

**Avis du Comité du milieu associatif
des personnes handicapées
sur le Plan de transport
de la Ville de Montréal**

Août 2007

Ont collaboré à ce document :

Thérèse Colin, CRADI

Marie Turcotte, Ex æquo

Mathilde Le Bouédec, RUTA de Montréal

Mathieu Noël, ROPMM

Yvon Provencher, RAAMM

SOMMAIRE

- 1. Introduction**
- 2. Le concept d'accessibilité universelle : une question d'égalité**
- 3. Reconnaissance du principe par la Ville de Montréal**
- 4. Reconnaissance du principe par la STM**
- 5. L'accessibilité universelle dans le Plan de transport de la Ville de Montréal**
 - 5.1 La circulation en véhicule automobile
 - 5.2 La circulation piétonnière
 - 5.3 La circulation en transport en commun
 - 5.4 La cohabitation entre les différents modes de transport
- 6. Recommandations**

1- Introduction

Depuis plus de 20 ans, le milieu associatif montréalais des personnes handicapées fait la promotion de l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles au plan social, économique et politique. Pour ce faire, les communications et les programmes et les services publics doivent tenir compte des besoins de ces personnes. De plus, cette inclusion ne peut se réaliser sans des espaces publics, des équipements collectifs, etc., universellement accessibles.

Dans cette perspective, c'est avec beaucoup d'intérêt que nous avons pris connaissance du Plan de transport de la Ville de Montréal. Nous souhaitons profiter de l'occasion pour faire part des besoins de ces personnes en matière de transport. Rappelons, d'entrée de jeu, que les personnes ayant des limitations fonctionnelles représentent 19% de la population montréalaise et qu'avec le vieillissement de la population, ce pourcentage ne diminuera pas. Bien au contraire, il augmentera significativement dans les prochaines années.

Ce document présentera d'abord les enjeux de l'accessibilité universelle et la façon dont la Ville de Montréal et la STM ont intégré, jusqu'à présent, ce principe dans leurs orientations. Puis, des recommandations générales en matière de transport adapté de la STM, de mise en œuvre du Plan et de mécanismes de collaboration seront proposées.

2. Le concept d'accessibilité universelle : une question d'égalité

Le concept d'accessibilité universelle est avant tout un concept d'aménagement qui favorise, pour tous les usagers, une utilisation similaire des possibilités offertes par un bâtiment ou un lieu public. En pratique, l'accessibilité universelle permet d'accéder à un bâtiment ou à un lieu public, de s'y orienter, de s'y déplacer, d'en utiliser les services offerts à tous et de pouvoir y vivre les mêmes expériences que tous les usagers... et ce, en même temps et de la même manière.

On réalise l'accessibilité universelle en aménageant des bâtiments, des lieux publics et des infrastructures urbaines qui répondent aux besoins de toute la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Par exemple, dans un bâtiment, une entrée en pente douce servira à l'ensemble des utilisateurs plutôt que d'y accéder par une rampe d'accès pour les uns et un escalier pour les autres. Aussi, les trottoirs seront

aménagés de telle façon que les bancs, les poubelles et les parcomètres requis ne constituent pas des obstacles pour personne.

Il est également possible, si on le souhaite, d'étendre la notion d'accessibilité universelle afin d'en appliquer le principe à d'autres domaines d'activité que l'aménagement.

Appliqué aux programmes et services, le principe de l'accessibilité universelle prend la signification suivante : des programmes et des services conçus, implantés et diffusés pour tenir compte des besoins de toutes les clientèles visées par ces programmes et services. Et ce, tant en ce qui concerne les critères d'accès aux programmes que les paramètres de prestation des services à la population.

Appliqué aux domaines de la communication et de l'information, le principe de l'accessibilité universelle prend la signification suivante : des plans de communication et des moyens de communication et d'information conçus, qui s'adressent et qui tiennent compte des besoins de toutes les clientèles.

Bref, l'accessibilité universelle concerne tous les aspects d'une ville et s'adresse à toute la population. Chacun de ses citoyens devrait pouvoir en bénéficier.

L'accessibilité universelle (*universal design* ou *barrier-free design*, en anglais) est une tendance mondiale qui s'avère maintenant incontournable¹.

3. Reconnaissance du principe par la Ville de Montréal

Le concept de l'accessibilité universelle a été reconnu et mis de l'avant par l'administration municipale et ses partenaires en 2002 lors du Sommet de la Ville de Montréal.

Depuis, nous retrouvons ce concept dans plusieurs documents officiels : le plan d'urbanisme, le rapport de la commission sur la partie Portrait et diagnostic du plan de transport, rapport de la commission de la Charte du piéton, le rapport de la commission sur les procédures de déneigement, la Charte montréalaise des droits et responsabilités et Imaginer – Réaliser Montréal 2025.

¹ Cf. : Définition élaborée par le ROPMM, le CRADI et Altergo.

Les points suivants présenteront les différentes formulations de l'accessibilité universelle retenues par l'administration municipale dans les documents officiels.

D'abord, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, duquel découle le Plan de transport, souscrit au principe de l'accessibilité universelle de la façon suivante : « La Ville préconise (...) l'accès universel aux réseaux de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements de tous les usagers. » (p.36) L'accessibilité universelle y est définie comme constituant « un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture. Son objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la Ville, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Ces limitations peuvent être d'ordre permanent ou temporaire, liées à l'âge ou à des déficiences physiques ou intellectuelles. Il importe donc de concevoir l'aménagement urbain et l'architecture de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle aux personnes présentant de telles limitations dans la réalisation de leurs activités quotidiennes ». (p.137)²

Ensuite, dans son Rapport de consultation sur le portrait et le diagnostic du Plan de transport de Montréal, la Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement recommande : « que le concept d'accessibilité universelle reconnu dans le Plan d'urbanisme de Montréal soit pris en compte dans la vision et les enjeux du Plan de transport, non seulement en ce qui touche l'adaptation du transport en commun, mais aussi en ce qui a trait à l'aménagement urbain dans les transports ». ³

De plus, lors de l'étude du projet de Charte du piéton, la Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif a aussi recommandé que « Montréal adopte des normes d'aménagement des rues, des trottoirs et des espaces publics qui encouragent la marche et assurent l'accessibilité universelle ». et « que l'on continue à développer le réseau piétonnier intérieur et qu'on le rende universellement accessible ». ⁴

Puis, lors de l'étude sur le déroulement des opérations de déneigement à Montréal, la Commission permanente du conseil municipal sur les services aux citoyens a reconnu l'importance de l'accessibilité universelle et recommandé que les besoins des personnes ayant des

² Cf. : Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, www.ville.montreal.qc.ca

³ Cf. : Plan de transport, www.ville.montreal.qc.ca

⁴ Cf. : Charte des piétons, www.ville.montreal.qc.ca

limitations fonctionnelles soient pris en compte dans le processus de déneigement dans 5 des 13 recommandations.⁵

Aussi, la Charte montréalaise des droits et responsabilités préconise de « favoriser l'accessibilité universelle dans l'aménagement du territoire ainsi qu'aux bâtiments et aux services municipaux en général ». (Chap.7, art.8,volet F)⁶

Enfin, Imaginer – Réaliser Montréal 2025 fait de l'accessibilité universelle une priorité en visant à « soutenir le développement social par (...) le renforcement de l'accessibilité universelle »⁷.

Il ressort clairement de cet examen que la Ville de Montréal témoigne d'une grande volonté de rendre ses communications, ses programmes, ses services et ses espaces publics universellement accessibles. Notons que le milieu associatif montréalais représentant les personnes handicapées a activement contribué à l'adoption de ces mesures par le biais de mémoires et de recommandations présentés systématiquement lors des consultations publiques.

4. Reconnaissance du principe par la STM

Depuis plusieurs années, la Société de transport de Montréal s'est engagée à l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun aux personnes ayant des limitations fonctionnelles. De nombreuses réalisations et de nombreux projets en témoignent.

Parmi les réalisations, nous pouvons constater, par exemple, que la STM s'est efforcée de doter son réseau régulier de surface d'autobus à planchers surbaissés avec des rampes pour permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant, les chauffeurs d'autobus sont maintenant brièvement sensibilisés aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles, la signalisation et l'éclairage dans le métro ont été améliorées en faveur des personnes ayant une limitation visuelle....

Pour les projets, nous pouvons citer par exemple la future adaptation de 5 stations du métro de Montréal, les travaux engagés pour favoriser les déplacements des personnes ayant une déficience intellectuelle dans le

⁵ Cf. : Commission permanente du conseil municipal sur les services aux citoyens, recommandations sur le déroulement des opérations de déneigement à Montréal, www.ville.montreal.qc.ca

⁶ CF. : Charte montréalaise des droits et responsabilités, élaborée par le Chantier sur la démocratie, adoptée le 20 juin 2005, www.ville.montreal.qc.ca

⁷ Cf. : Montréal 2025, www.ville.montreal.qc.ca

réseau régulier de transport en commun, la préoccupation de rendre les nouveaux wagons du métro universellement accessibles...

Le Plan stratégique de développement du transport en commun de la Société de transport de Montréal mentionne ainsi que des améliorations de l'accessibilité au niveau de ses réseaux d'autobus et de métro doivent être apportées.

5. L'accessibilité universelle dans le Plan de transport de la Ville de Montréal

En cohérence avec tous ces engagements en faveur de l'accessibilité universelle à la Ville de Montréal et le souci à la STM de rendre le réseau régulier de transport en commun accessible à l'ensemble des personnes ayant des limitations fonctionnelles, le Plan de transport devrait poursuivre plus adéquatement le virage de l'accessibilité universelle en réaffirmant qu'elle est une priorité.

En effet, pour nous, le concept d'accessibilité universelle devrait se retrouver parmi les grands principes qui sous-tendent l'élaboration du Plan de transport et ce, de manière transversale.

Nous saluons les efforts qui sont déployés par la STM dans le but d'apporter des correctifs au réseau de transport existant afin de le rendre davantage accessible aux personnes ayant des limitations fonctionnelles. Mais il faut aussi que la Ville de Montréal et tous ses partenaires tiennent compte de l'accessibilité universelle lors de la conception et de la mise en œuvre de l'ensemble des projets figurant au présent plan de transport. L'idée est de concevoir dès le début des projets qui répondent aux besoins de tous les citoyens y compris ceux ayant des limitations fonctionnelles.

Le Plan de transport devrait aborder l'accessibilité universelle de manière transversale. Ainsi, nous ne ferions pas de case à part pour l'accessibilité universelle et nous n'aurions plus besoin de renvoyer constamment aux plans d'action annuels en accessibilité universelle. Pour nous, si la Ville de Montréal veut vraiment se donner une vision globale à long terme concernant le transport de ses citoyens, elle ne doit pas, en effet, référer à des plans élaborés chaque année sur des projets bien précis en accessibilité universelle. Elle doit plutôt prévoir l'accessibilité universelle en amont des 21 chantiers prévus au Plan de transport.

Pour éviter toute confusion, nous croyons important que le Plan de transport distingue « l'accès » de « l'accessibilité ». En effet, dans le texte,

il est question « d'accessibilité » alors qu'en fait le Plan de transport veut nommer « l'accès » au transport en commun.

Nous croyons que le Plan de transport devrait affirmer que la tarification du transport en commun devrait demeurer abordable pour tous les citoyens.

Le Plan de transport fait référence à la Charte du piéton. Or, à notre connaissance, le texte du projet de Charte du piéton n'a pas été revu pour intégrer les recommandations de la Commission en ayant fait l'étude. Ce qui fait que cette charte n'est pas encore devenue une charte mais demeure à l'état de projet.

Comme les représentants des personnes ayant des limitations fonctionnelles sont préoccupés par l'inclusion sociale de ces personnes, l'objectif des présentes recommandations est que le bon voisinage des différents moyens de déplacements soient encouragés et ce tout en respectant les différents besoins des usagers ainsi les déplacements seront faciles pour tout le monde.

Pour atteindre l'objectif de l'accessibilité universelle, la Ville doit, en fait, modifier ce qui existe déjà aux réalités vécues par les personnes ayant des limitations fonctionnelles et concevoir les nouveaux projets de manière universellement accessibles.

La Ville doit aussi, selon nous, trouver le moyen de faire en sorte qu'elle se concrétise dans tous les arrondissements et sur tout le territoire de l'île de Montréal. En conséquence, nous militons pour qu'un plan de transport incluant l'accessibilité universelle ne soit pas qu'un « cadre de référence ». Les partenaires de la Ville doivent être réellement impliqués dans le processus. Nous pensons que, pour ce faire, la Ville de Montréal devrait mettre en place des mécanismes de collaboration dès le départ des 21 chantiers du Plan de transport. Le milieu associatif montréalais des personnes ayant des limitations fonctionnelles serait intéressé à participer à de tels mécanismes.

5.1 La circulation en véhicule automobile

Bien qu'un certain nombre de personnes handicapées se déplacent en automobile (soit comme conducteurs, soit plus souvent comme passagers), beaucoup d'entre elles se déplacent en transport en commun ou sur les trottoirs. Il faut que leur sécurité soit adéquatement assurée

notamment par la réduction de la limitation de vitesse automobile à 30km/h.

Pour que les personnes ayant des limitations fonctionnelles puissent traverser les intersections en toute sécurité, et afin que cette règle ne soit pas remise en question, il importe que la Ville de Montréal réaffirme son choix d'interdire le virage à droite au feu rouge.

Enfin, les personnes ayant des limitations fonctionnelles ont de la difficulté à fonctionner dans une circulation automobile dense et rapide : il s'agit que l'espace public soit suffisant et sécuritaire pour les personnes à mobilité réduite.

5.2 La circulation piétonnière

Les représentants des personnes ayant des limitations fonctionnelles recommandent que la circulation piétonne soit encouragée et sécurisée. En ce sens, l'emplacement et la configuration du mobilier urbain, la largeur des trottoirs, la réduction de terrasses sur les trottoirs et l'installation de signaux sonores, etc. ont une importance toute particulière.

Afin d'assurer la concrétisation du principe d'accessibilité universelle, un enchaînement d'actions est nécessaire. Enchaînement qui, du domicile au transport, du transport à l'espace public, de l'espace public aux services privés, constitue la réalisation d'une « chaîne de l'accessibilité ». L'harmonisation des règles d'aménagement pour les piétons doit idéalement être replacée dans ce cadre. En ce sens, le renforcement des liens piétons vers les points d'accès au transport en commun mais aussi aux services publics et aux établissements commerciaux constituent un point d'importance.

En fait, les mesures concrètes pour un aménagement accessible de l'espace urbain doivent répondre aux trois grands critères suivants :

- 1 Créer des équipements et des aménagements qui peuvent être utilisés de la même manière par tous
- 2 Créer des aménagements sans obstacles et sécuritaires
- 3 Créer une signalisation claire et précise, qui peut être comprise par tous les usagers de l'espace urbain

Ces mesures doivent également s'harmoniser pour permettre une chaîne de l'accessibilité : il faut considérer le déplacement des personnes dans son ensemble.⁸

5.3 La circulation en transport en commun

Il est souhaitable que la Ville de Montréal encourage l'amélioration des dessertes de transport en commun, notamment auprès des services et des commerces ainsi que l'augmentation de la fréquence des autobus sur les axes routiers.

5.4 La cohabitation entre les différents modes de transport

Il serait aussi souhaitable que la Ville de Montréal favorise une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacements. Par exemple, il arrive qu'un arrêt d'autobus donne dans une piste cyclable ce qui peut poser problème pour la population en général mais encore plus pour les citoyens handicapés qui utilisent le réseau régulier de transport en commun.

Nous retrouvons, de plus, des cyclistes sur les trottoirs. Pour les piétons ayant une déficience visuelle, cette situation s'avère souvent problématique.

Enfin, lorsque les cyclistes font face à plusieurs rues à sens unique qui vont dans le même sens, ils préfèrent parfois enfreindre le code de la sécurité routière et rouler en sens inverse du sens des voitures plutôt que d'effectuer de longs détours. Cela peut s'avérer dangereux pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles encore davantage que pour les autres. Nous favorisons donc de ne pas mettre de suite plusieurs rues à sens unique qui vont dans le même sens.

Tout en étant d'accord avec la vision intermodale proposée par le Plan de transport, nous souhaitons insister sur le fait que, en aucun cas, un transport en commun universellement accessible ne devrait remplacer le transport adapté pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Enfin, dans une perspective d'accessibilité universelle, nous souhaitons que le Plan de transport aborde la question de l'achalandage au

⁸ Cf. : Recommandations sur la charte des piétons présentées à la commission permanente du conseil sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif par la table de concertation sur le transport des personnes handicapées du ROPMM et du CRADI, le 22 août 2006

transport adapté de la STM et que « l'engagement zéro refus au transport adapté » soit pris par la Ville de Montréal.

6. Recommandations

En guise de conclusion, rappelons nos recommandations :

1-Que le Plan de transport de la Ville de Montréal poursuive plus adéquatement le virage de l'accessibilité universelle en réaffirmant qu'elle est une priorité.

2-Que le concept d'accessibilité universelle se retrouve parmi les grands principes qui sous-tendent l'élaboration du Plan de transport et ce, de manière transversale. Que le Plan de transport distingue « l'accès » de « l'accessibilité ».

3-Que le Plan de transport affirme que la tarification du transport en commun doit demeurer abordable pour tous les citoyens.

4-Que le Plan de transport ne fasse pas référence à la Charte du piéton tant que cette charte demeurera à l'état de projet.

5-Que l'accessibilité universelle soit planifiée en amont des 21 chantiers prévus au Plan de transport.

6-Qu'un plan de transport incluant l'accessibilité universelle ne soit pas qu'un « cadre de référence » mais qu'on implique réellement tous les partenaires.

7-Que le Plan de transport propose des mécanismes de collaboration dès le départ de ses 21 chantiers.

8-Que le Plan de transport propose la réduction de la limitation de vitesse automobile à 30km/h.

9-Que le Plan de transport réaffirme le choix de la Ville de Montréal d'interdire le virage à droite au feu rouge.

10-Que le Plan de transport encourage et sécurise la circulation piétonne.

11-Que le Plan de transport accorde une importance toute particulière à l'emplacement et la configuration du mobilier urbain, la largeur des trottoirs, la réduction de terrasses sur les trottoirs et l'installation de signaux sonore, etc.

12-Que le Plan de transport favorise une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacements.

13-Que le Plan de transport spécifie que, en aucun cas, un transport en commun universellement accessible ne devrait remplacer le transport adapté pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

14-Que le Plan de transport aborde la question de l'achalandage au transport adapté de la STM et que « l'engagement zéro refus au transport adapté » soit pris par la Ville de Montréal.