

Consultation publique

La traversée des rues

Mesures d'accessibilité
universelle et mobilité active

Rapport et recommandations

Commission sur le transport
et les travaux publics



Commission sur le transport et les travaux publics

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

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal du 12 juin 2023

Pour suivre les travaux et l'actualité des commissions permanentes

S'abonner à l'[infolettre](#) des commissions

Visitez le site Internet des commissions permanentes :

<https://montreal.ca/sujets/commissions-permanentes>

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

 @commissions.mtl

 @Comm_MTL

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Présidence

M^{me} Laurence Parent
Arrondissement Le
Plateau-Mont-Royal

Vice-présidence

M. Michel Bissonnet
Arrondissement de
Saint-Léonard

Membres

M. Younes Boukala
Arrondissement de LaSalle

Mme Arij El Korbi
Arrondissement de
Saint-Léonard

M. Benoit Gratton
Arrondissement de Verdun

M. Enrique Machado
Arrondissement de Verdun

M. Peter McQueen
Arrondissement de Côte-des-
Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Mme Laura-Ann Palestini
Arrondissement de LaSalle

Mme Mindy Pollak
Arrondissement d'Outremont

Montréal, le 12 juin 2023

Mme Martine Musau Muele
Présidente du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal - Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la Présidente,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009)*, nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations formulées à la suite de la consultation publique sur les mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée des rues et la mobilité active.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(ORIGINAL SIGNÉ)

Laurence Parent
Présidente

(ORIGINAL SIGNÉ)

Marie-Claude Haince
Coordonnatrice - soutien
aux commissions
permanentes

TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
1. DÉMARCHE	7
1.1 Description du mandat	7
1.2 Déroulement de la consultation	8
1.2.1 Accessibilité universelle	10
1.2.2 Moyens de communication	12
1.2.3 Outils de consultation	13
1.2.4 Bilan de la participation	15
1.3 Adoption des recommandations	18
2. ANALYSE ET RECOMMANDATIONS	19
2.1 Mise en contexte	19
2.2 Aménagements et pratiques exemplaires	24
2.2.1 Surélévation des corridors de marche aux intersections et installation de plaques podotactiles	29
2.2.2 Temps de traverse	31
2.2.3 Assurer la visibilité	35
2.2.4 Marquage au sol et entretien	37
2.3 Feux sonores	42
2.4 Partage de la rue et mobilité active	45
2.4.1 La mobilité active pour toutes et tous	46
2.4.2 Aménagements transitoires ou évolutifs, rues piétonnes et rues partagées	48
2.4.3 Pistes cyclables	52
2.5 Accessibilité universelle et travaux	55
2.6 Saison hivernale	58
CONCLUSION	62
ANNEXE 1 : Liste des personnes-ressources	64
ANNEXE 2 : Liste des intervenantes et intervenants	65
ANNEXE 3 : Liste des personnes et des organismes ayant déposé une opinion écrite ou orale, sans présentation	67
ANNEXE 4 : Recommandations	68

INTRODUCTION

En 2022, la Commission sur le transport et les travaux publics s'est donné le mandat de tenir une consultation sur les mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée des rues et sur les projets et initiatives favorisant la mobilité active.

La consultation publique donne une voix aux citoyennes et citoyens et leur permet ainsi d'exercer une influence sur la prise de décision et sur l'élaboration des politiques publiques. Pourquoi consulter la population sur les mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée des rues et sur la mobilité active? Parce que les citoyennes et les citoyens, et particulièrement les personnes handicapées et les personnes âgées, connaissent mieux que quiconque les difficultés rencontrées lors de la traversée des rues et les solutions à mettre en place pour favoriser leurs déplacements actifs. Afin de rejoindre ces personnes, la Commission a mis en place plusieurs mesures d'accessibilité universelle pour favoriser la pleine participation. Ainsi, la consultation publique est une occasion unique pour les commissions permanentes de proposer des recommandations qui auront un fort impact sur le quotidien de la population montréalaise. En d'autres termes, ce type d'initiative de participation publique met les citoyennes et les citoyens au cœur même des processus de décision.

Le présent rapport, qui s'articule autour de deux parties, fait état des travaux qui ont été réalisés dans le cadre de ce mandat. La première partie du rapport décrit la démarche qui a été privilégiée, incluant le déroulement de la consultation publique qui s'est tenue de décembre 2022 à mai 2023. La seconde partie propose une mise en contexte des difficultés rencontrées par les personnes handicapées¹ et les personnes âgées² lors de la traversée des

¹ L'Office des personnes handicapées du Québec privilégie l'utilisation de ce terme pour faire référence à "toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes". Consulter la définition à l'adresse suivante :

<https://www.ophq.gouv.qc.ca/loi-et-politiques/loi-assurant-l'exercice-des-droits-des-personnes-handicapees/definition-personne-handicapee.html>

² Le terme fait référence aux personnes âgées de 65 ans et plus.

rues et des défis auxquels elles font face en matière de mobilité active. Cette mise en contexte s'appuie principalement sur les opinions recueillies lors de cette consultation. L'analyse des opinions sert d'assise à la présentation des recommandations formulées par la Commission sur le transport et les travaux publics.

En annexe se trouve la liste des personnes-ressources en appui à la Commission pour ce mandat (annexe 1), la liste des intervenantes et intervenants (annexe 2), la liste des personnes ayant déposé une opinion écrite sans présentation (annexe 3) et les recommandations (annexe 4).

1. DÉMARCHE

1.1 Description du mandat

Au début de l'année 2022, la Commission sur le transport et les travaux publics s'est donné le mandat de travailler sur les mesures d'accessibilité universelle facilitant la traversée de la rue et plus particulièrement sur les feux sonores. En cours d'année, la Commission a souhaité élargir son mandat afin de se pencher plus généralement sur les mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée des rues et la mobilité active. Elle cherchait ainsi à rejoindre les personnes handicapées et les personnes âgées pour les consulter à ce sujet.

Plus spécifiquement, la Commission a souhaité consulter la population sur :

- Les bonnes pratiques d'accessibilité universelle pour la traversée des rues ainsi que leur arrimage aux pratiques en place;
- Les expériences des personnes en situation de handicap et des personnes âgées quant à la facilité, le confort et le sentiment de sécurité lors de la traversée des rues;
- L'accessibilité universelle et la réalisation de la Vision Zéro;
- L'accessibilité universelle aux intersections sur les rues piétonnes;
- La stratégie d'implantation et d'entretien des feux sonores;
- L'inclusion des personnes handicapées et des personnes âgées dans les projets et initiatives favorisant la mobilité active;
- Le rôle des comités de personnes expertes en accessibilité universelle dans les projets d'aménagement menés par la Ville et les arrondissements.

L'objectif de la Commission était donc double. Il s'agissait, d'une part, de comprendre les difficultés associées à la traversée de la rue et à l'accès à la mobilité active et, d'autre part, de proposer une stratégie globale pour un meilleur déploiement des mesures d'accessibilité universelle et pour une plus grande inclusion des personnes handicapées et des personnes âgées dans les projets et initiatives favorisant la mobilité active.

1.2 Déroulement de la consultation

La consultation publique sur *La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active* lancée le 8 décembre 2022 s'est déroulée en trois grandes étapes, entre septembre 2022 et mai 2023.

La première étape de la consultation a été celle de la prise de connaissance de l'information sur l'objet de la consultation. Le 28 septembre 2022, la Commission a tenu une séance à huis clos lors de laquelle le Service de l'urbanisme et de la mobilité a présenté les bonnes pratiques mises en place pour faciliter la traversée de la rue, les processus d'implantation et d'entretien des feux sonores et les défis en matière d'accessibilité universelle. Cette rencontre a permis aux membres de la Commission de mieux comprendre ce que la Ville de Montréal fait et les défis et obstacles qui demeurent. Lors d'une seconde séance de travail à huis clos s'étant tenue le 18 novembre 2022, les membres de la Commission ont pu prendre connaissance du document de consultation dans sa version préliminaire.

Lancée le 8 décembre 2022, la consultation s'est ouverte officiellement avec la séance d'information publique le 18 janvier 2023, lors de laquelle le Service de l'urbanisme et de la mobilité a fait la présentation du [document de consultation](#).

La deuxième étape de la consultation, qui s'est principalement déroulée entre décembre 2022 et avril 2023, a été dédiée à la collecte des opinions du public.





La Commission a tenu trois séances d'audiences publiques les 14, 27 et 29 mars 2023 et un atelier consultatif le 4 avril 2023. La population montréalaise avait également la possibilité de répondre à un questionnaire, de partager une anecdote ou un témoignage, d'identifier des lieux sur les plateformes [Réalisons Montréal](#) / [Making Montréal](#) et de soumettre une opinion écrite ou orale, et ce, jusqu'au 31 mars 2023.

La troisième et dernière étape de la consultation a été consacrée à l'analyse des opinions et des informations recueillies et à l'élaboration des recommandations dans le cadre de trois séances de travail à huis clos qui se sont tenues entre le 19 avril et le 1^{er} mai 2023.

Le point culminant de cette étape a été l'adoption publique des recommandations lors d'une assemblée ayant eu lieu le 10 mai 2023 dans la salle du conseil de l'hôtel de ville.



1.2.1 Accessibilité universelle

La Commission sur le transport et les travaux publics a eu une préoccupation importante pour l'accessibilité universelle dans la réalisation de ce mandat. En effet, de nombreuses mesures d'accessibilité universelle ont spécifiquement été mises en place pour favoriser la participation de toutes et tous, et tout particulièrement des personnes handicapées et des personnes âgées, dans le cadre de cette consultation.

Pour s'assurer que l'information concernant la consultation puisse être accessible, l'invitation de la présidente a également été diffusée par le biais d'une capsule vidéo avec sous-titrage et interprétation en langue des signes québécoise (LSQ). De même, une version audio des avis publics relatifs à la consultation a été mise en ligne sur la page de la consultation. Le questionnaire en ligne a aussi été produit en version PDF inscriptible et

imprimable pour permettre l'utilisation d'un lecteur d'écran. La version PDF permettait également d'imprimer le questionnaire pour les personnes moins familières avec les questionnaires en ligne ou n'ayant pas accès à Internet.

Il était également possible de recevoir la documentation en lien avec la consultation par la poste et de s'inscrire par téléphone aux périodes de questions du public, aux audiences publiques et à l'atelier consultatif.



Rappelons aussi que l'édifice Lucien-Saulnier est notamment accessible aux personnes à mobilité réduite, disposant d'une entrée de plain-pied, d'une porte automatique, de stationnements et de salles de bain accessibles. La salle du conseil est également accessible aux personnes à mobilité réduite et est équipée de mesures d'aide à l'audition.

Dans le cadre d'un projet pilote, un service d'interprétation en langue des signes québécoise (LSQ) a été offert pour les séances publiques de cette consultation, sans devoir faire la demande au préalable. Un service d'interprétation en *American Sign Language* (ASL) était aussi offert sur demande.



La Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil a offert, dans le cadre d'un projet pilote, un service d'accompagnement du métro Champ-de-Mars à l'édifice Lucien-Saulnier pour l'ensemble des activités publiques. Soulignons aussi que le personnel de la Division est formé à l'accueil des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Le personnel a été en mesure d'accompagner les personnes participantes à la consultation avec un souci de rendre cette consultation inclusive et accessible.



1.2.2 Moyens de communication

Tous les détails relatifs à cette démarche de consultation ont d'abord été annoncés dans un avis public paru le 8 décembre 2022 dans deux quotidiens montréalais, l'un en français et l'autre en anglais, et par la diffusion d'un communiqué de presse à tous les médias le 8 décembre 2022.

Une invitation de la présidente, en version texte et en format vidéo, a également été adressée aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes. Elle a aussi été transmise à près de 300 organismes pouvant être intéressés par le sujet de la consultation, notamment des organismes à but non lucratif oeuvrant à la défense des droits des personnes handicapées et des personnes âgées, des groupes de recherche et des universitaires.

Un deuxième communiqué de presse a été diffusé le 12 janvier 2023 pour faire l'annonce de la séance publique d'information du 18 janvier 2023. Une deuxième invitation a aussi été acheminée, le 12 janvier 2023, aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes afin de les convier à cette séance publique. Un rappel a aussi été transmis aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes le 18 janvier 2023.

Le 14 février 2023, une annonce a été envoyée aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes pour faire la promotion du questionnaire en version PDF inscriptible et imprimable. Celle-ci a aussi été diffusée auprès de près de 300 organismes pouvant être intéressés par le sujet de la consultation, notamment des organismes à but non lucratif oeuvrant à la défense des droits des personnes handicapées et des personnes âgées, des groupes de recherche et des universitaires.

Une séance d'audition des opinions a été ajoutée au calendrier des audiences publiques, la séance du 29 mars, et l'ajout a été publicisé par le moyen d'une communication envoyée aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes le 27 février 2023, d'un communiqué et un avis public paru dans deux quotidiens montréalais, l'un en français et l'autre en

anglais. Cette communication a aussi été diffusée auprès de près de 300 organismes pouvant être intéressés par le sujet de la consultation, notamment des organismes à but non lucratif oeuvrant à la défense des droits des personnes handicapées et des personnes âgées, des groupes de recherche et des universitaires.

Afin d'inviter les personnes intéressées à prendre part à l'atelier consultatif du 4 avril, une invitation a été adressée aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes le 17 mars 2023. Cette invitation a aussi été transmise à près de 300 organismes pouvant être intéressés par le sujet de la consultation, notamment des organismes à but non lucratif oeuvrant à la défense des droits des personnes handicapées et des personnes âgées, des groupes de recherche et des universitaires.

Cette consultation a en outre été promue par plus de 30 publications sur les médias sociaux des commissions permanentes.

Enfin, l'ensemble de la documentation afférente à cette consultation a été rendu disponible le 8 décembre 2022 sur le site web des commissions permanentes à l'adresse ville.montreal.qc.ca/traverseedesrues, de même que sur la plateforme *Réalisons Montréal* à l'adresse realisonsmtl.ca/traverseedesrues et sur *Making Montréal* à l'adresse makingmtl.ca/streetcrossings. Les personnes n'ayant pas d'accès Internet ou n'utilisant pas ce médium avaient quant à elles la possibilité de demander que la documentation leur soit transmise par la poste en communiquant avec le secrétariat des commissions permanentes.

1.2.3 Outils de consultation

La Commission sur le transport et les travaux publics a souhaité mettre à la disposition de la population montréalaise divers outils de consultation afin de favoriser leur participation à cette consultation publique. La diversité des outils de consultation était nécessaire puisque la Commission souhaitait rejoindre plus particulièrement les personnes handicapées et les personnes âgées en tenant compte de leurs capacités. Dans le déploiement des outils de

consultation, la Commission sur le transport et les travaux publics s'est également assurée de leur accessibilité.

D'emblée, la Commission sur le transport et les travaux publics a souhaité utiliser les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Making Montréal](#) pour faire la promotion de la consultation et engager la population montréalaise. Ces plateformes ont été rendues disponibles dès le lancement de la consultation le 8 décembre 2022.

Par le biais de ces plateformes, un questionnaire, disponible en français et en anglais, donnait l'opportunité aux Montréalaises et aux Montréalais de s'exprimer sur les difficultés lors de la traversée des rues et sur les aménagements facilitant cette traversée. L'outil histoire, disponible sur ces plateformes, a permis à la population montréalaise de faire part d'une anecdote ou d'un témoignage. Aussi, par l'intermédiaire de ces plateformes, il était possible d'identifier des lieux sur une carte de Montréal pour mettre en évidence des difficultés ou des bons coups en matière d'aménagement des intersections .

Les Montréalaises et les Montréalais ont aussi eu l'occasion de faire part de leur opinion aux membres de la Commission lors des audiences publiques ou encore en transmettant une opinion écrite. À cela s'est ajoutée la possibilité de transmettre une opinion par vidéo ou par fichier audio.

Enfin, les membres de la Commission ont également exprimé leur désir d'aller à la rencontre de la population montréalaise et plus particulièrement les personnes handicapées et les personnes âgées. L'atelier consultatif du 4 avril 2023 a été l'occasion pour échanger avec les citoyennes et les citoyens d'une manière plus conviviale.



1.2.4 Bilan de la participation

La diversité des outils de consultation proposés a aussi été le gage d'une diversité d'opinions. La consultation a été en mesure de favoriser la participation de près de 260 personnes. Une proportion semblable de femmes et d'hommes ont pris part à la consultation. Selon les données recueillies au moyen du formulaire d'auto-identification, environ 24 % de personnes handicapées auraient pris part à la consultation. Les personnes âgées, quant à elles, ont participé à la consultation dans une proportion d'environ 23 %.

Le questionnaire en ligne a de loin été l'outil le plus engageant dans le cadre de cette consultation. Au total, ce sont 95 personnes qui ont utilisé le questionnaire pour transmettre leur opinion aux membres de la Commission. 89 personnes ont répondu au questionnaire en français, alors que 6 l'ont fait en anglais. Une proportion plus importante de femmes que d'hommes y ont répondu, soit 52 femmes, 38 hommes et 2 personnes non-binaires. Le questionnaire a aussi permis de rejoindre 17 personnes handicapées.

Par ailleurs, le questionnaire en ligne a aussi permis de rejoindre des personnes aux profils plus variés qu'à l'aide des autres outils de consultation propres aux commissions permanentes, comme les audiences publiques³. Par exemple, la moyenne d'âge des personnes ayant répondu au questionnaire est de 47,7 ans alors qu'elle est de 56,8 ans pour les personnes ayant pris part aux audiences publiques. De même, une proportion plus importante de personnes nées à l'extérieur du Canada et s'identifiant à la communauté LGBTQ2+ ont participé à la consultation au moyen du questionnaire en ligne. Enfin, le questionnaire en ligne a permis de rejoindre des personnes dont le dernier niveau de scolarité complété est le secondaire et une proportion plus grande de personnes dont le dernier niveau de scolarité complété est le collégial.

Les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Making Montréal](#) donnaient aussi l'opportunité à la population montréalaise de soumettre une anecdote ou un

³ Une section d'auto-identification a permis de recueillir des données sur le profil des personnes ayant rempli le questionnaire, de même que les personnes s'étant inscrites aux audiences publiques.

témoignage. Ce sont 6 personnes qui se sont exprimées en français au moyen de cet outil.

Une carte interactive était également à la disposition des citoyennes et des citoyens sur les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Making Montréal](#), leur permettant d'identifier les difficultés rencontrées lors de la traversée des rues dans les 19 arrondissements de Montréal et d'identifier des aménagements qui se démarquent positivement. Ce sont 103 personnes qui ont utilisé la carte interactive en français.

Les 14, 27 et 29 mars 2023, la Commission a tenu trois séances publiques d'audition des opinions, l'une en virtuel, les deux autres en personne dans la salle du conseil de l'hôtel de ville. La Commission a ainsi entendu 18 personnes, citoyennes et citoyens ou représentantes et représentants d'organismes.



Jusqu'au 31 mars 2023, la Commission recueillait également les opinions écrites ou orales des personnes souhaitant transmettre leur avis, sans prendre part aux audiences publiques. Ce sont 8 personnes ou organismes qui se sont prévalus de cette possibilité, comme en fait foi l'Annexe 3 de ce rapport.

Il est à noter que toutes les opinions qui ont été transmises ont été déposées sur le site web des commissions permanentes et qu'elles peuvent être consultées à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/traverseedesrues.

L'atelier consultatif qui a eu lieu le 4 avril 2023 a permis la participation de 10 personnes, dont une majorité de personnes âgées⁴. Les questions auxquelles les personnes participantes ont répondu dans le cadre de cet atelier ont été sensiblement les mêmes que celles proposées dans le questionnaire en ligne afin de faciliter l'analyse.



Le public a également été invité à formuler des questions ou des commentaires à deux reprises, soit lors de la séance publique d'information du 18 janvier 2023 et lors de la séance publique d'adoption des recommandations du 10 mai 2023. Dans les deux cas, les personnes souhaitant intervenir ont pu utiliser le formulaire web mis à leur disposition ou encore poser leur question ou émettre leur commentaire en personne. Au total, ce sont 20 personnes qui ont pris part à la période de questions du public, soit 15 personnes le 18 janvier 2023 et 5 personnes le 10 mai 2023.

Enfin, bien qu'il soit difficile d'estimer avec exactitude le nombre de personnes ayant assisté virtuellement aux séances publiques, notamment en raison de leur diffusion sur différentes plateformes, le nombre de visionnements cumulés des 5 séances publiques sur la chaîne YouTube de la Ville de Montréal⁵, en direct ou en différé, s'élevait à 1166 au terme de la consultation⁶.

À la lumière de ces résultats, on peut ainsi penser que la diversité des modalités de participation et les efforts déployés pour rendre cette consultation accessible ont certainement favorisé la participation d'un grand nombre de personnes.

⁴ Un questionnaire d'auto-identification intégré au formulaire d'inscription a permis de recueillir des données sur le profil des personnes ayant pris part à l'atelier.

⁵ Accessible à l'adresse suivante :

https://youtube.com/playlist?list=PLTCuXtmZ_Ew6hBREjgXomXQ7NMA7hfofK

⁶ Soit en date du 5 juin 2023; 366 visionnements pour la séance du 18 janvier 2023, 187 pour la séance d'audition des opinions du 14 mars 2023, 248 pour la séance d'audition des opinions du 27 mars 2023, 233 pour la séance d'audition des opinions du 29 mars 2023 et 132 pour la séance d'adoption des recommandations du 10 mai 2023.

1.3 Adoption des recommandations

Cette consultation sur la participation aux élections municipales à Montréal s'est clôturée le 10 mai 2023 par une assemblée publique au cours de laquelle les membres de la Commission ont fait la lecture des 20 recommandations proposées à l'Administration. Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité à la suite d'une proposition de Mme Laura-Ann Palestini, appuyée par M. Peter McQueen.

2. ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

Cette seconde partie fait état de l'analyse de la Commission à l'issue de cette démarche de consultation. S'appuyant sur 6 corpus de données⁷, la Commission formule 20 recommandations au terme de ses travaux d'analyse, recommandations qui permettront de s'assurer que la Ville de Montréal prenne en compte l'accessibilité universelle d'une manière toujours plus exemplaire dans l'aménagement des rues et dans ses initiatives de mobilité active.

2.1 Mise en contexte

« Malgré le fait que la Ville a une politique d'accessibilité universelle, que ce concept se retrouve dans plusieurs documents officiels de la Ville, que la Ville tient depuis 2020 un chantier en accessibilité universelle, malheureusement, et malgré tout cela, on est encore témoin d'aménagements publics sur le réseau piétonnier qui ne tiennent pas compte de tout des besoins des personnes en situation de handicap. » - Marie Turcotte - Ex aequo, Séance d'audition des opinions du 29 mars 2023

« Même en appliquant les meilleures pratiques connues à ce jour, certains enjeux d'accessibilité universelle demeurent » - Opinion écrite de Piétons Québec

En 2012 et 2013, la Commission sur le transport et les travaux publics a réalisé un examen public portant sur la traversée de la rue. Cette démarche visait à rechercher et examiner des solutions permettant d'améliorer la sécurité et le

⁷ Il s'agit des données du questionnaire en ligne, de la carte interactive et de l'outil histoire recueillies sur la plateforme [Réalisons Montréal](#), celles de l'atelier consultatif et celles provenant des opinions orales et écrites soumises à la Commission.

confort des piétons. La Commission avait ainsi formulé une série de recommandations suggérant des pistes d'intervention pour sécuriser les traversées piétonnes⁸. Or, dans le cadre de cet exercice, la Commission n'avait pas été amenée à réfléchir d'emblée aux mesures d'accessibilité universelle pouvant faciliter la traversée de la rue.

L'accessibilité universelle est en effet une préoccupation de plus en plus prégnante pour la Ville de Montréal qui s'est dotée, en juin 2011, d'une Politique municipale d'accessibilité universelle qui guide ses actions. De même, à travers sa Charte montréalaise des droits et responsabilités, la Ville de Montréal s'est engagée à « combattre toute forme de discrimination, incluant [...] l'âgisme [et] le capacitisme »⁹. Aussi, depuis 2020 la Ville de Montréal a également entrepris un vaste chantier en accessibilité universelle visant une transformation importante des pratiques municipales en accessibilité universelle. Rappelons enfin que l'exercice des droits des personnes handicapées est aussi encadré, aussi bien au niveau national¹⁰, qu'international¹¹.

La démarche de consultation publique sur la traversée des rues initiée par la Commission sur le transport et les travaux publics s'inscrit dans une volonté de faire de Montréal une ville toujours plus accessible et inclusive et de consulter la population sur ce qui devrait être fait pour y parvenir

⁸ Consulter le rapport et les recommandations de la Commission à l'adresse suivante : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RECOMM_20130923.PDF.

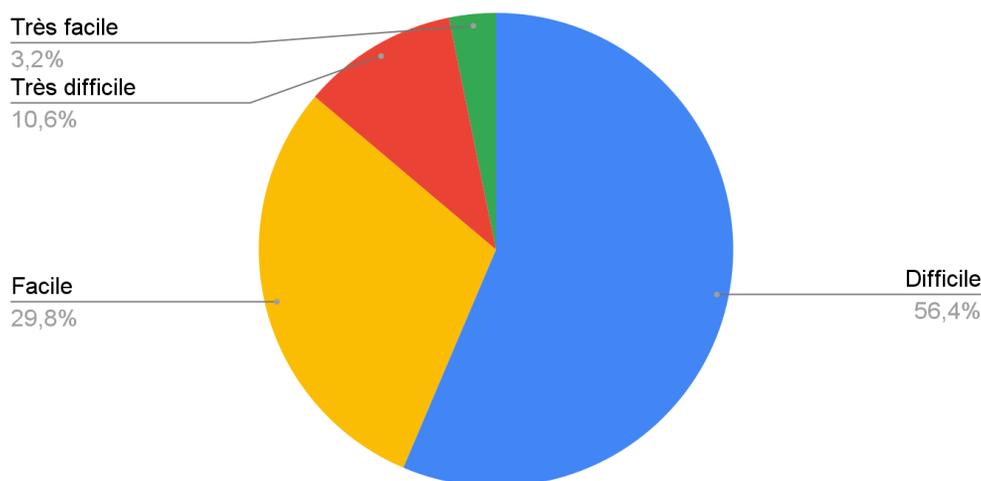
⁹ Consulter l'article 16 de la Charte montréalaise des droits et responsabilités à l'adresse suivante : https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/charte_montrealaise_en_francais.pdf.

¹⁰ À cet égard, consulter les articles 1, 10 et 15 de la Charte des droits et libertés de la personne à l'adresse suivante : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/C-12>. De même que les articles 1.2.a, 1.2.b, 1.2.c, 1.2.d, 1.2.e et 1.2.f de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale à l'adresse suivante : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/E-20.1>.

¹¹ Consulter la Convention relative aux droits des personnes handicapées des Nations-Unis à l'adresse suivante : <https://www.ohchr.org/fr/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>.

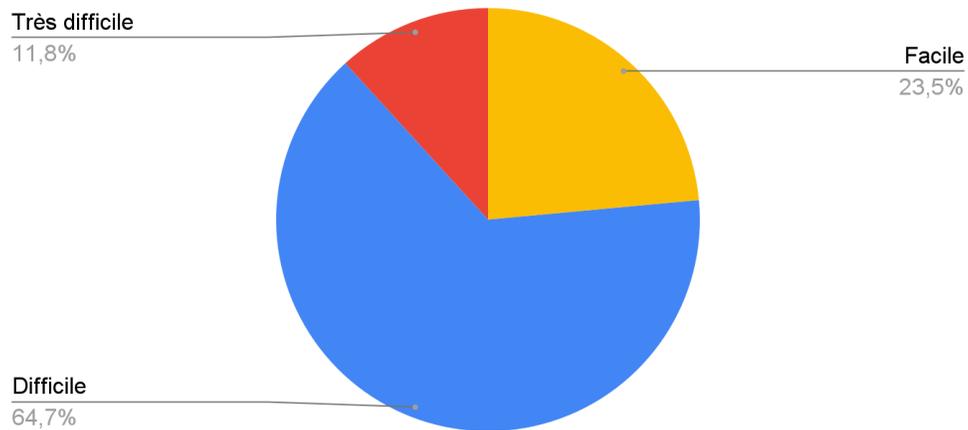
Cette consultation publique fut d'abord l'occasion pour les membres de la Commission de prendre connaissance de ce qui se fait en matière d'accessibilité universelle des aménagements des intersections et d'être au fait des meilleures pratiques qui sont mises en place par la Ville de Montréal.

Au terme de cette consultation, la Commission est mieux informée sur les défis et les obstacles associés à la traversée des rues, particulièrement pour les personnes handicapées et les personnes âgées. Les résultats du questionnaire diffusé sur Réalisons Montréal | Making Montréal sont éloquentes : deux tiers des personnes ayant rempli le questionnaire affirment que la traversée des rues à Montréal est soit difficile ou très difficile¹².

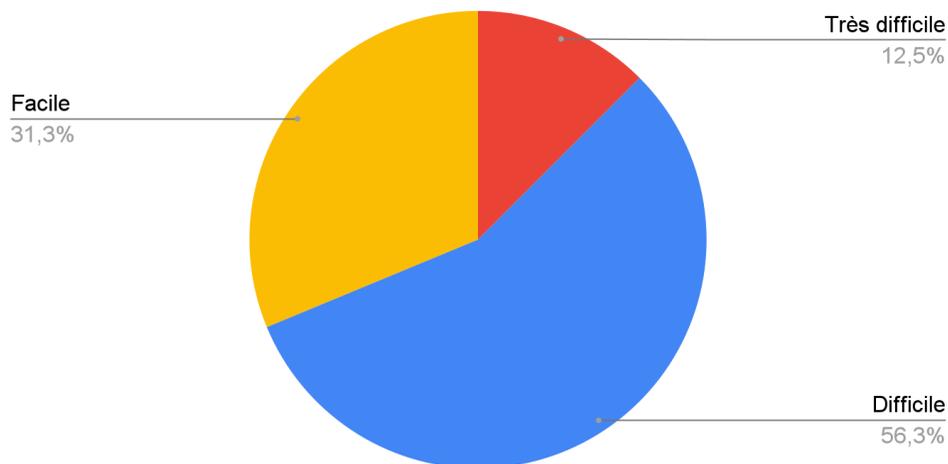


Pour les personnes s'étant identifiées comme personne handicapée, la proportion de personnes considérant que la traversée des rues est soit difficile ou soit très difficile est encore plus importante. En effet, pour 76,5 % d'entre elles, la traversée des rues comporte des difficultés.

¹² La question était la suivante : Comment la traversée des rues à Montréal se passe-t-elle pour vous?



Pour les personnes s'étant identifiées comme personne aînée, cette proportion de personnes considérant qu'il est soit difficile ou soit très difficile de traverser les rues de Montréal est aussi plus importante, soit 68,8 %.



Force est de constater qu'il reste encore de nombreux obstacles à une traversée des rues facile, sécuritaire et confortable, et ce, plus particulièrement pour les personnes handicapées ou les personnes aînées.

Ces résultats viennent également corroborer les témoignages livrés à la Commission, notamment lors des audiences publiques.

Le temps de traversée souvent trop court, la visibilité des piétons, l'entretien des bateaux-pavés et des corridors de marche, de même que le marquage au sol sont des préoccupations qui sont revenues fréquemment lors de la consultation.

Les feux sonores, des dispositifs permettant de traverser la rue de manière sécuritaire à l'aide de signaux sonores, ont aussi retenu l'attention des membres de la Commission, étant donné les nombreux besoins énoncés par les personnes ayant participé à la consultation. Comment mieux déployer et entretenir les feux sonores afin d'améliorer la mobilité et la sécurité des citoyennes et des citoyens qui en ont besoin, telle est la question à laquelle la Commission a tenté de répondre.

Au-delà de la traversée des rues, le partage de la rue et les projets favorisant la mobilité active ont aussi été des aspects qui sont ressortis. Comment faire en sorte que l'ensemble de la population montréalaise puisse bénéficier des aménagements favorisant la mobilité active? Une question centrale à la réflexion des membres de la Commission.

Enfin, le maintien de l'accessibilité universelle lors des travaux et durant l'hiver a aussi été une préoccupation importante exprimée par les citoyennes et les citoyens, préoccupation dont s'est saisie la Commission.

C'est donc dire que la consultation a permis de constater, sans surprise, qu'il reste toujours des obstacles importants dans notre ville. Ces obstacles limitent la capacité de nombreuses personnes à participer pleinement à la société, à la vie de la Cité.

La Commission est aussi consciente que les interactions entre la personne et son environnement sont influencées par plusieurs facteurs, comme ses capacités, son genre et son âge. En d'autres mots, les obstacles dans la Ville n'ont pas les mêmes impacts sur tout le monde. Les défis et les besoins sont singuliers et la Commission propose des interventions adaptées aux besoins des personnes en fonction de leurs capacités et de leur âge, notamment.

La Commission a ainsi identifié diverses mesures et actions pouvant faciliter, à court, moyen et long termes, la traversée des rues pour les personnes handicapées et les personnes âgées, mais aussi plus généralement pour l'ensemble de la population montréalaise.

La Commission estime que la Ville doit s'assurer que ses aménagements s'appuient sur des pratiques exemplaires en matière d'accessibilité universelle et que celles-ci soient bien connues de l'ensemble des personnes impliquées.

En somme, les recommandations ont été élaborées avec le souci de répondre le mieux possible aux besoins exprimés lors de la consultation. Elles visent à s'assurer que la Ville de Montréal soit en excellente position pour mieux inclure l'accessibilité universelle dans l'aménagement des rues et dans ses initiatives de mobilité active. La Commission propose donc des mesures structurantes pour mettre en place une stratégie globale garantissant à chaque personne la possibilité de se déplacer de manière sécuritaire dans la ville, avec aisance et confort.

2.2 Aménagements et pratiques exemplaires

« Il faudrait donc mieux intégrer le design universel dans la conception des rues, accélérer la mise en place de mesures d'aménagements accessibles qui sont déjà reconnus pour leur efficacité [...] et mieux systématiser la formation des intervenants municipaux et surtout des sous-traitants de la Ville. »

- Pierre-Étienne Gendron-Landry - Société Logique, Séance d'audition des opinions du 29 mars 2023

Certaines des personnes et organismes ayant pris part à la consultation, dont DéPhy Montréal, ont enjoint la Ville de Montréal à assumer un important

leadership en ce qui a trait à l'accessibilité universelle et plus particulièrement en matière d'aménagement des rues et des intersections.

De nombreuses personnes ont souhaité que la Ville fasse mieux connaître ses pratiques déjà exemplaires d'intégration de l'accessibilité universelle dans l'aménagement des rues. Il est également souhaité que la Ville assume un rôle plus important en matière de transfert de connaissances auprès des intervenantes et intervenants qui sont mobilisés lors de l'aménagement des rues et de la mise en œuvre d'initiatives de mobilité active. L'objectif est de développer l'expertise en accessibilité universelle de l'ensemble des parties prenantes.

Par ailleurs, plusieurs personnes ayant participé aux activités de consultation ont demandé à ce que des normes soient établies pour l'éclairage des intersections et des corridors de marche, jugeant qu'à certains endroits il pouvait constituer un obstacle aux déplacements. L'ajout de bancs a aussi été évoqué fréquemment, notamment par les personnes âgées, comme étant un outil essentiel aux déplacements actifs.

Enfin, pour certaines et certains, le leadership de la Ville passe également par la mise en place de pratiques inclusives et innovantes. Dans plusieurs des opinions reçues et présentées, des idées intéressantes ont été proposées pour favoriser une plus grande accessibilité universelle lors de la traversée des rues, et plus encore. La proposition de l'accès sécuritaire aux berges du fleuve des AmiEs du courant Sainte-Marie en est d'ailleurs un bon exemple. S'inspirer des meilleures pratiques d'ici et d'ailleurs, rester à l'affût des nouvelles tendances, collaborer plus étroitement avec une multitude d'actrices et d'acteurs, telles sont des avenues qui ont été proposées.

En somme, les opinions ont généralement convergé pour mettre en lumière le besoin d'une meilleure coordination et un meilleur suivi des interventions. La Commission a ainsi souhaité donner le ton avec cette première recommandation qu'elle estime structurante.

CONSIDÉRANT les besoins en matière d'acquisition et de transfert de connaissances en accessibilité universelle des aménagements;

CONSIDÉRANT l'importance de consolider et de renforcer les capacités du personnel municipal en matière d'aménagements universellement accessibles et de centraliser les connaissances;

CONSIDÉRANT que de l'accompagnement doit être offert pour permettre l'appropriation et l'utilisation des bonnes pratiques en matière d'aménagements universellement accessibles, et ce, plus particulièrement en arrondissement;

CONSIDÉRANT l'importance, pour les équipes d'urbanisme et d'aménagement du territoire dans tous les arrondissements, de développer leur expertise en matière d'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT l'importance de l'expérimentation dans la recherche de solutions novatrices;

CONSIDÉRANT que le mandat du Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) est de conseiller la Ville sur toute question touchant les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans les rues de la métropole;

CONSIDÉRANT l'importance de s'appuyer sur l'expérience et l'expertise de groupes de personnes âgées, de personnes handicapées, des centres de recherche en réadaptation et accessibilité universelle et des groupes de recherche pour mieux comprendre les besoins et pour tester des solutions;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R1 Que la Ville de Montréal alloue des ressources supplémentaires afin de consolider, au sein du Service de l'urbanisme et de la mobilité, une équipe dédiée à l'accessibilité universelle agissant comme un pôle d'expertise et de service-conseil ayant pour mandat :

- a) de soutenir les unités d'affaires et les arrondissements dans leurs projets d'aménagement de rues et de mobilité active;
- b) de veiller au respect des normes et pratiques d'accessibilité universelle des projets sous sa responsabilité;
- c) de faire la recension des meilleures pratiques d'accessibilité universelle en urbanisme et mobilité;
- d) d'assurer le développement de nouvelles normes et pratiques en collaboration avec des organismes de défense des droits des personnes handicapées et de personnes âgées et des milieux de recherche et de la réadaptation;
- e) de mettre à jour le fascicule 5 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal sur les aménagements piétons universellement accessibles en y intégrant notamment des normes sur l'éclairage des intersections et la hauteur des végétaux dans les saillies de trottoirs;
- f) de développer des outils, des formations et des activités de transfert de connaissances;
- g) de produire un bilan annuel sur les travaux réalisés par l'équipe.

« Piétons Québec se réjouit évidemment du fait que les mesures visant à sécuriser et simplifier la traversée se multiplient dans les rues locales et que la Ville de Montréal intègre maintenant généralement ces mesures lors des réfections complètes de ses artères et de ses intersections. Toutefois, Piétons Québec se désole du fait que d'abord, leur application est inégale d'un arrondissement à l'autre, mais surtout, qu'elles demeurent rares sur les artères. » - Opinion de Piétons Québec

L'hétérogénéité des pratiques en place a été relevée lors de la consultation publique par diverses personnes et groupes. En effet, les rues du réseau local

étant sous la responsabilité des arrondissements, certains groupes ou citoyennes et citoyens ont mentionné que de leurs aménagements créent parfois des obstacles ou ne s'appuient pas sur les principes de l'accessibilité universelle dans leur conception et réalisation. À cet égard, DéPhy Montréal identifie le manque de diffusion des bonnes pratiques en matière d'accessibilité comme étant une des sources du problème.

Pour s'assurer d'une application plus égale et systématique des meilleures pratiques en accessibilité universelle, la Commission est d'avis qu'une meilleure diffusion est nécessaire, en plus de la disponibilité en ligne de ces documents.

CONSIDÉRANT l'importance de rendre disponible en ligne toutes les connaissances sur l'accessibilité universelle des aménagements piétons développées par la Ville de Montréal;

CONSIDÉRANT que diverses mesures de sécurisation aux intersections sont répertoriées sur la [Carte des mesures de sécurisation aux intersections et sur les tronçons de rue de la Ville de Montréal](#) et que les bateaux pavés munis de plaques podotactiles et les feux sonores peuvent facilement être ajoutés à cette carte;

CONSIDÉRANT que les normes et les bonnes pratiques contenues dans les guides d'aménagements ne sont pas toujours systématiquement appliquées dans les projets d'aménagement;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R2 Que les guides d'aménagements et les bonnes pratiques en matière d'aménagements accessibles universellement soient diffusés aux arrondissements et aux diverses parties prenantes, tout en étant disponibles en ligne.

2.2.1 Surélévation des corridors de marche aux intersections et installation de plaques podotactiles

« Les traversées surélevées aideraient en hiver comme en été. » - Personne ayant répondu au questionnaire sur Réalisons Montréal

« Les trottoirs traversants sont des trottoirs qui sont en continu, sans nivellement, où c'est la chaussée qui vient rejoindre le trottoir aux intersections, et non les trottoirs qui descendent vers la chaussée, tel que fait actuellement. Pour les piétons, se déplacer deviendrait plus agréable et sécuritaire. » - Opinion écrite d'Oscar Hernández

« Est-ce que le modèle de traversées piétonnes surélevées, un peu comme sur l'avenue des Pins ou selon le modèle néerlandais seront utilisées davantage dans des axes à circulation moyenne? » - Steve Charland, Séance d'information publique du 18 janvier 2023

Parmi les aménagements favorisant les déplacements actifs, les corridors de marche surélevés, que ce soit les intersections surélevées, les passages piétons surélevés ou les trottoirs traversants, se démarquent positivement auprès des personnes ayant pris part à la consultation. Ils répondent ainsi à bon nombre de besoins, aussi bien pour les personnes âgées que les personnes handicapées, et permettent de lever plusieurs obstacles.

En effet, les trottoirs surélevés, en plus de favoriser la mobilité active, augmentent le sentiment de sécurité, car les piétons sont plus visibles et que l'absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée réduit les risques de chutes. Ils viennent aussi répondre à la problématique d'accumulation d'eau puisque le drainage se fait de manière plus efficace. Enfin, cet aménagement induit un comportement plus respectueux envers les piétons de la part des automobilistes puisque le dénivelé a pour effet de ralentir la circulation et de prioriser, d'emblée, la traversée des piétons.

CONSIDÉRANT l'importance de multiplier et de systématiser l'implantation d'aménagements permettant de simplifier la traversée des rues;

CONSIDÉRANT les enjeux associés au drainage de l'eau aux intersections munies de bateaux pavés traditionnels;

CONSIDÉRANT que les corridors de marche surélevés ont fait leurs preuves en matière de sécurité dans d'autres villes et qu'ils commencent à être aménagés à Montréal;

CONSIDÉRANT que l'absence d'obstacles vis-à-vis des corridors de marche et aux coins de l'intersection facilite la traversée de la rue de manière sécuritaire et confortable pour l'ensemble de la population;

CONSIDÉRANT que l'absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée combinée à la présence de plaques podotactiles facilitent la traversée de la rue de manière sécuritaire et confortable pour l'ensemble de la population;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R3 Que la Ville de Montréal préconise, lors des travaux d'aménagement et de réfection des intersections, la mise en place d'intersections surélevées, de passages piétons surélevés ou de trottoirs traversants, en s'assurant que ces aménagements respectent les normes et les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle.

Les repères tactiles sont essentiels aux déplacements des personnes ayant une limitation visuelle pour faciliter et sécuriser leurs déplacements. Parmi les solutions rendant leurs déplacements plus sécuritaires, il y a l'installation de plaques podotactiles comme nous l'ont rappelé le RAPLIQ et Société Logique.

Les membres de la Commission ont d'ailleurs été invités par un intervenant, M. Yves-Marie Lefebvre, à prendre part à une marche exploratoire le 17 avril

2023. Cette expérience à permis de faire vivre aux commissaires les obstacles rencontrés par les personnes ayant une limitation visuelle lors de leurs déplacements. Elles et ils ont pris toute la mesure de l'importance des repères tactiles, et plus particulièrement des plaques podotactiles, pour garantir la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes.

CONSIDÉRANT la nécessité des plaques podotactiles pour le déplacement sécuritaire des personnes aveugles ou malvoyantes;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R4 Que l'installation de plaques podotactiles soit accélérée en priorisant les intersections des secteurs achalandés et celles où la demande le justifie.

2.2.2 Temps de traverse

« Les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes en fauteuil roulant ont besoin de plus de temps pour traverser les rues » - Ariane Gauthier-Tremblay - MÉMO Québec, Séance d'audition des opinions du 14 mars 2023

« La norme 0.9 m/s est-elle vraiment implantée et est-elle adéquate ? On se demande vraiment par exemple là où il y a des résidences pour personnes âgées si cela a été testé, est-ce que on l'a testé avec des personnes âgées et à motricité réduite. » - Alida Piccolo - Observatoire Vieillesse et Société, Séance d'audition des opinions du 14 mars 2023

La question du temps de traverse est revenue très régulièrement lors de la consultation : aux audiences publiques, à l'atelier et dans les opinions recueillies au moyen du questionnaire en ligne. Rappelons que depuis 2019, la Ville de Montréal à accélérer le déploiement des feux à décompte numérique

pour les piétons, profitant de l'occasion pour ajouter de 4 à 6 secondes au temps alloué à la traversée de la rue afin de répondre aux standards du *Guide - Feux pour piétons à décompte numérique*.

Néanmoins, certains, comme l'Observatoire Vieillesse et Société interrogent la norme de 0,9 m/s établit comme étant optimale à proximité de résidences pour personnes âgées, de cliniques médicales et d'hôpitaux. Faisant allusion au temps de traverse, Eveline Claire Nguepi de la Table des groupes de femmes de Montréal, qui se déplace soit en fauteuil roulant motorisé, soit en déambulateur ou encore avec une canne, mentionnait lors de la séance d'audition des opinions du 27 mars que « vue la vitesse et le temps qui est accordé aux traversées des rues, ça ressemble à un mini marathon pour nous ».



Si l'Observatoire Vieillesse et Société recommandait qu' « une analyse des besoins puisse déterminer le temps requis pour traverser sécuritairement aux feux à décompte numérique en tenant compte des catégories d'usagers », Société Logique estime pour sa part que « la Ville devrait tendre vers une vitesse de marche de 0,8 m/seconde et des temps de traverse plus longs pour les piétons ». Organismes, citoyennes et citoyens, un nombre important de personnes ayant pris part à la consultation ont demandé à ce que le temps de traverse soit généralement plus long aux intersections munies de feux à décompte numérique.

CONSIDÉRANT que la réduction des longueurs des traverses est privilégiée pour diminuer le temps de la traversée, notamment par l'aménagement d'avancées de trottoir ou d'îlots de refuge pour passage piétons;

CONSIDÉRANT qu'un nombre important de personnes ayant pris part à la consultation souhaite que le temps alloué à la traversée de la rue aux intersections soit allongé;

CONSIDÉRANT que la vitesse de marche varie grandement d'un individu à l'autre selon ses capacités, son genre et son âge;

CONSIDÉRANT que les normes actuelles établissent la durée de traversée en fonction d'une vitesse de marche de 1.1 m/s ou de 1.0 m/s à proximité des écoles primaires et de garderies, ou en présence de brigadiers scolaires et de 0.9 m/s à proximité de résidences pour personnes âgées, de cliniques médicales et d'hôpitaux;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R5 Que la Ville de Montréal évalue la possibilité d'augmenter le temps de traverse pour les piétons aux intersections à proximité des pôles générateurs de déplacements et aux grandes intersections tout en privilégiant une équité territoriale.

« [Est-ce que] la Ville a un plan ou un échancier pour la mise en place de ces îlots de refuge piétons à l'échelle de la Ville ou à l'échelle des quartiers, surtout pour les intersections plus problématiques et particulièrement pour les intersections non signalisées? » - Paul-Willy Jean, Séance d'information publique du 18 janvier 2023

« Les îlots refuge [...] sont une sacré bonne idée, dans la mesure où ils sont accessibles. » - Steven Laperrière - RAPLIQ, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

La Direction régionale de santé publique de Montréal dans sa lettre d'opinion soulignait que « le nombre de blessés est beaucoup plus élevé aux intersections ayant un plus grand nombre de voies de circulation véhiculaire ». Ainsi, les îlots de refuge pourraient permettre à la fois la sécurité et le sentiment de sécurité pour les piétons, notamment face à une intersection comportant de multiples voies. Cette mesure est non seulement utile pour les personnes âgées et les personnes handicapées, mais plus largement pour toutes personnes qui marchent plus lentement.

Selon Déphy Montréal, les « dispositifs de réduction des distances pour les piétons », comme les îlots de refuge, contribue au confort, à la sécurité et à l'autonomie des piétons. Piétons Québec précise que « ces aménagements doivent aussi intégrer les meilleures pratiques en accessibilité universelle afin de permettre à tous les piétons de pouvoir les naviguer peu importe leur âge et leur capacité ».

La Commission est d'avis qu'il s'agit d'une mesure qui gagnerait à être de plus en plus systématisée pour certains types d'intersection.

CONSIDÉRANT que les îlots de refuge pour piétons sont une mesure de protection, plus spécifiquement pour les personnes vulnérables particulièrement exposées lors de la traversée des rues;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R6 Que la Ville de Montréal privilégie l'aménagement d'îlots de refuge universellement accessibles aux intersections plus longues ou plus complexes à traverser.

2.2.3 Assurer la visibilité

« Les noms de rues sont souvent beaucoup trop hauts et beaucoup trop petits. En fait, ils sont toujours trop hauts et trop petits. S'il y avait un moyen de les mettre toujours au même endroit, sur chaque côté de la rue et non pas juste d'un côté. » - Hélène Caron - AQDM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Les panneaux de signalisation doivent être clairs et faciles à lire même pour les personnes ayant une déficience visuelle. Les panneaux doivent également être installés à une hauteur appropriée pour être accessibles aux personnes en fauteuil roulant ou aux personnes de petite taille. » - Linda Gauthier - RAPLIQ, Séance d'audition des opinions du 14 mars 2023

Dans son intervention lors de la séance d'audition des opinions du 27 mars 2023, Maude Massicotte, de la Table des groupes de femmes de Montréal, a fait allusion à l'*Aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire* produit par la Ville de Montréal en 2022¹³. Parmi les principes à privilégier pour la conception des aménagements se trouve le principe de « Savoir où l'on est et

¹³ Consulter l'aide-mémoire à l'adresse suivante : https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/aide-memoire_principes_aménagement_sécuritaire_2022_final_v3.pdf

où l'on va ». Cela signifie que la signalisation doit permettre de s'orienter facilement et être accessible.

Or, dans le cadre de la consultation, plusieurs personnes, dont des personnes ayant des limitations visuelles, nous ont fait part des difficultés qu'elles rencontrent avec les plaques odonymiques, c'est-à-dire les plaques signalétiques où les noms des rues sont inscrits.

Outre la signalisation permettant de s'orienter, l'*Aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire* préconise comme principe le fait de « Voir et être visible », ce qui implique de porter une attention particulière à l'aménagement des intersections, notamment en ce qui a trait aux plantations et à tout ce qui obstrue le champ de vision.

La Commission estime qu'il serait souhaitable que les nouvelles plaques odonymiques puissent permettre une meilleure orientation.

CONSIDÉRANT l'importance d'avoir des intersections dont l'aménagement permet de maintenir de manière optimale la visibilité des piétons;

CONSIDÉRANT l'importance d'un environnement aisément perceptible, décodable et praticable pour les piétons;

CONSIDÉRANT que le premier plan d'action Vision Zéro 2019-2021 proposait la mise en place d'un programme de remplacement des plaques odonymiques pour une meilleure visibilité;

CONSIDÉRANT que la signalisation est un des enjeux prioritaires du plan d'action Vision Zéro 2022-2024;

CONSIDÉRANT l'importance de pouvoir comprendre et interpréter de manière rapide, juste, fiable et sans effort excessif les informations permettant de se repérer;

CONSIDÉRANT le besoin exprimé lors de la consultation d'une meilleure lisibilité des plaques odonymiques et de l'uniformisation de leur emplacement aux intersections;

CONSIDÉRANT que la conception et l'emplacement des plaques odonymiques ne sont pas aussi standardisés que d'autres éléments de la signalisation routière;

CONSIDÉRANT qu'une initiative avait été mise en place pour le déploiement de grandes plaques odonymiques sur le réseau artériel, mais que celle-ci a pris fin en 2022;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R7 Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements, s'assure que les nouvelles plaques odonymiques installées soient plus visibles et lisibles.

2.2.4 Marquage au sol et entretien

« Nous recommandons, au printemps, que le marquage des traverses pour les piétons soit rafraîchi afin d'en assurer la visibilité. » - Mark Beggs - MÉMO-Québec, Séance d'audition des opinions du 14 mars 2023

« [L']utilisation d'une peinture plus durable que la gouache bas de gamme actuelle pour les marquages au sol. » - Personne ayant répondu au questionnaire sur Réalisons Montréal

La question du marquage au sol est une préoccupation qui revient de manière récurrente lors des consultations publiques de la Commission sur le transport et les travaux publics. Lors de la consultation sur la traversée de la rue en 2012 et 2013, puis celle sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain en 2017, la population montréalaise demandait à ce que des solutions soient trouvées pour que le marquage au sol soit, entre autres, plus durable.

Le manque de visibilité a été régulièrement relevé, particulièrement au printemps. Des personnes ayant pris part à la consultation souhaitent que le marquage au sol pour les passages piétons, mais aussi pour les pistes et les voies cyclables, soit beaucoup plus visible, et ce, tout au long de l'année.

La Commission croit qu'il est possible d'innover pour trouver des solutions de marquage de qualité et plus durable.

CONSIDÉRANT la recommandation 7 formulée par la Commission sur le transport et les travaux publics lors de la consultation tenue en 2012 et 2013 sur la traversée de la rue demandant une évaluation des pratiques de marquage « pour augmenter la présence, la qualité et la durabilité du marquage dans le réseau routier municipal »;

CONSIDÉRANT la recommandation 5 formulée par la Commission sur le transport et les travaux publics lors de la consultation tenue en 2017 sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain souhaitant que des mesures soient prises pour une gestion optimale du marquage au sol;

CONSIDÉRANT que le Service de la planification stratégique et de la performance organisationnelle (SPSPO)¹⁴ a commandé en 2019 une étude sur le balisage des pratiques de marquage dans le but d'améliorer la durabilité et la rentabilité de ses activités;

¹⁴ Anciennement connu sous le nom de Service de performance organisationnelle (SPO).

CONSIDÉRANT que de la recherche et du développement sont nécessaires pour trouver des solutions de marquage plus pérennes et écologiques;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R8 Que les efforts en matière de recherche et de développement se poursuivent afin que le marquage au sol soit visible tout au long de l'année.

« Le mauvais état des trottoirs ou de la chaussée crée parfois des obstacles à mon fauteuil roulant. Si le temps de traverse est trop court et que je suis ralenti par les obstacles, ça me cause inutilement du stress. » - Personne ayant répondu au questionnaire sur Réalisons Montréal

« Les trottoirs sont vraiment maganés, alors quand on pogne une craque, moi avec ma marchette si je ne la tiens pas avec mes deux mains, je pars. Quatre fois j'ai failli me planter. » - Pascale Therrien -TGFM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

La question de la propreté et de l'entretien, tout particulièrement l'entretien des trottoirs, est revenue à maintes reprises dans les opinions orales et écrites soumises, de même que lors de l'atelier et dans les réponses au questionnaire en ligne. MÉMO-Québec a insisté sur ce point lors des audiences publiques et dans son mémoire : « La propreté des chaussées a une importance capitale lorsque nos mains sont le moteur qui propulse nos déplacements. Les coins de rue sont souvent le lieu d'amoncellement de débris, de poussière boueuse ou d'eau stagnante, ce qui expose les personnes en [fauteuil roulant] manuel à des saletés ou même des contaminants ».

Le mauvais état de propreté et d'entretien des trottoirs et des corridors de marche crée en effet des obstacles aux déplacements sécuritaires non seulement des personnes âgées et handicapées, mais aussi plus

généralement de l'ensemble de la population. Plus encore, les trous, les fissures, les bateaux pavés qui ne sont plus aux normes ou encore des repères tactiles qui ne sont pas en état peuvent créer de réels dangers pour les personnes âgées et handicapées qui ont besoin d'aménagements en bon état pour se mouvoir. C'est d'ailleurs ce que fait valoir le RAPLIQ, soulignant que « l'équipement utilisé pour assurer la traversée sécuritaire des personnes handicapées doit être régulièrement inspecté et entretenu pour garantir son bon fonctionnement et être réparé lorsque nécessaire ».

La Commission est d'avis qu'une attention particulière doit être portée à cette problématique.

CONSIDÉRANT l'importance de maintenir des repères tactiles ou visuels lors de la traversée des rues;

CONSIDÉRANT les problèmes associés à l'usure et à l'entretien des bateaux pavés;

CONSIDÉRANT que lors de la consultation des personnes participantes ont soulevé des problématiques quant aux déplacements sans obstacle;

CONSIDÉRANT les dangers que posent les nids de poule dans les traverses piétonnes;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R9 Que l'entretien, les réparations et le marquage des traverses piétonnes soient traités de façon prioritaire.

« Nous aimerions s'il vous plaît, qu'on évite les obstacles à la circulation et à la visibilité engendrés par les poubelles [...]. Pour monsieur et madame Tout-le-Monde il semble que c'est rien parce qu'il peut se faufiler, mais pour quelqu'un qui utilise un fauteuil roulant c'est un gros obstacle pour lui. » - Eveline Claire Nguépi -TGFM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

Le RAPLIQ le mentionnait, il est important que des inspections soient réalisées afin que les problématiques relevées puissent être corrigées. La Commission est d'avis que l'escouade mobilité est en bonne position pour faire cette surveillance étant donné son mandat.

En effet, l'escouade mobilité, présente dans tous les arrondissements, a pour mandat de veiller à la sécurité des déplacements de la population montréalaise. Présente sur le terrain, elle porte une attention particulière aux obstacles entravant les déplacements et intervient en ce sens.

Afin que cette équipe soit en mesure de relever les problématiques qui pourraient être un frein à l'accessibilité universelle, la Commission pense qu'une formation serait nécessaire.

CONSIDÉRANT que l'escouade mobilité a pour mandat de veiller à la sécurité des déplacements de la population montréalaise;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R10 Que de la formation soit donnée aux membres de l'escouade mobilité afin que l'accessibilité universelle fasse l'objet d'une surveillance accrue.

2.3 Feux sonores

« Des feux sonores, ça contribue à l'autonomie des gens. » - Yvon Provencher - RAAMM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Pour moi, le feu sonore, au niveau de l'accessibilité universelle, c'est le moyen par excellence pour nous malvoyants ou non-voyants de pouvoir traverser une rue de façon tout à fait sécuritaire. » - Jacques Caron, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Ce qui est un obstacle criant, semble-t-il également et je peux le confirmer moi-même, c'est le fait que la demande soit gérée chaque fois [...] comme un cas d'espèce. [...] Les délais engendrés par les démarches soit de demandes de feux sonores ou de réparation sont donc un obstacle. » - Catheryne Houde - Fondation INCA, Séance d'audition des opinions du 29 mars 2023

« La Ville aujourd'hui s'engage au travers du comité des signaux sonores à avoir un délai d'environ une année. Alors c'est mieux que ce qu'il y avait avant, mais c'est toujours clairement très long pour une personne qui est empêchée de se déplacer. » - Gary Barnier - INLB, Séance d'audition des opinions du 29 mars 2023

La question des feux sonores, mesure essentielle aux déplacements sécuritaires des personnes aveugles et malvoyantes et à leur participation sociale, a été au cœur de la consultation. Yves-Marie Lefebvre mentionnait lors des audiences publiques que le feu sonore est « un incontournable pour des traverses plus inclusives et accessibles ».

Les opinions présentées à ce sujet touchaient à la fois à l'installation et à l'entretien. Les opinions de l'ensemble des personnes s'étant exprimées sur les feux sonores convergent : il faut augmenter le nombre de feux sonores. Ce

n'est pas surprenant, considérant que la Commission en était venue à cette même conclusion lors de la consultation publique sur la traversée de la rue tenue en 2012 et 2013. Elle avait d'ailleurs demandé, s'appuyant sur les demandes citoyennes, à ce que la Ville « intensifie l'installation des feux sonores »¹⁵.

Pour que cela puisse être rendu possible, la Commission est d'avis qu'un changement de paradigme est nécessaire et c'est la raison pour laquelle une recommandation structurante est formulée à ce sujet. Une intervenante, Carole Zabihaylo, spécialiste en orientation et mobilité, estime à cet égard que la Ville de Montréal connaît assez les normes pour installer des feux sonores lorsqu'il y a déjà un problème au niveau de l'intersection. S'appuyant sur ce qui se fait dans d'autres villes canadiennes comme Vancouver¹⁶, Winnipeg¹⁷, Toronto¹⁸ ou encore Ottawa¹⁹, la Commission propose à la Ville de Montréal de mettre en place une véritable stratégie d'implantation et d'entretien.

Les personnes entendues sur le sujet souhaitent une plus grande proactivité de la Ville en matière d'installation de feux sonores. Il s'agit d'avoir des cibles ou des objectifs mesurables, de revoir et simplifier le processus de demandes d'installation et d'entretien et surtout de revoir les délais d'installation.

¹⁵ Consulter la recommandation 11 contenue dans le rapport de la Commission qui peut être consulté à l'adresse suivante :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RECOMM_20130923.PDF

¹⁶ Pour connaître les mesures mises en place à Vancouver, consulter l'information à l'adresse suivante : <https://vancouver.ca/streets-transportation/improving-transportation-safety.aspx>

¹⁷ Sur l'initiative mise en place par Winnipeg, consulter l'information à l'adresse suivante : <https://legacy.winnipeg.ca/ourstories/2020/200616.stm>

¹⁸ Concernant l'installation de feux sonores à Toronto, consulter les données à l'adresse suivante :

<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/road-safety/vision-zero/vision-zero-dashboard/accessible-pedestrian-signals-vision-zero/>

¹⁹ Plus d'information sur les mesures mises en place à Ottawa peuvent être consultées à l'adresse suivante :

<https://ottawa.ca/en/parking-roads-and-travel/traffic-services/traffic-signals#section-e996161e-3d1d-460c-95e1-6bd9deb0977d>

Comme le soulignait le RAAMM dans son mémoire, « à l'heure actuelle, l'installation de ces dispositifs dépend presque entièrement des demandes des citoyens. Cela met la responsabilité de l'aménagement sur les épaules des piétons, en plus de multiplier les démarches ». La Commission est donc convaincue qu'une planification stratégique s'impose.

CONSIDÉRANT l'importance de développer une stratégie globale visant à la fois un meilleur déploiement des feux sonores et un entretien plus efficace de ceux-ci;

CONSIDÉRANT qu'au cours des dernières années d'autres villes canadiennes ont opté pour une planification stratégique d'implantation de feux sonores, dont Vancouver, Winnipeg, Toronto et Ottawa;

CONSIDÉRANT que l'implantation de feux sonores repose encore largement sur les demandes des personnes ayant une limitation visuelle;

CONSIDÉRANT le besoin exprimé d'une plus grande proactivité de la Ville de Montréal quant à l'installation de feux sonores;

CONSIDÉRANT le souhait exprimé par des personnes ayant pris part à la consultation de revoir les délais d'installation afin qu'ils soient plus courts;

CONSIDÉRANT que l'ajout standard de feux sonores se fait normalement en moins d'un an;

CONSIDÉRANT l'importance de réduire les délais entre le signalement d'un problème avec les feux sonores et sa résolution;

CONSIDÉRANT la complexité des équipements de feux sonores et les difficultés associées au signalement d'un dysfonctionnement;

CONSIDÉRANT le besoin de sensibilisation, d'information et de promotion des processus associés aux demandes d'installation, d'entretien et de réparation de feux sonores;

CONSIDÉRANT l'importance pour la Ville de Montréal d'avoir une meilleure vue d'ensemble sur l'état des demandes d'installation, d'entretien et de réparation de feux sonores;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R11 Que la Ville de Montréal déploie, en collaboration avec les centres de réadaptation en déficience visuelle et les organismes montréalais de défense des droits des personnes ayant déficience visuelle, une stratégie d'implantation et d'entretien des feux sonores permettant :

a) d'identifier des intersections où installer des feux sonores et de se fixer des cibles annuelles en termes d'installation;

b) d'évaluer, lors de l'élaboration d'un projet d'aménagement de rue ou de piétonnisation, la pertinence d'installer des feux sonores et d'en prévoir l'implantation;

c) de réduire au maximum les délais d'installation;

d) d'instaurer un processus de demande et de suivi facilement accessible pour les personnes ayant fait des demandes d'installation ou de réparation de feux sonores;

e) de se doter d'un outil accessible au public pour connaître l'état de fonctionnement des feux sonores en temps réel.

2.4 Partage de la rue et mobilité active

« Il n'y a pas à choisir entre l'essor des modes actifs et l'accessibilité universelle à Montréal. » - Opinion écrite du Centre d'écologie urbaine de Montréal, des Centres de gestions des déplacements métropolitaines et du Conseil régional de l'environnement de Montréal

Depuis quelques années déjà, les initiatives et projets se multiplient pour favoriser les déplacements actifs et collectifs. Les aménagements transitoires et évolutifs ne cessent d'augmenter, ce qui crée parfois des enjeux d'accessibilité universelle.

De même, ces nouvelles mesures appellent au partage de la rue et à une cohabitation entre l'ensemble des usagers et des usagers de la route qui ne se fait pas toujours sans heurts.

2.4.1 La mobilité active pour toutes et tous

« Aujourd'hui il faudrait que l'accompagnement soit municipalisé [...]. On est toujours tributaire de la volonté des personnes qui veulent bien nous accompagner. On se prive d'activités. [...] Il faut qu'on développe des stratégies où la mobilité adaptée est beaucoup plus mise de l'avant. » - Yves-Marie Lefebvre, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Étant donné que Montréal offre depuis de nombreuses années des vélos en libre-service, ne serait-il pas temps que nous aussi, personnes handicapées, puissions en bénéficier? » - Opinion écrite Yves-Marie Lefebvre

La consultation a permis de constater que cette valorisation de la mobilité active laisse certaines personnes, dont les personnes handicapées, avec peu de ressources ou d'options pour privilégier les déplacements actifs.

Souvent, de l'accompagnement est nécessaire pour qu'une personne handicapée puisse pratiquer la marche ou le vélo. Des outils de mobilité adaptés, comme le vélo-tandem ou le vélo-cargo, peuvent être intéressants, dans la mesure où ils sont accessibles aux personnes handicapées.

En 2009, un organisme de la Ville de Shawinigan, Handicaps Soleil, offrait déjà un service de vélo adapté pour les personnes handicapées. La Ville de Victoriaville, quant à elle, offre des vélos communautaires adaptés pour les personnes handicapées. À l'international, soulignons l'initiative du Bureau du transport de la Ville de Portland, OR en partenariat avec une organisation locale visant à offrir des vélos adaptés aux personnes handicapées, incluant une heure de location gratuite. Ces initiatives viennent bonifier l'offre d'outils de mobilité adaptés qui permettent une plus grande autonomisation des déplacements pour les personnes handicapées.

La Commission soutient que la Ville pourrait en faire davantage pour s'assurer de l'inclusion des personnes handicapées et des personnes âgées dans les initiatives et projets de mobilité active.

CONSIDÉRANT l'importance pour l'ensemble de la population montréalaise de bénéficier d'aménagements favorisant la mobilité active;

CONSIDÉRANT l'importance de mesures de soutien et d'accompagnement à la mobilité active des personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle et le manque actuel de ressources à cet égard;

CONSIDÉRANT qu'il existe des outils de mobilité adaptés aux personnes handicapées, mais que le coût de ceux-ci limite à la fois leur accessibilité et leur utilisation;

CONSIDÉRANT que d'autres villes ont mis en place des programmes pour offrir des outils de mobilité adaptés;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R12 Que la Ville de Montréal fasse la recension de bonnes pratiques favorisant la mobilité active des personnes âgées ou handicapées afin d'offrir à la population montréalaise de l'accompagnement et des outils de mobilité partagée adaptés.

2.4.2 Aménagements transitoires ou évolutifs, rues piétonnes et rues partagées²⁰

« Une rue piétonne, pour une personne malvoyante ou non-voyante, ça devient compliqué s'il n'y a pas un peu d'aménagements spéciaux. [...] L'accessibilité universelle est très importante à ce niveau-là. » - Jacques Caron, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Ma vision se porte assez bien pour déambuler dans les rues piétonnes, et ce, en toute sécurité. Parfois le passage du soleil à l'ombre m'oblige à ralentir la pas. Un aménagement du mobilier urbain en ligne droite est donc préférable. » - Personne ayant répondu au questionnaire sur Réalisons Montréal

Nous le disions, les aménagements transitoires et évolutifs se multiplient à Montréal, mais ceux-ci ne sont pas toujours adaptés aux besoins et aux réalités des personnes handicapées et des personnes âgées.

²⁰ Pour la Ville de Montréal, « le concept de rue partagée vise la création d'une zone où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport ». Consulter le document sur le *Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées* à l'adresse suivante : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF

Plusieurs personnes ayant pris part à la consultation nous ont rappelé l'importance des bancs et des toilettes publiques dans les lieux publics pour favoriser la mobilité active, et plus particulièrement celles des personnes handicapées et des personnes âgées.

Les aménagements sur les rues piétonnes, quant à eux, posent aussi divers défis. Parmi les demandes exprimées lors de la consultation, notons l'alignement du mobilier urbain, l'absence de dénivellation sur le trottoir ou encore des rampes à mi-tronçons, la standardisation des panneaux de signalisation, le balisage des corridors piétons, une identification claire de l'intersection et le maintien de l'accès au transport en commun et au transport adapté.

Toujours au sujet des rues piétonnes, la cohabitation avec les cyclistes est aussi une préoccupation mise de l'avant lors de la consultation. Une personne ayant répondu au questionnaire en ligne mentionnait à ce sujet qu'« un aménagement qui contraindrait les cyclistes à descendre de leurs vélos pour contourner une chicane ou une barrière facilement amovible. On espère qu'ils comprendraient le message et continueraient à pied. On espère aussi qu'ils ne décideraient pas d'utiliser les trottoirs ».

Ainsi, ce qui ressort des opinions recueillies est le besoin de balises et de normes, particulièrement sur les rues piétonnes.

CONSIDÉRANT l'accélération d'aménagements tels que les rues piétonnes et les rues partagées pour accroître la place accordée aux piétons dans les rues de Montréal;

CONSIDÉRANT des problématiques de cohabitation sur les rues piétonnes ou partagées relevées lors de la consultation;

CONSIDÉRANT que des outils doivent être développés pour s'assurer que les aménagements temporaires, transitoires ou évolutifs tiennent compte de l'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT l'importance du maintien de l'accessibilité universelle dans les rues faisant l'objet d'une piétonnisation temporaire, saisonnière ou permanente;

CONSIDÉRANT l'importance d'offrir des parcours accessibles pour accéder au réseau de transport collectif (entrées des stations de métro, arrêts d'autobus, débarcadères de transport adapté);

CONSIDÉRANT le besoin de normes exprimé lors de la consultation, notamment en ce qui concerne la signalisation, le mobilier urbain et le dégagement d'un corridor piéton sur les trottoirs en tout temps;

CONSIDÉRANT l'importance de diffuser les meilleures pratiques à la fois aux arrondissements et aux sociétés de développement commerciales;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R13 Qu'un guide d'aménagement pour l'accessibilité des rues piétonnes soit développé en collaboration avec les milieux de la recherche, les centres de réadaptation et les organismes de défenses des droits des personnes handicapées et des personnes âgées.

« Je pense qu'il y aurait beaucoup de sensibilisation à faire pour les cyclistes par rapport au fait que ce n'est pas tout le monde qui les voient. » - Hélène Caron - AQDM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Depuis quelques années, la Ville et les arrondissements font des projets et initiatives de mobilité active. Ces mesures contribuent à des traversées plus sécuritaires des rues, au développement d'un lien avec les quartiers et à la lutte aux changements climatiques. Toutefois, comme citoyenne se déplaçant en fauteuil roulant

motorisé, je me sens régulièrement exclue et invisibilisée. La Ville semble penser que les pistes cyclables sont faites seulement pour les cyclistes. Pourtant ces pistes peuvent être très pratiques pour des personnes se déplaçant avec une aide à la mobilité comme moi. Il faudrait en faire la promotion et s'assurer que ces personnes (qui roulent moins vite que la majorité des cyclistes) se sentent bienvenues sur les pistes. » - Témoignage sur Réalisons Montréal

Nous le disons, la cohabitation entre les personnes utilisant la rue pose un certain nombre de défis, en plus de s'avérer complexe. Pour y faire face, plusieurs personnes et groupes qui ont pris part à la consultation sont d'avis que de la sensibilisation est nécessaire. D'ailleurs, le Centre d'écologie urbaine de Montréal, les Centres de gestion des déplacements métropolitains et le Conseil régional de l'environnement de Montréal recommandaient de mettre en place « des campagnes d'éducation visant l'amélioration de la norme sociale concernant la cohabitation entre les différents usagers de la route ». Une recommandation partagée également par MÉMO-Québec, notamment.

Par ailleurs, en 2020, le gouvernement du Québec a balisé le partage des pistes cyclables entre les cyclistes et les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM). Toutefois, peu de gens savent que les pistes et les voies cyclables peuvent être utilisées par les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées. La Commission est d'avis que cette mesure mérite d'être mieux connue, d'autant plus qu'elle favorise le transport actif d'une manière sécuritaire.

CONSIDÉRANT le besoin de sensibilisation exprimé lors de la consultation quant au partage de la rue;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables peuvent maintenant être utilisées par les personnes handicapées utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM) et des fauteuils roulants, mais que cette possibilité a fait l'objet de peu de

promotion et demeure relativement méconnue par la population montréalaise;

CONSIDÉRANT que le développement d'un réseau cyclable sécuritaire a le potentiel de favoriser la mobilité d'un nombre important de personnes handicapées et âgées;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R14 Que la Ville de Montréal inclut des personnes âgées et des personnes handicapées dans ses annonces et campagnes de sensibilisation au partage de la rue et de promotion de la mobilité active, notamment en encourageant l'utilisation des pistes cyclables par les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM) et des fauteuils roulants.

2.4.3 Pistes cyclables

« Il est important de considérer le danger que constituent les pistes cyclables bidirectionnelles pour les piétons âgés 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. » - Opinion écrite de DéPhy Montréal

*« Il manque des feux lumineux en règle générale pour les cyclistes dans la ville ce qui permettrait une traversée sur les passages piétons plus sécuritaires, c'est dangereux de traverser des pistes cyclables. » -
Personne ayant répondu au questionnaire sur
Réalisons Montréal*

*« Nous avons constaté que les aménagements sur les pistes cyclables peuvent nuire à l'embarquement et au débarquement sécuritaire des personnes utilisatrices du service de transport adapté » -
Opinion écrite de RUTA Montréal*

À de multiples reprises lors de la consultation, les personnes ayant soumis une opinion ont fait mention des divers enjeux d'accessibilité universelle et le sentiment d'insécurité entourant les pistes et les voies cyclables, surtout pour les aménagements transitoires ou évolutifs.

Par exemple, pour les personnes ayant une limitation visuelle, les pistes cyclables occasionnent une perte de repères. C'est pour cette raison que lors de son témoignage lors des audiences publiques, Jacques Caron réclamait l'installation de plaques podotactiles le long des pistes cyclables, une mesure de sécurité pour les personnes aveugles ou malvoyantes comme lui, et ce, particulièrement lorsqu'il n'y a pas de dénivellation entre les trottoirs et les pistes cyclables.

De même, les pistes cyclables bidirectionnelles ont également été identifiées comme source de danger, non seulement pour les personnes handicapées, mais aussi pour les personnes âgées. À propos des pistes cyclables bidirectionnelles, RUTA Montréal soulignait dans son mémoire qu'« étant donné le niveau élevé de difficulté qu'elle représente, nous sommes d'avis qu'aucun aménagement incluant une piste cyclable ne devrait être implanté à l'avenir ».

La perte d'accessibilité des arrêts d'autobus a aussi souvent été mise en lumière, de même que les difficultés d'accès pour le transport adapté. En effet, la présence de pistes cyclables peut compliquer le service porte-à-porte et le déploiement de la rampe d'accès. De même, si l'article 387 du Code de la sécurité routière permet au véhicule de transport adapté de s'immobiliser sur une piste cyclable, RUTA Montréal soulignait dans son mémoire « une

méconnaissance de cet article par les automobilistes accompagnant des personnes ayant des limitations fonctionnelles ».

Pour faire face à ces nombreux enjeux, la Commission soutient que des lignes directrices sont nécessaires pour maintenir l'accessibilité universelle aux abords des pistes et voies cyclables.

CONSIDÉRANT la volonté de la Ville de Montréal de continuer d'affirmer son leadership parmi les grandes villes cyclables et que la planification stratégique Vision vélo 2023-2027 accélérera le développement du réseau cyclable montréalais aux cours des prochaines années;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables bidirectionnelles compliquent grandement la traversée de la rue des personnes se déplaçant plus lentement ou ayant une limitation visuelle;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables unidirectionnelles sont plus confortables et sécuritaires et qu'elles facilitent la traversée de la rue;

CONSIDÉRANT la nécessité d'assurer l'accessibilité universelle des arrêts d'autobus et de faciliter l'opération du transport adapté à proximité des voies cyclables;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables doivent être aménagées en tenant compte des conflits potentiels entre différentes personnes utilisant la rue (automobilistes, cyclistes, piétons);

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R15 Que des lignes directrices soient émises en matière d'accessibilité universelle pour les aménagements cyclables évolutifs, transitoires et permanents.

« Le problème c'est qu'en traversant des pistes cyclables, vous courez le risque d'être frappé, même si vous faites attention. [...] S'il y a du transport en commun et des pistes cyclables qui sont alignées [...], à mon sens il va falloir ajouter des feux sonores pour sécuriser davantage les traversées de rue. » - Jacques Caron, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

À plus court terme, la Commission estime qu'il est primordial de garantir la sécurité aux abords des pistes cyclables et tout particulièrement pour les personnes aveugles et malvoyantes pour qui la traversée des pistes et voies cyclables constitue non seulement un défi, mais aussi un danger. De même, pour les personnes aveugles et malvoyantes se fiant au son de la circulation automobile pour se guider, les feux protégés pour les cyclistes ont pour effet de diminuer leur temps de traverse. Ainsi, l'installation de feux sonores aux intersections permettrait de maintenir l'accessibilité universelle.

CONSIDÉRANT que le franchissement des pistes cyclables pour les personnes ayant une limitation visuelle constitue un obstacle important;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R16 Que la Ville de Montréal installe des feux sonores aux intersections du réseau vélo express (REV) et de celles des voies et pistes cyclables présentes sur le réseau artériel.

2.5 Accessibilité universelle et travaux

« Je dois vous glisser un mot sur les chantiers. Il faut bien parvenir à établir des lignes directrices pour assurer l'accessibilité et la sécurité durant les travaux. Mais surtout, d'adopter des moyens pour assurer leur respect. » - Pascale Therrien - TGFM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

« Quand il y a des travaux, il y a toujours des trottoirs bloqués sans déviation ou aménagement pour les personnes à mobilité réduite (il devrait y avoir une contravention pour les entreprises qui réalisent les travaux de ne pas respecter et réaliser des aménagements pour permettre la circulation de toutes et tous). Quand il y a des travaux, les panneaux de déviation pour principalement orienter les voitures sont installés sur des trottoirs ou bloquent les passages bateaux pour traverser, cela aussi devrait être sanctionné par des contraventions. » - Personne ayant répondu au questionnaire sur Réalisons Montréal

Les enjeux d'accessibilité universelle lors de travaux et aux abords des chantiers de construction ont été relevés fréquemment lors de la consultation.

Si des normes ont été établies pour garantir d'accessibilité universelle lors des travaux, force est de constater que des problématiques persistent. Comme le rappelait MÉMO-Québec dans son mémoire, « l'accessibilité des rues et des trottoirs est compromise lorsque des travaux empiètent sur les espaces de circulation. Les aménagements temporaires pour rediriger ou protéger la circulation piétonne n'incluent pas toujours des rampes ou présentent des rampes qui ne respectent pas les normes. Parfois des pancartes ou des cônes annonçant les travaux sont mis en plein milieu du trottoir et bloquent le passage ».

Trottoirs bloqués, panneaux de signalisation constituant une entrave, signalisation difficile à comprendre, rampe mal installée, suppression d'arrêts accessibles, tels sont certains des défis rencontrés.

La Commission est d'avis que la Ville de Montréal doit se donner les moyens d'appliquer et de faire respecter ces normes.

CONSIDÉRANT que l'une des priorités de la charte des chantiers est de maintenir l'accessibilité du parcours piéton aux abords des chantiers;

CONSIDÉRANT que les exigences en matière d'accessibilité universelle sont contenues dans divers documents techniques normalisés - groupe infrastructures (DTNI)²¹;

CONSIDÉRANT que l'escouade chantier a pour mandat de s'assurer que les exigences techniques de la Ville sont respectées;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R17 Que l'escouade chantier, dans le volet surveillance associé à son mandat, s'assure que les normes d'accessibilité universelle soient respectées, particulièrement quant à la circulation des piétons aux abords des chantiers.

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R18 Que la Ville et les arrondissements fassent preuve d'exemplarité en matière d'accessibilité universelle lors de la réalisation de travaux sous leur responsabilité.

²¹ Notamment les DTNI-3A et DTNI-8A.

2.6 Saison hivernale

« L'hiver est un grand défi pour les personnes à mobilité réduite. L'accumulation de neige et de glace limite considérablement le déplacement et peut même les confiner pendant des jours. Elle empêche aussi l'utilisation des rampes d'accès aux véhicules de transport adapté. De plus, les bancs de neige compromettent la visibilité, la vision et la sécurité. » - Mark Beggs - MÉMO Québec, Séance d'audition des opinions du 14 mars 2023

« L'accès physique aux feux sonores peut être parfois un obstacle, notamment en hiver lorsque la neige s'accumule près du poteau de feux sonores. » - Catheryne Houde - Fondation INCA, Séance d'audition des opinions du 29 mars 2023

Sans contredit, la saison hivernale pose de nombreux défis aux déplacements et plus spécifiquement au maintien de l'accessibilité universelle. Lors de la consultation, la question du déneigement a été centrale.

Bien que des orientations en matière d'accessibilité universelle sont contenues dans la Politique sur le déneigement de la Ville de Montréal, force est de constater qu'il y a encore place à l'amélioration.

Afin de mettre en place les meilleures pratiques et le suivi de celles-ci, la Commission souhaite qu'au moins une personne ayant une expertise en accessibilité universelle puisse siéger sur le comité permanent sur le déneigement.

CONSIDÉRANT que le comité permanent sur le déneigement de la Ville de Montréal a pour mandat de cibler, de recommander et de mettre en place des actions afin d'améliorer la qualité du déneigement;

CONSIDÉRANT que la Politique sur le déneigement de la Ville de Montréal prend en compte l'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT l'importance de s'assurer que les besoins des personnes âgées et handicapées soient pris en compte dans les opérations de déblaiement, d'épandage et d'enlèvement de la neige;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R19 Qu'une personne détenant une expertise en accessibilité universelle siège sur le comité permanent sur le déneigement de la Ville de Montréal.

« C'est crucial qu'autant les arrêts que les accès piétons aux autobus de la STM soient bien déneigés afin que le réseau d'autobus demeure accessible et utilisable pour les personnes qui ont une aide à la mobilité. » - Julien Gascon-Samson, Séance d'information publique du 18 janvier 2023

« Malheureusement nos fauteuils n'ont pas de pneus anti-hiver [...] tu sors et puis tu glisses, tu ne peux pas freiner à la vitesse que tu voulais freiner et puis tu peux tomber dans la rue. C'est très insécure pour nous. » - Eveline Claire Nguépi - TGFM, Séance d'audition des opinions du 27 mars 2023

Nous le disions, l'hiver, les défis sont multiples et les obstacles rencontrés par les personnes âgées et les personnes handicapées sont importants. Les témoignages recueillis dans le cadre de la consultation ont amené la Commission à conclure que l'application de la politique de déneigement était certainement en cause.

MÉMO-Québec faisait remarquer dans son mémoire que l'accumulation de neige et de glace a des effets importants sur les personnes à mobilité réduite, les empêchant parfois même de sortir pendant des jours. Plusieurs personnes et groupes ont mentionné éviter d'utiliser le réseau de transport en commun l'hiver, ne sachant pas si le déneigement sera adéquat à destination. De même, la responsabilité de s'assurer que le parcours entre le point de départ et la destination soit déneigé appartient à la personne usagère du transport adapté, faisant porter sur les personnes handicapées un fardeau excessif.

Le déneigement, s'il n'est pas fait de manière à préserver l'accessibilité universelle a des conséquences importantes. Concernant le déneigement, DéPhy Montréal relevait dans son mémoire le fait que « la neige est parfois 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 ».

Pour cette raison, la Commission propose de revoir les normes opérationnelles associées à la politique de déneigement, de même que leur mise en œuvre.

CONSIDÉRANT que les nombreux obstacles et les dangers rencontrés en hiver par les piétons, particulièrement les personnes âgées et les personnes handicapées;

CONSIDÉRANT que la neige et les surfaces glacées peuvent ralentir la vitesse de déplacement des piétons et être un frein aux déplacements en transport actif;

CONSIDÉRANT le besoin exprimé d'améliorer l'entretien des trottoirs en hiver et de bien dégager à la fois les points d'accès au transport collectif et les débarcadères pour les personnes handicapées;

CONSIDÉRANT que de nombreux débarcadères pour personnes handicapées ne sont pas déneigés avant les opérations d'enlèvement de la neige;

CONSIDÉRANT les enjeux relevés concernant le déneigement des bateaux pavés;

CONSIDÉRANT l'importance de déneiger la zone entourant les poteaux munis de bouton d'appel de feux piétons et de feux sonores;

CONSIDÉRANT que la Politique de déneigement de la Ville de Montréal fixe les normes opérationnelles et le niveau de service minimal à atteindre selon le degré de priorité des rues;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R20 Que les normes opérationnelles associées à la politique de déneigement et leur mise en oeuvre soient revues afin :

a) que l'accessibilité universelle soit un axe prioritaire des normes en matière de déneigement;

b) que les principes de l'accessibilité universelle, notamment le parcours sans obstacle, soient respectés lors des opérations de déblaiement, d'épandage et d'enlèvement de la neige;

c) que les débarcadères d'école, les zones de stationnement et les débarcadères pour personnes à mobilité réduite soient convenablement dégagés pendant les opérations de déblaiement;

d) que la zone entourant les poteaux munis de bouton d'appel de feux piétons et de feux sonores fasse l'objet d'une attention particulière lors des opérations de déblaiement et d'enlèvement de la neige;

e) que de la formation soit donnée au personnel des travaux publics en arrondissement afin d'intégrer les principes de l'accessibilité universelle aux pratiques de déneigement.

CONCLUSION

Au terme de cette consultation, la Commission a été en mesure de proposer des mesures structurantes pour assurer l'accessibilité universelle lors de la traversée des rues et pour favoriser la mobilité active de toutes et de tous.

Plus encore, il importe de considérer le fait que l'accessibilité universelle devrait faire partie intégrante de l'urbanisme durable, donc de la lutte aux changements climatiques. Les objectifs de développement durable des Nations Unies soulignent d'ailleurs l'importance d'inclure les personnes handicapées et d'éliminer les obstacles pour créer des villes plus sûres et durables²².

La Commission sur le transport et les travaux publics remercie sincèrement toutes les personnes-ressources de la Ville de Montréal qui l'ont soutenue dans la réalisation de ce mandat et dont les noms sont présentés en annexe. Elle tient également à saluer la mobilisation de l'ensemble des équipes de l'hôtel de ville qui ont permis de faire de cette consultation la plus accessible dans l'histoire des commissions permanentes, et plus particulièrement le personnel de la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidente du Service du greffe qui a coordonné les efforts.

La Commission remercie également les citoyennes et les citoyens, de même que les représentantes et représentants d'organismes qui lui ont présenté une opinion lors de cette consultation. Les propositions soumises ont grandement inspiré les membres de la Commission dans la formulation des recommandations.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), le présent rapport peut être consulté sur la page internet des commissions permanentes : ville.montreal.qc.ca/traverseedesrues, de

²² Consulter à cet égard les objectifs de développement durable des Nations Unies à l'adresse suivante :

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

même qu'à la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil du Service du greffe.

ANNEXE 1 : Liste des personnes-ressources

Représentants de la Ville de Montréal

Bartek Komorowski, Conseiller en aménagement et chef d'équipe, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Élise Cecire, Ingénieure, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Saoussen El Fekih, Conseillère en aménagement, Service de l'urbanisme et de la mobilité

ANNEXE 2 : Liste des intervenantes et intervenants

Intervenantes et intervenants à l'assemblée publique du 14 mars 2023

François Laforge, citoyen

Ariane Gauthier-Tremblay et **Mark Beggs**, Moelle épinière et motricité Québec (MÉMO-Québec)

Linda Gauthier, Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

Alida Picolo et **André Ledoux**, Observatoire Vieillesse et Société (OVS)

Intervenantes et intervenants à l'assemblée publique du 27 mars 2023

Hélène Caron, Association québécoise de la dégénérescence maculaire

Jacques Caron, citoyen

Marie-Ève Desroches, **Maude Massicotte**, **Célia Missigbetto**, **Eveline Claire Nguepi** et **Pascale Therrien**, Table des groupes de femmes de Montréal (TGFM)

Yves-Marie Lefebvre, citoyen

Yvon Provencher, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)

Victor Balsis et **Michèle Renaud**, AmiEs du courant Sainte-Marie

Steven Laperrière, Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

Intervenantes et intervenants à l'assemblée publique du 29 mars 2023

Pierre-Étienne Gendron-Landry, Société Logique

Marie Turcotte et **Luc Forget**, Ex aequo

Catheryne Houde et **Valérie Duchatel**, Fondation INCA

Gilles Corbeil et **Garry Barnier**, Centre intégré de santé et services sociaux de la Montérégie Centre / Institut Nazareth et Louis-Braille

Normand Dionne, citoyen

Carole Zabihaylo, citoyenne

Serge Poulin et **Xavier Lebel**, Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal)

ANNEXE 3 : Liste des personnes et des organismes ayant déposé une opinion écrite ou orale, sans présentation

- Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) Ahuntsic-Saint-Laurent
- Centre d'écologie urbaine de Montréal, des Centres de gestion des déplacements métropolitains et du Conseil régional de l'environnement de Montréal
- DéPhy Montréal
- Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP)
- Oscar Hernández
- Galle Pettus
- Piétons Québec
- Serge Trudeau

ANNEXE 4 : Recommandations

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R1 Que la Ville de Montréal alloue des ressources supplémentaires afin de consolider, au sein du Service de l'urbanisme et de la mobilité, une équipe dédiée à l'accessibilité universelle agissant comme un pôle d'expertise et de service-conseil ayant pour mandat :

- a) de soutenir les unités d'affaires et les arrondissements dans leurs projets d'aménagement de rues et de mobilité active;
- b) de veiller au respect des normes et pratiques d'accessibilité universelle des projets sous sa responsabilité;
- c) de faire la recension des meilleures pratiques d'accessibilité universelle en urbanisme et mobilité;
- d) d'assurer le développement de nouvelles normes et pratiques en collaboration avec des organismes de défense des droits des personnes handicapées et de personnes âgées et des milieux de recherche et de la réadaptation;
- e) de mettre à jour le fascicule 5 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal sur les aménagements piétons universellement accessibles en y intégrant notamment des normes sur l'éclairage des intersections et la hauteur des végétaux dans les saillies de trottoirs;
- f) de développer des outils, des formations et des activités de transfert de connaissances;
- g) de produire un bilan annuel sur les travaux réalisés par l'équipe.

R2 Que les guides d'aménagements et les bonnes pratiques en matière d'aménagements accessibles universellement soient diffusés aux arrondissements et aux diverses parties prenantes, tout en étant disponibles en ligne.

R3 Que la Ville de Montréal préconise, lors des travaux d'aménagement et de réfection des intersections, la mise en place d'intersections surélevées, de passages piétons surélevés ou de trottoirs traversants, en s'assurant que ces aménagements respectent les normes et les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle.

R4 Que l'installation de plaques podotactiles soit accélérée en priorisant les intersections des secteurs achalandés et celles où la demande le justifie.

R5 Que la Ville de Montréal évalue la possibilité d'augmenter le temps de traverse pour les piétons aux intersections à proximité des pôles générateurs de déplacements et aux grandes intersections tout en privilégiant une équité territoriale.

R6 Que la Ville de Montréal privilégie l'aménagement d'îlots de refuge universellement accessibles aux intersections plus longues ou plus complexes à traverser.

R7 Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements, s'assure que les nouvelles plaques odonymiques installées soient plus visibles et lisibles.

R8 Que les efforts en matière de recherche et de développement se poursuivent afin que le marquage au sol soit visible tout au long de l'année.

R9 Que l'entretien, les réparations et le marquage des traverses piétonnes soient traités de façon prioritaire.

R10 Que de la formation soit donnée aux membres de l'escouade mobilité afin que l'accessibilité universelle fasse l'objet d'une surveillance accrue.

R11 Que la Ville de Montréal déploie, en collaboration avec les centres de réadaptation en déficience visuelle et les organismes montréalais de défense des droits des personnes ayant déficience visuelle, une stratégie d'implantation et d'entretien des feux sonores permettant :

- a) d'identifier des intersections où installer des feux sonores et de se fixer des cibles annuelles en termes d'installation;
- b) d'évaluer, lors de l'élaboration d'un projet d'aménagement de rue ou de piétonnisation, la pertinence d'installer des feux sonores et d'en prévoir l'implantation;
- c) de réduire au maximum les délais d'installation;
- d) d'instaurer un processus de demande et de suivi facilement accessible pour les personnes ayant fait des demandes d'installation ou de réparation de feux sonores;
- e) de se doter d'un outil accessible au public pour connaître l'état de fonctionnement des feux sonores en temps réel.

R12 Que la Ville de Montréal fasse la recension de bonnes pratiques favorisant la mobilité active des personnes âgées ou handicapées afin d'offrir à la population montréalaise de l'accompagnement et des outils de mobilité partagée adaptés.

R13 Qu'un guide d'aménagement pour l'accessibilité des rues piétonnes soit développé en collaboration avec les milieux de la recherche, les centres de réadaptation et les organismes de défenses des droits des personnes handicapées et des personnes âgées.

R14 Que la Ville de Montréal inclut des personnes âgées et des personnes handicapées dans ses annonces et campagnes de sensibilisation au partage de la rue et de promotion de la mobilité active, notamment en encourageant l'utilisation des pistes cyclables par les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM) et des fauteuils roulants.

R15 Que des lignes directrices soient émises en matière d'accessibilité universelle pour les aménagements cyclables évolutifs, transitoires et permanents.

R16 Que la Ville de Montréal installe des feux sonores aux intersections du réseau vélo express (REV) et de celles des voies et pistes cyclables présentes sur le réseau artériel.

R17 Que l'escouade chantier, dans le volet surveillance associé à son mandat, s'assure que les normes d'accessibilité universelle soient respectées, particulièrement quant à la circulation des piétons aux abords des chantiers.

R18 Que la Ville et les arrondissements fassent preuve d'exemplarité en matière d'accessibilité universelle lors de la réalisation de travaux sous leur responsabilité.

R19 Qu'une personne détenant une expertise en accessibilité universelle siège sur le comité permanent sur le déneigement de la Ville de Montréal.

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R20 Que les normes opérationnelles associées à la politique de déneigement et leur mise en oeuvre soient revues afin :

a) que l'accessibilité universelle soit un axe prioritaire des normes en matière de déneigement;

b) que les principes de l'accessibilité universelle, notamment le parcours sans obstacles, soient respectés lors des opérations de déblaiement, d'épandage et d'enlèvement de la neige;

c) que les débarcadères d'école, les zones de stationnement et les débarcadères pour personnes à mobilité réduite soient convenablement dégagés pendant les opérations de déblaiement;

d) que la zone entourant les poteaux munis de bouton d'appel de feux piétons et de feux sonores fasse l'objet d'une attention particulière lors des opérations de déblaiement et d'enlèvement de la neige;

e) que de la formation soit donnée au personnel des travaux publics en arrondissement afin d'intégrer les principes de l'accessibilité universelle aux pratiques de déneigement.