de chaleur.
- Installation d'îlots de fraîcheur.
- Installation de fontaines et de points d'eau potable.

## 4 LA TRAVERSÉE DES RUES

---

Toute personne est amenée à traverser des rues durant ses déplacements. En outre, il existe différentes géométries d'intersection et différentes situations qui peuvent détourner l'attention des usagers de la route, y compris du piéton (ex. : travaux, bancs de neige, passage de véhicules lourds ou très bruyants). La cohérence, la prévisibilité et l'entretien adéquat des installations permettent à tous de se concentrer davantage sur les mouvements des autres.

Plusieurs éléments contribuent également au confort, à l'autonomie et à la sécurité des personnes durant tout le processus de traversée :

- Dispositifs de réduction des distances pour les piétons (ex. : saillies de trottoirs, îlots de refuge, rétrécissement de voies de circulation, traverses à mi-îlots).
- Identification visuelle et tactile des traversées piétonnes (ex. : plaques podotactiles sur le trottoir, passages piétons surélevés, feux clignotants), visibilité et lisibilité de la signalisation.
- Transition facile entre le trottoir et la chaussée (absence de dénivellation).
- Mise en évidence des piétons (éclairage, saillies de trottoirs, interdiction de stationnement à moins de 5 mètres des intersections (incluant les traversées à mi-tronçon), passages piétons surélevés, etc.).
- Limitation de la vitesse des véhicules, des vélos et autres engins de mobilité.
- Interdiction de tourner à droite au feu rouge (VF).
- Mesures d'apaisement de la circulation : dos d'âne, balises d'apaisement, aménagements paysagers, panneaux d'arrêts surdimensionnés, lignes d'arrêt, pictogrammes au sol, passages piétons en 3D, dispositifs de régulation de la vitesse (ex. : afficheurs de vitesse, radars photo), etc.
- Temps de traversée suffisamment long, sans toutefois trop allonger le cycle des feux de circulation pour ne pas provoquer de comportements à risque des automobilistes, des cyclistes et des piétons, en raison d'une attente prolongée.
- Feux sonores, notamment en l'absence de repères auditifs (circulation parallèle).

- Feux piétons à décompte numérique et feux à intervalle de priorité aux piétons (5 à 7 secondes réservées à la traversée des piétons en début de feu).

## 5 LES TRANSPORTS ACTIFS

---

La nouvelle offre de véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage (VNILSSA), comme les vélos à assistance électrique ou trottinettes électriques, engendre de très nombreux obstacles pour les piétons, particulièrement pour des personnes ayant des limitations fonctionnelles, comme nous avons pu le constater à l'occasion du projet pilote mené à Montréal durant l'été 2019<sup>17</sup>, et comme le rapportent régulièrement les médias au sujet des villes dans lesquelles ils sont autorisés.

Par ailleurs, les nouvelles mobilités actives ne sont pas utilisables par un bon nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles. Certaines ne peuvent ni marcher ni utiliser des modes de locomotion actifs alternatifs, tandis que d'autres, pour en bénéficier, doivent être accompagnées (ex. : vélos tandem pour personnes ayant une déficience visuelle). Pour répondre à ces besoins « non-conventionnels », l'offre de véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage, devra donc être bonifiée et diversifiée (ex. : proposer des tandems et des vélos-cargos dans les stations de vélo en libre-service comme BIXI, location de [système de fixation permettant de motoriser les fauteuils roulants manuel grâce à une trottinette](#)).

### Recommandations :

- 51) Que l'offre d'options de mobilité active soit bonifiée pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles et leurs proches.
- 52) Que la localisation des zones autorisées pour déposer les véhicules sans ancrage tienne compte des parcours piétons, pour éviter de créer des zones de conflits entre les personnes qui récupèrent ou déposent un véhicule et celles qui se déplacent sur le trottoir.
- 53) Que les ressources (humaines et financières), nécessaires à l'application et au respect des règlements, tant pour l'interdiction de circuler sur les trottoirs que

---

<sup>17</sup> *Véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage - Bilan de la saison 2019*, Communiqué de presse de la Ville de Montréal, 19 février 2020 : [<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/vehicules-non-immatriculés-en-libre-service-sans-ancrage-bilan-de-la-saison-2019-879869187.html>]

pour l'obligation de stationner dans des zones autorisées, soient allouées en quantité suffisante.

54) Que des outils nécessaires au signalement des infractions par les citoyens et citoyennes (ex. : application mobile, ligne téléphonique disponible 24 heures), accessibles, simples à utiliser et connus du grand public, soient implantés.

55) Que les nouveaux modes de mobilité actives et nouvelles technologies, qui pourraient avoir un impact sur le partage de la voie publique (ex. : trottinettes électriques, robots de livraison) fassent l'objet d'une veille attentive, pour que des cadres réglementaires et autres mesures puissent être élaborés avant que leur utilisation ne soit autorisée sur le domaine public.

## CONCLUSION

---

Au fil des ans, Montréal a fait des progrès en matière d'accessibilité universelle. Cependant, il est préoccupant de constater que les bonnes pratiques ne sont toujours pas harmonisées ni systématiquement mises en œuvre. De plus, la variété des profils de piétons n'est pas toujours prise en compte lors de la conception des aménagements urbains. Malheureusement, cela entraîne de nombreux obstacles pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, entravant leur pleine participation sociale.

Le Chantier en accessibilité universelle lancé par la Ville en 2020, qui a permis de réaliser un diagnostic organisationnel des pratiques de la Ville, et la présente consultation, semblent traduire la volonté de l'administration Plante d'améliorer la performance de la Ville en matière d'accessibilité universelle, dans le but d'être plus inclusive. Cette démarche est d'autant plus importante aujourd'hui, car la population vieillit et les changements climatiques engendrent de nouveaux besoins et habitudes de vie. Il est donc urgent pour la Ville de mettre rapidement en œuvre les recommandations émises lors du Chantier et des récentes consultations publiques.

Des solutions connues et éprouvées existent déjà, il est temps de les appliquer. Il est également important de poursuivre la recherche et la veille afin de continuer à en identifier de nouvelles.