

Le 27 août 2007

Mme Manon Barbe
Présidente
Commission permanente du conseil municipal
sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Consultation publique sur le Plan de transport de Montréal

Madame la Présidente,

Dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de transport de Montréal, la Direction de l'intervention collective régionale de l'Ouest de l'Office des personnes handicapées du Québec vous transmet un mémoire dont vous trouverez un exemplaire ci-joint. Veuillez noter que nous n'avons pas l'intention de demander à prendre la parole lors d'une séance des assemblées de consultation. Nous sommes toutefois disposés à répondre à vos questions si cela s'avérait nécessaire.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Original signé

Robert Allie

RA/mr

p. j. (1)

**Plan de transport 2007
Réinventer Montréal**

Mémoire de l'Office des personnes handicapées du Québec

Rédaction

Johanne Fortin
Conseillère à l'intervention collective régionale
Direction de l'intervention collective régionale de l'Ouest

Collaboration

Michael Magnier
Conseiller à l'intervention nationale
Direction de l'intervention nationale

Le

27 août 2007

Mise en page

Véronique Leclerc
O:\DICRO\4100-00-00 THEMATIQUES\4114-04-00 Transport\Montréal\Mémoire plan de transport
Montréal_23aout07.doc

Approbation

Robert Allie
Directeur
Direction de l'intervention collective régionale de l'Ouest

**Office des personnes
handicapées**

Québec



309, rue Brock
Drummondville (Québec) J2B 1C5

Table des matières

1. INTRODUCTION	4
2. L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET LE TRANSPORT COLLECTIF	6
2.1 LE RÉSEAU D'AUTOBUS.....	6
2.2 LES LIGNES DE MÉTRO.....	7
2.3 LES TAXIS	7
3. L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET LE TRANSPORT ACTIF	8
3.1 UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT INCLUANT LES CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE.....	8
3.2 LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS HANDICAPÉS	8
3.3 LE RÉSEAU PIÉTONNIER INTÉRIEUR	9
4. CONCLUSION	10

1. INTRODUCTION

L'Office des personnes handicapées du Québec (ci-après l'Office) a pour mandat général de veiller à la coordination des actions relatives à l'élaboration et à la prestation des services qui concernent les personnes handicapées et leurs familles et de favoriser et d'évaluer, sur une base collective, l'intégration scolaire, professionnelle et sociale des personnes handicapées. En plus de promouvoir généralement les intérêts de ces dernières et de leurs familles, l'Office les informe, les conseille, les assiste et fait des représentations en leur faveur tant sur une base individuelle que collective. Avec l'adoption, en décembre 2004, de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (L.R.Q., c. E-20.1), l'Office s'est vu préciser son rôle dans l'exercice de ses fonctions et pouvoirs relatifs à l'amélioration des possibilités d'intégration des personnes handicapées au sein de la société québécoise. D'autre part, les municipalités et les organismes publics et privés se sont vu également rappeler leur implication dans l'intégration des personnes handicapées à la société.

Dans cette perspective, la Ville de Montréal, dans le cadre de l'élaboration de son plan de transport, a un rôle déterminant à jouer à l'égard des personnes handicapées afin de leur permettre d'utiliser les transports actifs et collectifs comme tous les autres citoyens et ainsi contribuer à l'amélioration de leur qualité de vie. De plus, le fait d'agir dès l'élaboration de son Plan de transport s'inscrit dans une approche de type inclusive préconisée par l'Office.

En ce qui concerne les assises du Plan de transport soumis à la consultation, l'Office adhère à l'engagement de la Ville de Montréal envers le transport collectif, la diminution de l'utilisation de l'automobile et l'amélioration de la sécurité des piétons (p. 25). Des engagements majeurs pris sous l'égide de

grands principes dont «l'équité sociale» (p. 26), un concept qui se rapproche des orientations qui guident les interventions de l'Office.

L'Office est heureux de retrouver dans plusieurs chantiers ou orientations du Plan de transport des moyens pour répondre aux besoins des personnes handicapées. Il considère toutefois pertinent, par le biais de ce mémoire, de souligner certains éléments et de les commenter pour en marquer toute l'importance.

2. L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET LE TRANSPORT COLLECTIF

Même si la Ville de Montréal adhère déjà au concept de l'accessibilité universelle, il faudra s'assurer que dans les faits tout soit prévu pour que les différents chantiers concrétisent ce concept. On pense ici plus particulièrement aux projets de transport collectif suivants :

- le réseau de tramway (1^{er} chantier)
- la navette ferroviaire (2^e chantier)
- les nouvelles stations de métro (4^e chantier)
- le train de l'Est (12^e chantier)

À l'intérieur de chacun de ces chantiers, il faudra s'assurer que toutes les infrastructures incluant les gares, les édifices et les arrêts soient universellement accessibles de même que le moyen de transport comme tel. Tout ce qui est connexe doit aussi être accessible à tous comme les comptoirs de services, les distributrices de billets, les moyens de communication, les stationnements incitatifs, etc.

2.1 Le réseau d'autobus

En ce qui concerne le réseau d'autobus réguliers de la STM, l'objectif de rendre toute la flotte d'autobus « accessible aux personnes en fauteuil roulant » est très attendu. Des efforts additionnels devront cependant être fournis pour que les modèles d'autobus à plancher surbaissé soient fiables et fonctionnels et ce, par respect pour la clientèle elle-même et dans un esprit de bonne gestion des fonds publics (3^e chantier, p. 14 ; orientations, p. 62). D'autre part, la STM doit garder à l'esprit l'ensemble des personnes handicapées lorsqu'elle souhaite améliorer son offre de service.

On sait qu'une partie des personnes handicapées ne peuvent se déplacer qu'en transport adapté et compte tenu du vieillissement de la population, l'accroissement de cette clientèle va s'accélérer dans les prochaines années. Il faudra donc que la Ville et la STM consentent des budgets supérieurs à cette activité de transport (5^e chantier, p. 14).

2.2 Les lignes de métro

En ce qui concerne le métro de Montréal, l'Office est ravi d'apprendre que la Ville, de concert avec la STM, désire que le réseau de métro soit rendu accessible aux personnes handicapées, notamment par l'installation d'ascenseurs. Ces travaux sont prévus à un rythme qui nous apparaît raisonnable, soit cinq stations d'ici 2010 et trois stations par année pour les vingt prochaines années. Cependant, nous savons qu'une grande part du financement doit provenir du ministère des Transports. Il faudra donc que la Ville, la STM et le MTQ intensifient leurs démarches pour trouver un terrain d'entente débouchant sur des engagements financiers de toutes les parties, sinon ce projet d'envergure ne pourra se réaliser (3^e chantier, p. 14 ; orientations, p. 53).

2.3 Les taxis

L'Office appuie depuis un certain temps l'idée de développer le marché du taxi accessible en augmentant le nombre de permis et également en offrant des heures de service étendues. D'autre part, il est effectivement très important de s'assurer que les chauffeurs de taxi aient suivi la formation de base portant sur les services aux personnes handicapées (orientations, p. 92). L'Office souhaite également rappeler que dans ce domaine, la surcharge tarifaire des déplacements à l'endroit des personnes handicapées, une pratique malheureuse qui sévit encore, est discriminatoire et, par le fait même, illégale. Le Bureau du taxi doit poursuivre son travail de prévention à cet égard en s'assurant que son processus de plaintes est accessible et en sanctionnant les contrevenants.

3. L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET LE TRANSPORT ACTIF

Si on regarde du côté du transport actif en ce qui concerne plus spécifiquement le réseau piétonnier, il est intéressant de noter que la Ville se dotera bientôt d'une « Charte du piéton » qui tient compte de plusieurs problématiques vécues par les personnes handicapées.

3.1 Un guide d'aménagement incluant les critères d'accessibilité universelle

L'élaboration d'un guide d'aménagement des voies publiques et des parcs au regard des besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle, constitue une initiative valable qui a le potentiel de donner de bons résultats si tous les arrondissements s'engagent à le suivre (14^e chantier, p. 16 ; orientations, p. 72). Il est effectivement très important que ce guide soit mis à contribution lors de l'implantation des « quartiers verts » dans les arrondissements (orientations, p. 134).

3.2 La sécurité des piétons handicapés

À cet égard, il faut souligner plus particulièrement la présence de feux sonores à certaines intersections pour les personnes ayant une incapacité visuelle. Un effort particulier devra être fait à brève échéance car malgré les annonces de la Ville, seulement une quinzaine de ces feux ont été installés alors qu'environ 150 intersections seraient en attente (17^e chantier, p. 17 ; orientations, p. 77).

La question du déneigement est aussi primordiale pour les personnes handicapées qui rencontrent encore plus de difficultés lors de chute de neige ou qui ne peuvent enjamber les bancs de neige. Le déneigement des arrêts d'autobus demeure à prioriser dans ces circonstances pour les personnes

handicapées. Sécuriser les zones de chantier de construction et proposer un cheminement sécuritaire aux personnes handicapées font aussi partie des actions à mettre de l'avant de façon systématique (17^e et 18^e chantiers, p. 17 ; orientations, p. 74).

3.3 Le réseau piétonnier intérieur

Quand on parle de réseau piétonnier à Montréal, on pense aussi au réseau souterrain qui, jusqu'à maintenant, n'est presque pas accessible aux personnes handicapées. Il devient donc incontournable que la Ville de Montréal suive son engagement à améliorer l'accès au RÉSO pour les personnes handicapées ainsi que voir à l'amélioration au niveau de la signalisation (15^e chantier, p. 16). Dans son plan d'aménagement urbain, la Ville de Montréal a déjà fait mention de sa volonté de rendre universellement accessible le réseau piétonnier souterrain.

4. CONCLUSION

Pour l'Office des personnes handicapées, il est essentiel qu'un plan de transport s'adresse à tous les citoyens, dont les citoyens handicapés. Avec le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes se retrouveront avec des incapacités, mais elles voudront demeurer actives et profiter de tout ce que Montréal a à leur offrir.

L'Office est heureux de constater que le plan de transport proposé contient déjà plusieurs projets concernant les personnes handicapées. Il faut bien sûr conserver ces éléments et surtout les actualiser concrètement et le plus rapidement possible. L'Office tient également à souligner l'effort de cohérence de la Ville de Montréal qui se donne une bonne vue d'ensemble en prenant en compte les travaux déjà réalisés depuis le Sommet 2002. Les objectifs du plan d'action de la Ville à l'égard des personnes handicapées, les échanges autour de la « Charte du piéton » et le plan d'urbanisme de la Ville sont pris en compte dans la démarche.

L'Office souhaite que les commentaires qu'il a émis viendront appuyer la Ville de Montréal dans l'implantation de l'accessibilité universelle. Le recours à cette approche fera de Montréal une communauté plus inclusive facilitant ainsi l'intégration sociale des personnes handicapées. D'autre part, l'Office des personnes handicapées demeure disponible pour supporter la Ville dans ses démarches et pour collaborer à la mise en œuvre de cet important plan de transport.