

Laurence Parent
Conseillère de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal
Présidente de la Commission sur le transport et les travaux publics
Service du greffe
Commission sur le transport et les travaux publics
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame Parent,

À titre de centre de réadaptation spécialisé en déficience visuelle du Centre Intégré de santé et services sociaux de la Montérégie-Centre (CISSSMC), l'Institut Nazareth et Louis-Braille (INLB) a développé une expertise de pointe dans ce domaine depuis sa création, en 1861. L'INLB offre des services aux Montréalais, Montérégiens et Lavallois vivant avec une perte visuelle partielle ou totale et une surdicécité. Il donne également des services surspécialisés aux résidents de l'ouest du Québec sur référence de leur centre de réadaptation. Actuellement, ce sont 10 266 Montréalais qui ont un dossier à L'INLB. Nous avons offert des services de réadaptation à 1975 de ces Montréalais entre le 1er avril 2021 et le 31 mars 2022.

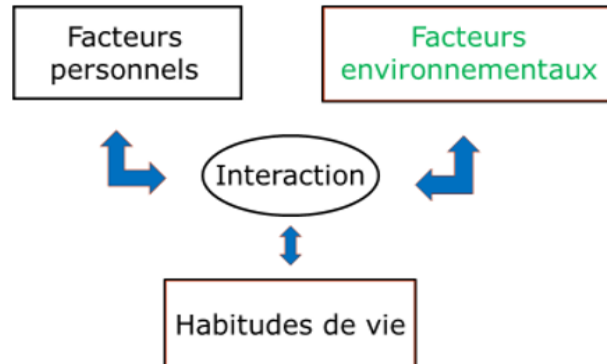
L'INLB travaille constamment à développer son expertise et à être à l'affût des changements technologiques et scientifiques dans le souci d'offrir les meilleurs services à la clientèle. Les services offerts par l'INLB sont basés sur les besoins exprimés par la personne en lien avec les incapacités causées par la déficience visuelle et le désir d'organisation de la société civile de rendre l'environnement plus accessible. Nos experts en réadaptation visuelle interviennent entre autres auprès des usagers afin de développer les habiletés nécessaires pour compenser leur déficience lors de leurs déplacements.

L'objectif de la réadaptation est de rendre la personne la plus autonome possible et de favoriser sa participation sociale. C'est donc dans cette perspective que nous vous proposons notre soutien afin de rendre encore plus accessible la ville de Montréal.

Selon le MD-PPH¹, une personne vivant avec une déficience visuelle n'est pas nécessairement en situation de handicap. C'est la qualité de l'interaction entre la personne et son environnement qui influencera le niveau de participation sociale

¹ [Le modèle — RIPPH](#)

de celle-ci. L'environnement peut être un obstacle ou un facilitateur pour la participation de la personne aux activités de sa communauté.



En résumé, la personne n'est pas handicapée, mais le milieu peut être handicapant.

L'intérêt pour l'INLB de participer à la consultation « La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active » vise donc à soutenir la ville dans ses actions qui visent la création de facilitateurs et l'élimination des obstacles en vue de favoriser la participation sociale et la sécurité dans les déplacements des personnes vivant avec une déficience visuelle.

Nous trouvons important de collaborer avec la ville de Montréal dans l'exercice de son mandat spécifique dans une perspective d'actions concertées.

Travaillons ensemble pour des déplacements sécuritaires pour les personnes ayant une déficience visuelle.

Étienne Veilleux
Directeur des programmes DI-TSA, DP et DV

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

Préparé par :

Le service de soutien à la communauté
Institut Nazareth et Louis-Braille

Direction de la DI-TSA, DP et DV

Le 31 mars 2023

Table des matières

Table des matières	2
1- Zone de déplacement :.....	4
2- Espaces ouverts :	5
3- Intersections :.....	6
4- Plaques podotactiles à l'angle d'une rue :	7
5- Refuges sur îlots :.....	7
6- Bretelles d'accès :.....	8
7- Carrefours giratoires :	9
8- Traverses piétonnières non contrôlées :.....	9
9- Signaux sonores :	9
10- Entretien des signaux sonores et travaux de réfection	14
Annexe 1.....	I
Annexe 2.....	III
Annexe 3.....	IV
Annexe 4.....	V

Les personnes ayant une déficience visuelle ont à se déplacer quotidiennement dans divers environnements. Malheureusement, l'environnement n'est pas toujours conçu en fonction de leurs besoins. Elles rencontrent régulièrement des obstacles qui compromettent leur sécurité et leur autonomie.

Les spécialistes en orientation et mobilité interviennent auprès des personnes ayant une déficience visuelle afin de les rendre aptes à se déplacer avec autonomie, sécurité et aisance, dans les environnements intérieurs et extérieurs variés correspondant à leurs besoins. Lors des interventions, ces personnes apprennent une variété de techniques et d'habiletés de déplacement. Par exemple, l'orientation sera favorisée par l'utilisation de repères auditifs, tactiles, kinesthésiques et visuels. La personne apprendra à utiliser les sons de la circulation pour analyser une intersection, s'aligner et déterminer le moment opportun d'y traverser et maintenir une ligne droite durant la traversée.

Outre les capacités et la motivation de la personne, plusieurs facilitateurs contribuent à la réussite des déplacements autonomes. La qualité de l'environnement (absence d'obstacles et de barrières architecturales, présence d'indices auditifs), l'uniformité de l'aménagement (emplacement prévisible des repères), une géométrie favorisant des couloirs rectilignes (textures, contrastes) en sont les principaux éléments. Durant leurs interventions, les spécialistes en orientation et mobilité ont été à même de constater la présence de nombreux obstacles et barrières architecturales qui limitent les déplacements et compromettent la sécurité du piéton ayant une déficience visuelle.

De plus, le manque d'uniformité dans les installations publiques (aménagement urbain) a aussi été observé. De nouveaux aménagements par lesquels les concepteurs souhaitaient améliorer des situations problématiques sont mis en place, mais constituent de nouvelles barrières pour les personnes avec déficience visuelle. Il est clair que les besoins de cette clientèle sont peu connus des concepteurs et planificateurs.

Il est également important d'ajouter que de ces personnes présentant une déficience visuelle, plusieurs doivent également composer avec une déficience associée. Il n'est pas rare que la déficience soit motrice ou encore sensorielle (ex. : la surdicécité), ceci décuple donc les enjeux au niveau des déplacements.

Nous souhaitons porter à votre attention certaines problématiques et préciser **les éléments d'aménagement urbain** qui optimiseraient l'autonomie, la sécurité et l'aisance des déplacements des personnes ayant une déficience visuelle.

1- Zone de déplacement :

- La zone de déplacement du trottoir public doit être libre d'obstacles. Il est recommandé de regrouper le mobilier urbain (bornes-fontaines, bancs, abribus, poteaux de circulation, poubelles, stationnement pour vélos, parcomètres) et les éléments paysagers dans une zone réservée en bordure de rue.
- Délimiter les différentes zones du trottoir par des textures contrastantes. Il peut être difficile pour une personne aveugle d'identifier la zone de déplacement lorsque toutes les surfaces sont pavées. De plus, les éléments de couleur permettront aussi aux personnes malvoyantes de maintenir leur orientation.
- Éviter les objets en saillie (signalisation, plantations, balcons en projection, boîtes de contrôle des feux de circulation, haubans) dans la zone de déplacement ainsi que dans les zones adjacentes si ces dernières sont pavées.

Objets en saillie : risque de blessures à la tête



- Le mobilier urbain doit être de couleur contrastante et être détectable par la canne blanche (la base doit être à une hauteur maximale de 685 mm).
- Prévoir des espaces de stationnements pour vélos en nombre suffisant et à l'extérieur de la zone de déplacement.
- La zone en façade des édifices doit être libre d'obstacles, car les personnes non voyantes utilisent cet espace pour maintenir une ligne droite de déplacement (l'écholocalisation est particulièrement efficace à une distance de 300 à 1 000 mm d'un mur).
- Les étals de magasin ne doivent pas empiéter sur la zone de déplacement. Prévoir des installations solides et détectables par la canne blanche.
- Les terrasses doivent être installées dans la zone de plantation, en bordure de rue et ne doivent pas empiéter dans la zone de déplacement. Elles doivent être délimitées par des éléments fixes, solides et détectables par la canne blanche

sur toutes les approches. Éviter des ouvertures d'accès dans le sens de la circulation ainsi que des espaces d'accès larges.

Terrasses rue Mont-Royal



Exemple intéressant, mais ouverture d'accès large, non délimitée et débordement dans la zone de circulation (photo de droite).

2- Espaces ouverts :

- Une zone de déplacement très large et non délimitée peut nuire à l'orientation.
- Les rues piétonnes constituent un parcours à obstacles et sont difficiles d'accès pour les personnes non voyantes, car il n'y a pas de couloir permettant un déplacement en ligne droite. Prévoir un couloir rectiligne, distinct, facilement identifiable. Prévoir l'aménagement de signaux sonores aux intersections limitrophes, étant donné l'absence de circulation parallèle pouvant indiquer le moment opportun de traverser.
- Les accès aux entrées des stations de métro sont difficilement repérables, par leur situation (ex. : métro Mont-Royal : éloigné du trottoir public, déplacement en ligne droite difficile dû aux espaces trop vastes et l'absence de contraste et de repères visuels et tactiles).
- Il est préférable que les pistes cyclables ne soient pas au même niveau que le trottoir (ex. : rues Clark et Bernard). La personne non voyante pourrait être entraînée dans la piste cyclable étant donné **l'absence de démarcation entre les deux zones**. Les bollards installés pour délimiter la zone cyclable apportent de la confusion et ne sont pas utiles pour repérer la zone de déplacement.

Piste cyclable rue Bernard



Piste cyclable au même niveau que le trottoir, aucune démarcation pour identifier la zone de déplacement. Déviation vers la piste cyclable.

- Les portes d'entrée des centres commerciaux sont difficilement accessibles aux personnes non voyantes parce que le trottoir public ne s'y rend pas. Prévoir un trottoir en ligne droite à partir du trottoir public jusqu'à la porte d'entrée. Aménager des traversées sécuritaires pour piétons. L'ajout de contrôles de la circulation à proximité et d'une traverse piétonnière clairement identifiée améliorera la sécurité de tous les usagers.

3- Intersections :

- **Aux intersections, les corridors piétons doivent être en prolongement de la zone de déplacement du trottoir.** Actuellement, les corridors piétons sont décalés aux endroits où les trottoirs sont larges (zones commerciales, zones résidentielles avec plantations en bordure de rue). Une personne non voyante qui se déplace dans la zone de déplacement arrive à une position déterminée à l'intersection et ne peut la modifier sans se mettre à risque de déviation lors de sa traversée. De plus, lorsque la traversée est complétée, elle se retrouve dans la zone du mobilier urbain. **L'aménagement actuel de saillies de trottoir aux intersections améliore la visibilité, la distance de traversée et réduit la vitesse de circulation. Cependant, lorsque les 4 coins ne sont pas aménagés de manière à aligner le corridor piétonnier du bateau pavé et du passage pour piétons, cela accentue le décentrement du corridor piéton par rapport à la ligne de direction établie par la personne non-voyante.**

Saillies aux intersections : rue Bernard



Décentrement du corridor piéton par rapport à la ligne de direction établie (zone de déplacement du trottoir). Le piéton non voyant se retrouve dans la zone du mobilier urbain.

4- Plaques podotactiles à l'angle d'une rue :

Pour plusieurs raisons, le bateau pavé actuellement aménagé peut ne pas être perçu par les personnes non voyantes (lignes peu perceptibles, nivellement des surfaces bateau pavé/rue). Il n'est pas rare qu'une personne non voyante traverse une rue sans en avoir conscience. Pour pallier ce problème, des études sur la détectabilité des plaques podotactiles ont été réalisées et ont conclu qu'une surface composée de dômes offrait la meilleure information. Leur utilisation a été validée pour tous les types de déficience (visuelle, motrice). Aux États-Unis, une loi fédérale oblige l'installation de ce type de surface pour toutes les nouvelles installations. L'entretien, incluant le déneigement de ces surfaces, est un enjeu majeur.

5- Refuges sur îlots :

Les refuges sur îlots doivent être accessibles par des corridors piétons rectilignes en prolongement de la zone de déplacement du trottoir. Éviter l'aménagement de barrières physiques sur l'îlot central (ex. : obstacles en saillie). Sécuriser plutôt le refuge sur l'îlot par un prolongement de trottoir vers la rue parallèle. La personne non voyante qui dévie lors de sa traversée sera en mesure de le négocier. Un refuge aménagé et protégé permet d'effectuer la traversée en deux temps.

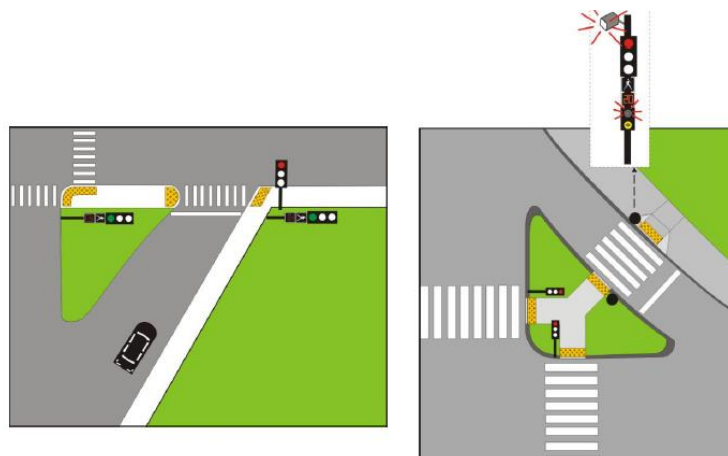
Refuge sur îlots

Bon exemple d'un type de refuge.



6- Bretelles d'accès :

Aménagement très à risque pour les personnes avec déficience visuelle à cause du non-contrôle de la circulation et de la difficulté à localiser les couloirs de traversée. Les intersections actuellement pourvues de bretelles d'accès pourraient être accessibles en aménageant des contrôles obligatoires de la circulation (arrêt ou feux). **Le corridor piéton doit être préférablement en prolongement de la zone de déplacement** ou aménagé avec bordures et plaques podotactiles, de manière à ce que la personne puisse se déplacer sans perdre l'orientation.



7- Carrefours giratoires :

Ces aménagements sont à proscrire les milieux urbains. Ils sont inaccessibles et non sécuritaires pour les personnes ayant une déficience visuelle, puisqu'il est impossible de déterminer le moment opportun de la traversée.

Récemment, nous avons noté des aménagements de ce type sur la rue Pierre de Coubertin, à proximité d'une résidence pour personnes déficientes visuelles (Fondation des Aveugles) et de deux accès de métro, entre Viau et Pie IX.

Dans cet environnement précis, nous avons, lors d'une 1re analyse, recensé les enjeux de sécurité suivants :

- Présence de 2 carrefours giratoires ;
- Présence de plusieurs pistes cyclables dans ces carrefours giratoires ;
- Absence de signal sonore entre les carrefours giratoires pour traverser Pierre de Coubertin ;
- Absence de bordure tactile à longer afin de repérer l'emplacement exact de la traversée sollicitée aux carrefours giratoires ;
- Mouvements véhiculaires dangereux en raison de l'utilisation de ces carrefours giratoires comme boucle de retournement des autobus de la STM.

Nous regrettons autant l'absence de consultation en amont que la non-prise en compte de nos alertes lors de réunions du Comité Consultatif en Accessibilité Universelle (CCAU) dès 2017.

Des échanges à très court terme sont souhaitables pour rendre cet environnement, particulièrement achalandé, plus accessible et moins dangereux pour l'ensemble des usagers malgré notre forte réticence à leurs installations en milieu urbain.

8- Traverses piétonnières non contrôlées :

Ces dernières ne sont pas respectées des automobilistes. Leur utilisation n'est pas recommandée aux personnes ayant une déficience visuelle. Ces types d'aménagements sont préjudiciables (difficulté à déterminer le moment opportun de la traversée) et sont peu respectés.

9- Signaux sonores :

Les personnes ayant une déficience visuelle utilisent les sons de la circulation pour analyser une intersection, vérifier leur alignement et déterminer le moment opportun pour traverser. Aux intersections régies par des feux de circulation, ces personnes utilisent le départ de la circulation parallèle pour entreprendre la

traversée et elles maintiennent une écoute active de la circulation parallèle tout au long de la traversée afin d'assurer un déplacement en ligne droite. Ces méthodes conventionnelles sont privilégiées par les personnes ayant une DV lorsque les indices de la circulation sont disponibles.

Malheureusement, dans certaines situations la traverse de rue ne pourra se réaliser de façon sécuritaire sans l'ajout d'un signal sonore afin de soutenir la personne. Se référer à la norme du ministère du Transport du Québec pour l'installation de signaux sonores. **Nous constatons des délais importants entre la demande et l'installation d'un signal sonore, ce qui constitue un enjeu de sécurité pour notre clientèle. Même si le délai actuel annoncé par le Comité des signaux sonores est d'une année, plusieurs demandes restent en attente depuis plusieurs années. Une révision des demandes est nécessaire afin de s'assurer que ces dernières ne soient pas oubliées.**

Nous tenons aussi à signaler que nous souhaitons être sollicités de plus en plus régulièrement par la Ville de Montréal pour l'installation systématique d'un signal sonore lors de l'intégration d'une phase exclusive à une intersection en cours de réfection. Cette initiative est à pérenniser.

Il est par ailleurs primordial d'informer l'INLB par l'intermédiaire du SAC de tous les travaux à une intersection équipée d'un signal sonore.

Nous rappelons également que toutes modifications apportées à un signal sonore installé doivent être soumises à un spécialiste en orientation et mobilité (SOM) pour validation. Par exemple, la désactivation ou le déplacement d'un dispositif en raison de travaux (ex. : des travaux de septembre 2022 autour du CHUM aux intersections Saint-Denis/René Lévesque et Saint-Denis/Sanguinet).

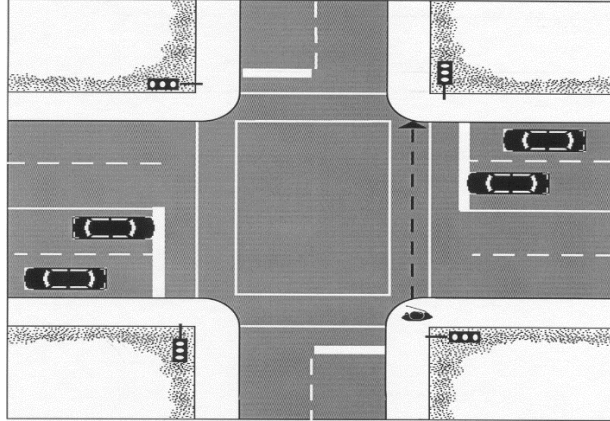
Pourquoi un signal sonore et où faut-il en installer ?

Comme mentionné dans la norme du MTQ, le rôle de L'INLB est d'effectuer une évaluation afin de faciliter la prise de décision quant au bien-fondé de l'ajout de signaux sonores. La décision de suivre les recommandations de l'INLB incombe à la Ville de Montréal. L'évaluation d'un spécialiste en orientation et mobilité est nécessaire afin de déterminer la pertinence d'un aménagement en fonction des besoins et des capacités de la personne, de l'accessibilité de l'environnement et finalement des possibilités de trajets alternatifs.

Dans certains cas, l'installation de signaux sonores sera indispensable. En voici des exemples :

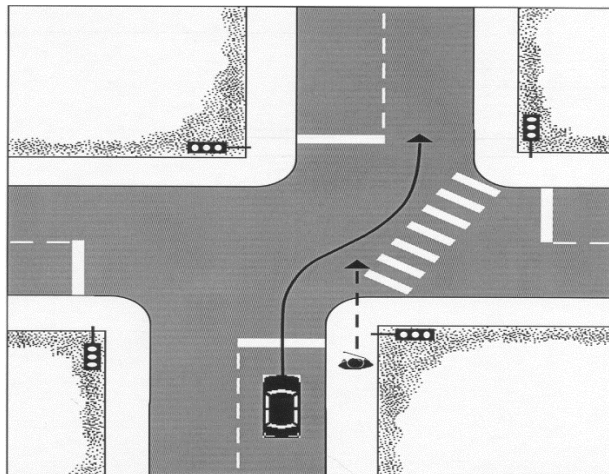
Absence ou insuffisance de la circulation parallèle

Le départ de la circulation parallèle est le seul indice fiable pour déterminer le moment opportun de la traversée.



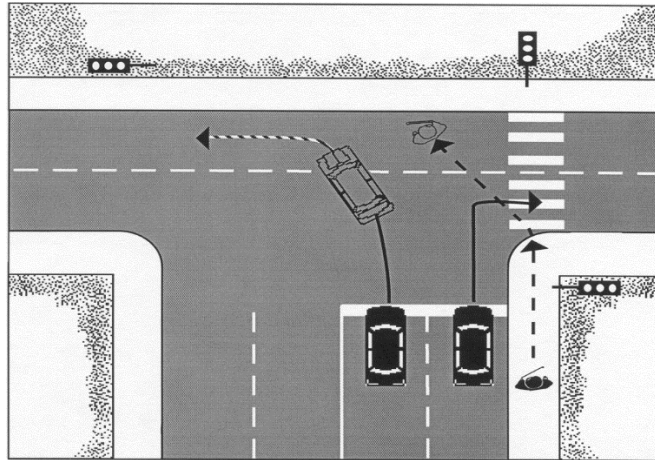
Intersection décentrée

L'écoute de la circulation parallèle ne permet pas d'atteindre le coin opposé. La personne qui traverse en ligne droite entre en conflit avec les autos.



Intersection en T

Le virage des voitures crée un conflit piéton/véhicule en début de traversée, l'écoute de la circulation peut conduire la personne non voyante à dévier de sa trajectoire.



D'autres critères importants et exigeants l'installation d'un signal sonore à une intersection s'ajoutent :

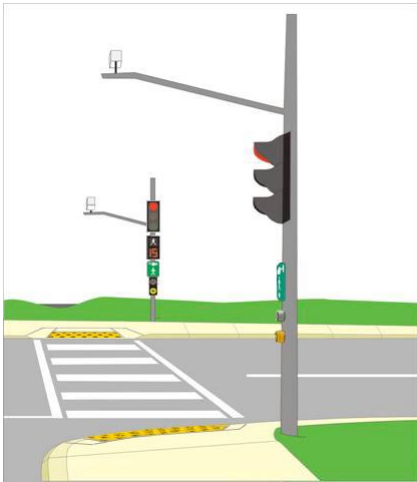
- Le bruit excessif ;
- La largeur de rue excessive ;
- Le patron de circulation complexe ;
- Mouvements de virages importants ;
- Éloignement des voies de circulation en raison de l'apparition des pistes cyclables, voies d'autobus dédiées ;
- L'absence de feux piétons ou de circulation ;
- La programmation des feux piétons (ex. : mode protégé ou semi-protégé).

Tous feux exclusifs pour les piétons de type tout rouge nécessiteront un signal sonore puisqu'il n'y a aucun indice disponible pour détecter le début des feux piétonniers.

La personne non voyante peut entamer la traversée sans savoir qu'elle est l'extérieur de la phase protégée pour les piétons. Elle aura donc un temps réduit de traverse et les automobilistes pourraient être surpris par sa présence.

Mais comment fonctionne un signal sonore sécuritaire ?

Il s'agit d'un système de haut-parleur qui émet un son en alternance d'un coin à l'autre dès le début du cycle et tout au long de la phase piétonnière. L'alternance permet au piéton de reconnaître la branche munie du signal sonore, de vérifier et corriger l'alignement au coin de la rue, de déterminer sans équivoque le moment de départ et de maintenir une ligne droite durant la traversée.



Lorsqu'un signal sonore est installé à une intersection, un dispositif de localisation est installé au-dessus du bouton d'appel, ce qui permet d'informer la personne de son existence et lui permet de localiser le bouton d'appel. Le dispositif de localisation constitue également un indice supplémentaire pour identifier le coin de rue.

Le signal sonore est activable à la demande. Afin de déclencher le signal sonore, la personne doit maintenir le bouton d'appel pendant 4 secondes (pour éviter les émissions inutiles du signal sonore lorsque les feux piétonniers sont activés par une personne voyante).

Pour confirmer l'activation, un son (type « buzz » continu) est émis pour informer l'usager que le signal sonore sera activé au début du prochain cycle piétonnier.

À noter qu'il est important que le bouton d'appel puisse également offrir une information tactile au niveau de l'activation du signal sonore. Effectivement, des boutons vibrants doivent faire partie des composantes du système des signaux sonores. De cette façon, ceci permet à une personne présentant une surdité d'identifier le moment opportun pour effectuer la traversée de rue de façon sécuritaire.

Qui peut demander l'installation d'un signal sonore ?

Une demande de signal sonore peut provenir d'un usager de l'INLB en lien avec ses besoins personnels ou d'une municipalité qui désire sécuriser les déplacements des personnes ayant une déficience visuelle.

Voici le processus habituel lors d'une demande de signaux sonores :

1. Le service de soutien à la communauté (SAC) ou le spécialiste en orientation et mobilité (SOM) est sollicité par un usager ou un usager collectif (ex. : Ville de Montréal).
2. Le SOM assigné au dossier procède à l'analyse de l'intersection et rédige son rapport de recommandations ;
3. Le SOM du SAC envoie la demande à la ville concernée, avec l'intervenant au dossier en CC. *Le SOM ayant fait l'évaluation peut être interpellé en tout temps afin d'assurer un suivi, si nécessaire.*

Une fois l'assignation faite au SOM, la démarche d'analyse, la rédaction des recommandations et le dépôt de la demande sont réalisés généralement en moins de 30 jours par l'INLB.

10- Entretien des signaux sonores et travaux de réfection

Les spécialistes en orientation et mobilité et les usagers de l'installation Institut Nazareth et Louis-Braille sont sensibilisés de contacter par téléphone le 311 ou encore compléter le formulaire via le site internet lors du constat d'un mauvais fonctionnement ou bris d'un signal sonore. Il arrive parfois que les haut-parleurs soient désalignés de leur axe, que les boutons d'appels ne fonctionnent pas ou encore qu'un obstacle en saillie se trouve à proximité du fût/dans le corridor pour piéton (ex. : signalisation se trouvant sur la tranche et à la hauteur de la tête). C'est pourquoi il est important que la ville de Montréal réponde rapidement à ses requêtes, afin que l'ensemble des usagers puissent avoir un accès sécuritaire.

De plus, il est important de rappeler que la surface entourant le bouton d'appel soit exempte de tout obstacle et accessible en toute saison. (8.9.5 Boutons d'appel. Norme signaux lumineux) Il en est de même pour le passage pour piéton. Malheureusement, il arrive fréquemment en période hivernale que les boutons d'appels soient difficilement accessibles même après les périodes de déneigements.

Lors de travaux de réfection des rues ou encore lorsqu'il y a présence de chantier de construction, il est primordial de bien baliser les lieux. Voici les critères à respecter lors de la présence d'un chantier ;

Lorsque le corridor piétonnier ne peut être utilisé (réparation, entretien, travaux), l'accès doit être bloqué par une barrière fixe. Éviter les cordons, les rubans de sécurité, les barrières constituées d'une traverse à 45° et les structures ayant une base empiétant dans le corridor piétonnier.

La barrière doit :

- Être solide ;
- Fermer tout l'accès à la zone de travaux ;
- Avoir une hauteur suffisante pour être sécuritaire, soit au moins 900 mm ;
- Être détectable par la canne blanche, soit avoir une base à au plus 300 mm du sol et de préférence, se prolonger jusqu'au sol ;
- Être d'une couleur contrastante ou munie d'un marquage contrastant, afin d'être repérable visuellement.
- Un corridor de contournement sécuritaire doit être aménagé lorsque le corridor piétonnier est fermé pendant un certain temps. Le corridor de contournement doit :
 - Être séparé physiquement des voies de circulation automobile ;
 - Être délimité par des éléments fixes, difficilement déplaçables et rapprochés pour éviter que la personne ayant une DV sorte du couloir sécurisé ;
 - Être constitué d'éléments grillagés au lieu de matériaux opaques, afin que l'utilisateur puisse voir et être vu, favorisant une meilleure sécurité.

CE QUI EST FACILITANT POUR CERTAINS EST ESSENTIEL POUR D'AUTRES...

Afin de permettre aux personnes ayant une déficience visuelle de maintenir leur autonomie, de se déplacer en sécurité et de favoriser leur participation sociale, il est important que la qualité de l'interaction entre la personne et son environnement soit le plus favorable possible.

Annexe 1

Structure des programmes de Services spécialisés et surspécialisés DV

Accueil Évaluation Orientation

- Traitement de l'ensemble des demandes reçues à l'INLB.
- Évaluations téléphoniques pour documenter les besoins de réadaptation et établir un niveau de priorité à la demande.

Programme Enfance-Jeunesse (0-24 ans)

- Optimiser la pleine participation de l'enfant dans toutes les habitudes de vie (développement des aptitudes, soutien à l'inclusion dans les différents milieux de vie).
- Soutien aux parents pour l'adaptation des aptitudes parentales.

Programme Adultes (25-64 ans)

- Réadaptation adulte ou réadaptation au travail.
- Programme de chien-guide suprarégional.
- Programme de conduite automobile pour l'ouest du Québec.
- Mandat suprarégional en communication informatique adaptée (braille/synthèse).

Programme Aînés (65 ans et plus)

- Maintenir l'autonomie et la participation sociale de l'utilisateur.
- Programme Basse vision (tout âge).
- Évaluation et suivi en optométrie.
- Recommandation d'aides techniques.

Surdicécité (tout âge)

- En collaboration avec le CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de Montréal pour le volet surdité.
- Clientèle ayant une double déficience visuelle et auditive, congénitale ou acquise.

Services surspécialisés pour l'ouest du Québec

Structure des programmes de Soutiens spécialisés et surspécialisés DV

Service d'accès à l'information en médias substituts (AIMS)

- Activités de production (ex. : e-text, braille, caractères agrandis, PDF et formulaires accessibles, etc.).
- Soutien au secteur de la réadaptation en DV.
- Service-conseil en matière d'accessibilité (ex. : recommandation/production de signalisation dans les lieux publics).
- Exemples de partenaires : Bibliothèque et Archives nationales du Québec ; Centre collégial du soutien à l'intégration de l'ouest du Québec, Commission de la fonction publique du Canada.

Service des aides techniques (SAT)

- Le règlement des aides visuelles de la RAMQ permet aux usagers admissibles d'obtenir des aides techniques spécialisées suite à l'évaluation globale des besoins.
- Des techniciens spécialisés en informatique offrent un soutien technique en matière de technologies adaptées aux personnes ayant une déficience visuelle.

Comptoir des ventes

- L'INLB met à la disposition, des usagers et de leurs proches ainsi qu'à l'ensemble des organisations du Québec (scolaires et communautaires) un service pratique de vente de produits adaptés et spécialisés aux personnes ayant une déficience visuelle.

Service de soutien à la communauté

- Services spécialisés aux acteurs de la société civile en vue de créer des facilitateurs et d'éliminer des obstacles afin de favoriser la participation sociale des personnes présentant une déficience.
- Exemples : villes (17), systèmes/sociétés de transport (STM, RTL, STL, REM, Via Rail, etc.).

Annexe 2

Processus de réception, d'analyse et de recommandations pour la demande d'un signal sonore :

Usager individuel

- Demande liée au besoin de l'utilisateur
- Analyse des déplacements et de l'environnement
- Évaluation des capacités de l'utilisateur par un SOM
- Analyse de l'intersection
- Recommandation

Usager collectif (ville, MTQ)

- Demande en lien avec le désir de l'utilisateur collectif de sécuriser les déplacements des PDV.
- Analyse des déplacements et de l'environnement
- Consultation sur les déplacements des usagers
- Analyses d'intersections
- Recommandations d'intersections à privilégier.

**Pour une nouvelle demande de signal sonore ou pour informer l'INLB de travaux à une intersection équipée d'un signal sonore, vous devez envoyer un courriel à l'adresse suivante :
signaux.sonores.ciassmc16@ssss.gouv.qc.ca**

Annexe 3

Service de soutien à la communauté

1111, rue Saint-Charles Ouest, bur. 200

Longueuil (Québec) J4K 5G4

Tél. : 450 463-1710, poste 159647

Sans frais : 1 800 361-7063

Site Web: inlb.qc.ca

Courriel : formation.inlb@ssss.gouv.qc.ca

Courriel pour demande signal sonore :
signaux.sonores.ciessmc16@ssss.gouv.qc.ca

Mission

Vise la création de facilitateurs et l'élimination des obstacles en vue de favoriser la participation sociale des personnes vivant avec une déficience visuelle.

Types de limitation

Visuelle et surdicécité

Services de soutien en accessibilité

- Sensibilisation, information, formation et représentation ;
- Expertise, avis, recommandations, services-conseils sur mesure ;
- Accompagnement et suivi ;
- Adaptation de l'information en médias substituts.

Références en accessibilité et adaptation pour personnes vivant avec une déficience visuelle

Accessibilité de vos documents imprimés

[Guide pratique pour vos documents imprimés \(cir.ca\)](http://www.crir.ca)

[Formation sur la création de documents accessibles](#)

Accessibilité universelle

[Documents accessibilité universelle - aménagements intérieurs et extérieurs |](#)

[Portail Santé Montérégie \(santemonteregie.qc.ca\)](http://santemonteregie.qc.ca)

Adaptation de l'information (AIMS), Accessibilité du Web et des documents électroniques

[Adaptation de l'information \(AIMS\) - Extranet - Institut Nazareth et Louis-Braille \(inlb.qc.ca\)](http://inlb.qc.ca)

Annexe 4

Pour en savoir plus

[Maîtriser l'environnement par l'audition, la kinesthésie et les processus cognitifs — YouTube](#)

[Feu sonore : Pour plus de sécurité \(avec vidéo description\) — YouTube](#)