

En collaboration avec Ex Aequo, ROPMM, TCAIM

Inclure l'accessibilité universelle au projet de Politique de stationnement de Montréal

Mémoire déposé à la Commission sur le transport et les travaux publics

LE 7 MARS 2016



Contenu

Introduction.....	3
Présentation de Société Logique.....	4
Présentation de nos collaborateurs.....	5
Points saillants.....	6
Pourquoi inclure l'accessibilité universelle dans la Politique de stationnement ?	8
Recommandations générales.....	10
Recommandations spécifiques.....	11
Conclusion.....	17
ANNEXE.....	18

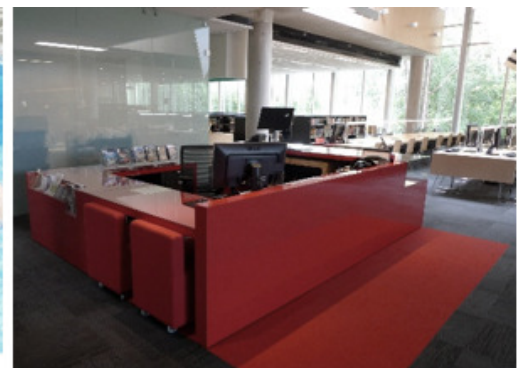
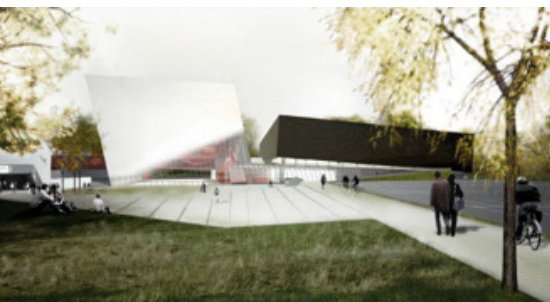
Introduction

La politique de stationnement d'une ville est un enjeu majeur pour chaque citoyen, quel que soit son mode de vivre, d'habiter, ou de se déplacer, quel que soit son âge, sa culture ou sa capacité de mobilité. Les stratégies et les actions retenues par Montréal auront des conséquences importantes sur l'aménagement de la ville, le quotidien et le mieux-être de tous les Montréalais.

Nous saluons donc la Politique de stationnement de Montréal qui génèrera une plus grande uniformité des pratiques de stationnement des 19 arrondissements de la Ville. Une excellente chose en matière d'accessibilité universelle car une moins grande diversité de règles et de processus favorise une meilleure compréhension.

En 2011, Montréal a adopté la *Politique municipale d'accessibilité universelle* (voir annexe) et s'est engagée à offrir à tous ses citoyens, quelles que soient leurs capacités, des services identiques ou similaires, utilisables de façon autonome et disponibles au même moment. Pourtant, nous constatons que l'accessibilité universelle est aujourd'hui absente du projet de Politique de stationnement.

En tant que partenaires du milieu associatif et experts en accessibilité universelle, nous désirons partager notre opinion. Nous vous présentons dans ce mémoire quelques recommandations pour intégrer les besoins de tous les citoyens dans chacune des actions et mesures prioritaires identifiées par le projet de Politique de stationnement de Montréal.



Présentation de Société Logique

Organisation à but non lucratif, entreprise d'économie sociale et organisme de bienfaisance, **Société Logique** œuvre, partout au Québec, à promouvoir et à intervenir pour le développement et la création d'environnements universellement accessibles. Depuis 2002, Société Logique est membre du **Comité des partenaires en accessibilité universelle de la Ville de Montréal**.

L'**accessibilité universelle** est au cœur de toutes nos actions. Il s'agit du caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser ses activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents (GDA, 2011). L'accessibilité universelle s'inscrit dans le modèle du processus de production du handicap, qui établit qu'une personne est handicapée lorsqu'elle éprouve des difficultés significatives et persistantes à réaliser ses activités quotidiennes, parce qu'il y a inadéquation entre ses capacités et l'environnement où elle évolue. L'accessibilité universelle transcende les besoins des personnes handicapées, car elle est bénéfique à tous.

Notre équipe se compose principalement de **professionnels de l'architecture et de l'urbanisme** qui possèdent une expertise en accessibilité universelle. Nous travaillons avec différents partenaires des milieux communautaire, gouvernemental, institutionnel et privé qui proviennent surtout du Québec. Notre réseau de collaborateurs est constitué d'architectes, d'ergothérapeutes, de formateurs, de chercheurs, etc. Notre organisme entretient également des liens avec des organisations œuvrant en accessibilité universelle dans plusieurs pays. Les deux principaux volets d'activités de Société Logique sont la **consultation en aménagement** et la **promotion du concept d'accessibilité universelle**.

Présentation de nos collaborateurs

Nos collaborateurs sont également membres du **Comité des partenaires en accessibilité universelle de la Ville de Montréal**.

Le **Regroupement des organismes de promotion du Montréal-Métropolitain** (ROPMM) regroupe 30 organismes en déficience motrice, visuelle, auditive, organique, du langage et de la parole. Il a pour mission de faire la promotion des intérêts et la défense des droits des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille.

La **Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal** (TCAÎM) regroupe une centaine d'organismes communautaires représentant les aînés du territoire de l'agglomération de Montréal. La TCAÎM a pour mission d'offrir un lieu où l'on agit de concert avec les organismes d'aînés de l'île de Montréal, pour améliorer la qualité de vie des citoyens âgés tout en construisant une solidarité avec les citoyens de tous les âges.

Ex aequo est un organisme montréalais comptant plus de 200 membres. Il se consacre à la promotion et la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice en matière de vie municipale, de transport, d'habitation, de santé et services sociaux et de démocratie.

Points saillants

- **L'accessibilité universelle du stationnement n'est pas une affaire de places réservées.** Elle s'applique au design, à l'emplacement, à la marchabilité entre le stationnement, les pôles de transport collectif et les destinations, aux technologies développées, à la signalisation, au mode de paiement des droits de stationnement...
- **Les aménagements universellement accessibles améliorent l'usage, le confort, et la sécurité de tous les piétons, et contribuent à favoriser la marche et diminuer l'usage de la voiture.**
- **Inscrire l'accessibilité universelle comme élément transversal de la Politique de stationnement.**
- **Chacun des principes directeurs, des stratégies, des actions et des mesures prioritaires et additionnelles de la Politique de stationnement doit intégrer l'accessibilité universelle.**
- **Intégrer des critères d'accessibilité universelle dans l'état des lieux.**

Technologies innovantes

- L'affichage dynamique, les applications développées et la diffusion des données doivent être réalisés sur des supports facilement compréhensibles, accessibles et utilisables par tous.

Mobilité durable et partage de la rue

- Les places de stationnement et les bornes de recharge pour véhicules électriques et tous les nouveaux stationnements hors rue (à l'air libre, étagés ou souterrains) doivent respecter des critères d'accessibilité universelle.
- Des zones de débarcadères respectant les critères d'accessibilité universelle doivent être déterminées autour des entrées des lieux de destination.
- Une configuration des places réservées avec allée latérale de la largeur d'une place de stationnement devrait être adoptée, afin d'ajuster aisément l'offre en fonction du taux d'occupation.

Tarifification

- La façon de payer les droits de stationnement doit être simplifiée et uniformisée.

Encadrement réglementaire et signalisation

- La nouvelle signalisation doit être facile à comprendre et permettre à tous les usagers de se repérer et de s'orienter.
- Dans le règlement visant la végétalisation des stationnements hors rue de surface de plus de 25 places, les propositions d'aménagement et de revêtement doivent respecter les critères d'accessibilité universelle.
- Suite à l'élimination des places de stationnement aux intersections, les places réservées doivent être relocalisées le plus près possible de l'intersection et un bateau pavé doit être prévu pour faire la transition chaussée-trottoir.

Gouvernance et partage des compétences

- Les chemins piétons, les équipements, les stationnements, et en priorité les stationnements réservés et les débarcadères doivent être déneigés et entretenus régulièrement.

Pourquoi inclure l'accessibilité universelle dans la Politique de stationnement ?

Le projet de Politique de stationnement a pour vision « *d'assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique (...)* ». **Et qui sont ces citoyens?** En 2010, selon l'Institut de la statistique du Québec¹, le tiers des Québécois de 15 ans et plus déclaraient avoir des difficultés significatives et persistantes à réaliser certaines activités de la vie quotidienne, soit près de 570 000 Montréalais : difficultés à marcher, à manipuler, à voir, à entendre, à comprendre. L'incidence des incapacités croît avec l'âge et considérant le vieillissement de la population, ce nombre ne peut qu'augmenter dans les prochaines années. Rappelons que les obstacles rencontrés par les personnes avec des limitations fonctionnelles sont souvent des révélateurs des difficultés ressenties, à un degré moindre, par l'ensemble des citoyens.

Une personne qui a des difficultés pour se déplacer, pour voir, pour entendre ou pour communiquer, c'est aussi et avant tout une personne qui habite, étudie, travaille, se cultive, se divertit, et consomme... Pour **améliorer le bien-être et assurer la vitalité économique**, l'offre de stationnement doit être inclusive et permettre à chacun de réaliser toutes ses habitudes de vie **à égalité avec les autres citoyens**.

L'accessibilité universelle du stationnement n'est pas une affaire de places réservées. Rappelons que pour utiliser une place réservée de stationnement, il faut être détenteur d'une vignette émise par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le détenteur d'une vignette peut être conducteur ou passager, sans distinction quant au type de vignette émise. Pour obtenir une vignette, le demandeur doit répondre à certaines conditions, dont une évaluation démontrant qu'il est atteint d'une incapacité pour une durée d'au moins 6 mois qui lui occasionne une perte d'autonomie ou risque de compromettre sa santé et sa sécurité lors de ses déplacements sur une distance qui ne nécessite pas l'utilisation d'un moyen de transport². **Ce ne sont pas toutes les personnes ayant une limitation fonctionnelle qui sont admissibles à l'obtention d'une vignette.** Et parmi celles qui sont admissibles, plusieurs n'en font pas la demande. Plusieurs citoyens ont donc des besoins auxquels l'aménagement de places réservées ne répond pas.

¹ Institut de la statistique du Québec, Taux d'incapacité selon le sexe et l'âge, population de 15 ans et plus, Québec et régions socio-sanitaires, 2010-2011

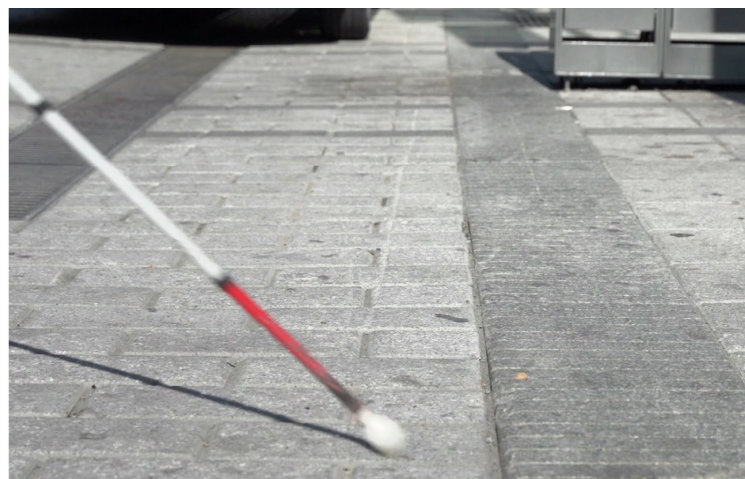
² Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, Gouvernement du Québec, janvier 2016

Ainsi, le design, l'emplacement, la marchabilité entre le stationnement, les pôles de transport collectif et les destinations, les technologies développées, ou encore le mode de paiement des droits de stationnement peuvent être facilitants ou au contraire créateurs d'obstacle pour un habitant. L'accessibilité universelle permet d'élargir la réflexion au-delà de la place réservée, en intégrant les besoins de **tous** les usagers, y compris celui qui se déplace moins bien, celui qui voit ou qui entend moins bien, celui qui a des difficultés de communication...

Comme le développement durable, l'accessibilité universelle place **l'Homme au cœur de ses priorités. Conjuguée à des aménagements universellement accessibles améliorant l'usage, le confort, et la sécurité des piétons, la Politique de stationnement pourra contribuer à favoriser la marche et à diminuer l'usage de la voiture.**

Aujourd'hui, l'accessibilité du métro et du train de banlieue est encore faible. Beaucoup de personnes ayant des limitations fonctionnelles, de personnes âgées et de familles n'ont d'autres choix que d'utiliser leur voiture pour se déplacer. Paradoxalement, le stationnement est d'autant plus important pour ces groupes de population qui peuvent difficilement se déplacer à pied sur de grandes distances, particulièrement en hiver. Il est donc important d'offrir du stationnement à proximité des pôles de transport collectif et des lieux de destination, malgré la volonté d'encourager la mobilité active. Aussi, l'accessibilité universelle doit être développée pour l'ensemble de l'offre de stationnement dès aujourd'hui afin d'anticiper la mise en accessibilité des destinations et des grands pôles de transport collectif.

Chacun des principes directeurs, des stratégies, des actions et des mesures prioritaires et additionnelles de la Politique de stationnement doit donc intégrer l'accessibilité universelle. C'est ce que nous vous proposons et détaillons dans ce mémoire.



Extraits vidéos Société Logique - 2015

Recommandations générales

1- Intégrer l'accessibilité universelle comme élément transversal de la Politique de stationnement et s'assurer que chacun des principes directeurs, stratégies, actions et mesures prioritaires prennent en compte l'accessibilité universelle.

2- Intégrer des critères d'accessibilité universelle dans l'état des lieux

- Dresser un portrait quantitatif et qualitatif des places réservées et des débarcadères: emplacement, nombre par zones, types de places (sur ou hors rue), respect des critères d'aménagement, analyse de leurs usages et de leurs fréquentations, etc.
- Identifier et analyser l'offre de stationnement à proximité des pôles de transport collectif et des lieux de destination à échelle municipale, régionale et provinciale (un lieu de destination est généralement très fréquenté par une grande diversité d'usagers, dont un grand nombre n'a pas l'habitude du lieu). Établir un portrait de la marchabilité entre les stationnements, les pôles de transport collectif et les lieux de destination, en y intégrant des indicateurs d'accessibilité universelle.



Extrait vidéos Société Logique - 2015

Recommandations spécifiques

La numérotation des recommandations suit la logique du projet de politique mais n'indique pas l'importance relative de chacune d'elles.

Technologies innovantes

Accessibilité universelle des communications et des programmes et services

1- L'affichage dynamique, les applications développées et la diffusion des données doivent être réalisés sur des supports **facilement compréhensibles, accessibles et utilisables par tous.**

- Les technologies innovantes doivent intégrer plusieurs types d'informations et de communications, notamment pour les personnes analphabètes fonctionnelles et les personnes étrangères en visite à Montréal : emplacement, hauteur, caractéristiques et dimension des supports visuels, utilisation des pictogrammes, application mobile respectant les critères d'accessibilité universelle, etc.

2- Le développement d'applications indiquant la disponibilité de stationnement, ainsi que les interdictions, doit intégrer la **disponibilité des places réservées pour les personnes à mobilité réduite.**

Mobilité durable et partage de la rue

Accessibilité universelle de l'aménagement et des programmes et services

3- Les places de **stationnement et les bornes de recharge pour véhicules électriques** doivent intégrer des critères d'accessibilité universelle : les dimensions et le revêtement de la place de stationnement et de l'accès à la borne (socle), la hauteur, la position et le type de bornes, la protection contre les intempéries, l'éclairage etc. Tous les emplacements devraient être accessibles à tous.

4- S'assurer que l'espace consacré **aux modes de transports alternatifs ne diminue pas le nombre et la qualité d'emplacement des places réservées aux personnes à mobilité réduite.**

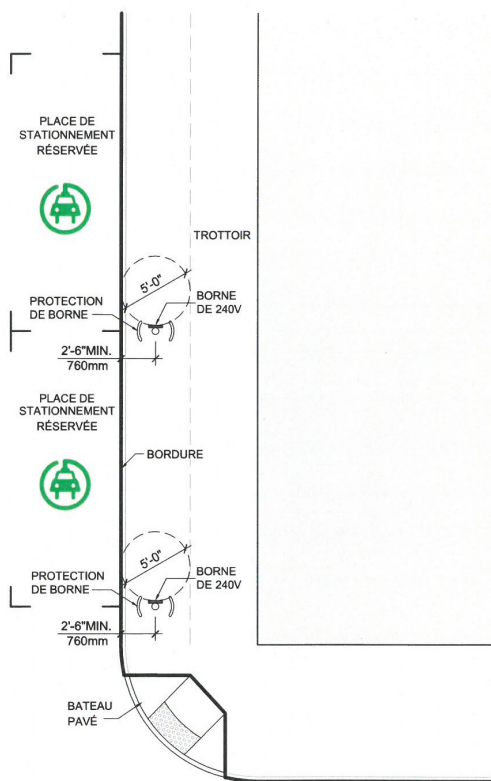
5- S'assurer que les abris-vélos, les BIXI, les places pour motocyclettes, et tout autre nouvel aménagement (mobilier, panneau de signalisation, végétation...), ne nuisent à la circulation piétonne sur les trottoirs ainsi qu'aux abords des pôles de transport collectif. S'assurer de la **cohabitation sécuritaire** entre les différents modes de déplacement, notamment lorsqu'il est question de vélos aux abords de la station de métro.

6- S'assurer que la mutualisation des stationnements permette aussi la mutualisation des places réservées.

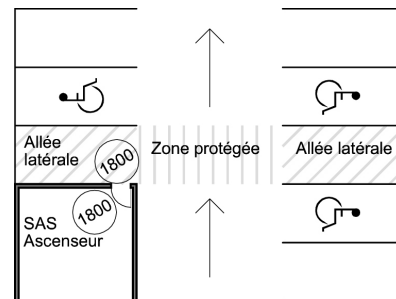
7- Déterminer des zones de débarcadères respectant les critères d'accessibilité universelle autour des entrées des lieux de destination (pour taxi, transport adapté, accompagnement etc.) : dimensions, emplacement, hauteur libre, bateau-pavé, zone de débarquement, espace d'attente abrité etc.

8- Tous les nouveaux stationnements hors rue (à l'air libre, étagés ou souterrains) doivent respecter des critères d'accessibilité universelle : emplacement, type de revêtements, caractéristiques du parcours piéton depuis les places de stationnement vers les lieux de destination et la sortie, éclairage, signalisation, critères des bornes de perception et guichet automatique, nombre, emplacement et critères d'aménagement des stationnements réservés, sécurité et alarme incendies etc.

- Adopter une configuration des places réservée où l'allée latérale à la largeur d'une place de stationnement. Cette configuration permet d'augmenter ou de diminuer aisément le nombre de places réservées, en fonction du taux d'occupation observé. Une allée latérale plus large facilite également l'accès au véhicule pour les personnes utilisant une aide à la mobilité.



Exemple d'aménagement universel pour la recharge de véhicules électriques



Exemple de places réservées hors rue



Photo Ex Aequo

Tarification

Accessibilité universelle de l'aménagement, des communications et des programmes et services

9- Lors de la signature de partenariats avec **les gestionnaires privés**, s'assurer que le stationnement hors rue respecte les critères d'accessibilité universelle dans ses aménagements (voir recommandation 8).

10- S'assurer que **la hausse des tarifs** dans certaines zones fortement occupées **ne développe pas du stationnement sauvage** qui nuirait à l'usage des trottoirs.

11- Uniformiser et simplifier la façon de payer les droits de stationnement : caractéristiques, hauteurs et implantations des machines limitant les manipulations, les déplacements, et les efforts intellectuels de l'usager. Toutes les bornes de paiement (sur rue, hors rue et sur stationnement contrôlé type guérite) doivent respecter des critères d'accessibilité universelle et la tarification doit être la même pour tous.

12- S'assurer que les **applications développées servant à acquitter les frais de stationnement** soient accessibles, utilisables et facilement compréhensibles.

Encadrement réglementaire et signalisation

Accessibilité universelle de l'aménagement, des communications et des programmes et services

13- S'assurer que la **nouvelle signalisation** est facile à comprendre et permet à tous les usagers de se repérer et de s'orienter : implantation, taille des polices, utilisation de pictogrammes, couleurs et contrastes etc.

14- S'assurer que les **stationnements des nouveaux projets immobiliers majeurs** respectent les critères d'accessibilité universelle (voir recommandation 8).

15- Le **guide d'intégration architecturale des stationnements** étagés devrait inclure des critères d'accessibilité universelle (voir recommandation 8).

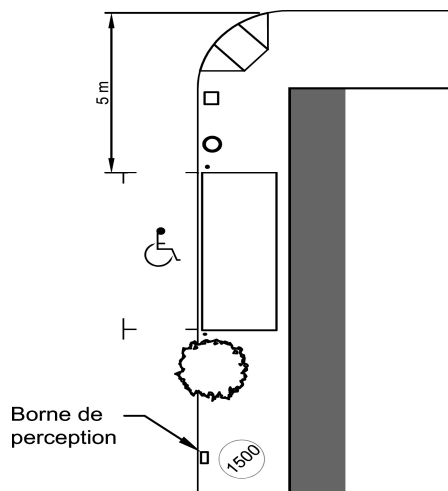
16- Dans le règlement visant la **végétalisation des stationnements hors rue** de surface de plus de 25 places, intégrer des **propositions d'aménagement et de revêtement qui respectent les critères d'accessibilité universelle**.

- La végétalisation du stationnement et le confort qu'elle procure à l'usager (ombre et fraîcheur) sont des atouts en termes d'accessibilité à condition d'être vigilant sur les aménagements. Les aires de stationnement, les bateaux-pavés, les débarcadères, les chemins piétons et les surfaces où sont

localisées les équipements doivent avoir un revêtement ferme, stable, uniforme et antidérapant. Le gravier, la poussière de pierre ou le pavé alvéolé sont à éviter. Les revêtements choisis doivent offrir des caractéristiques d'accessibilité tout en évitant l'absorption de chaleur et/ou en étant perméables.

17- Suite à l'élimination des places de stationnement aux intersections, nous avons noté la volonté de **concertation sur la révision des normes afférentes aux places réservées aux personnes à mobilité réduite sur la rue**. Nous sommes intéressés à participer à cette étude afin que les critères d'accessibilité universelle soient intégrés, entre autres :

- Relocaliser des places réservées le plus près possible de l'intersection pour favoriser l'utilisation du bateau-pavé. Si la configuration ne le permet pas, s'assurer d'un bateau-pavé à proximité de la place réservée, permettant de franchir la dénivellation trottoir/chaussée.
- Aménager un nombre suffisant de places réservées le long des artères commerciales.
- Standardiser les caractéristiques de la zone de débarquement ou de l'allée latérale de circulation, emplacement et caractéristiques du dispositif de paiement, hauteur libre, signalisation, etc.



Exemple de place réservée sur rue



*Photo Inclusive Design standards
London Legacy development Corporation - Mars 2013*

18- La **stratégie sur les stationnements incitatifs et les critères d'implantation** doit intégrer des aménagements accessibles à tous, des places réservées aux personnes à mobilité réduite et le développement de modes de transports accessibles à tous.

- À proximité immédiate d'un pôle de transport collectif, le stationnement ne doit pas s'imposer devant la densité. Dans une zone desservie par un mode efficace de transport en commun, la densité des habitations et les parcours piétons doivent être privilégiés.

Questions soulevées lorsque le stationnement et la mobilité active s'opposent

- Comment favoriser l'utilisation du transport en commun aux personnes à mobilité réduite non détentrices de vignette (familles, aînés...) en termes de stationnements incitatifs ?
- Comment assurer la sécurité et offrir des mesures alternatives aux personnes à mobilité réduite non détentrices de vignette (familles, aînés...) lorsque le stationnement est situé loin d'un lieu de destination ? (exemple des parcs, des espaces de loisirs...)

19- Revoir le **nombre de stationnements exigés par unité d'habitation et l'aménagement de stationnements en façade de bâtiments** pour éviter la multiplication des entrées charretières.

- Dans une rue bordée de petits bâtiments en rangée, la succession des entrées charretières génère un parcours difficile pour les piétons, tout particulièrement les personnes qui ont des difficultés de mobilité, aînés, personnes en fauteuil, personnes non voyantes etc.

Gouvernance et partage des compétences

Accessibilité universelle des programmes et services

20- S'assurer du suivi de l'offre et de la demande des places réservées aux personnes à mobilité réduite.

21- S'assurer de la planification du déneigement et d'un entretien réguliers des chemins piétons, des équipements et des stationnements, en priorisant les **stationnements réservés et les débarcadères**.



Photos Ex Aequo

Conclusion

Une société inclusive implique que toute personne, quelles que soient ses capacités, doit pouvoir fréquenter tout lieu public, toute installation, etc.; utiliser, recevoir, dispenser des services; avoir accès à l'information sous toute forme, de façon similaire à l'ensemble de la population. Similaire signifie au même endroit, au même moment, au même coût, avec la même sécurité et en vivant une expérience comparable. Plus les obstacles sont éliminés, plus la société est inclusive. Pour atteindre cet objectif, chaque nouvelle politique de la ville doit prendre en compte le bien-être de tous ses habitants, y compris celui qui se déplace moins bien, celui qui voit ou qui entend moins bien, celui qui a des difficultés de communication....

Comme nous l'avons expliqué, l'accessibilité universelle du stationnement ne concerne pas seulement les places réservées, plusieurs citoyens ont des besoins auxquels l'aménagement de ces places ne répond pas. L'accessibilité universelle propose des aménagements, des moyens de communication, et des programmes et services qui intègrent les besoins de tous les usagers. Les enjeux de l'accessibilité universelle devraient être pris en compte sur l'ensemble de la Politique de stationnement de la ville de Montréal.

Ainsi, en améliorant l'usage, le confort, et la sécurité de **tous** les Montréalais, la Politique de stationnement contribuera au développement d'une ville durable et à échelle humaine.



Annexe

Montréal, ville universellement accessible

Politique municipale d'accessibilité universelle

Notre but:

Faire de Montréal une ville universellement accessible.

Notre vision de l'accessibilité universelle:

L'accessibilité universelle touche tous les aspects de la vie des personnes et s'appuie sur le respect des droits de tous les citoyens.

Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

Les principes directeurs de nos actions:

En matière d'accessibilité universelle, la Ville de Montréal s'engage à:

- assumer un leadership;
- intégrer l'accessibilité universelle à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales;
- veiller à la cohérence et à la complémentarité de l'ensemble des interventions;
- soutenir le partage d'expertises et valoriser l'innovation dans une perspective d'amélioration continue;
- favoriser un partenariat actif avec les organismes du milieu;
- adopter et rendre publics les plans d'action conjoints et les bilans des réalisations.

La portée de cette politique:

- concerne exclusivement les compétences municipales;
- cible quatre axes d'intervention :
 - architectural et urbanistique;
 - programmes, services et emploi;
 - communications;
 - sensibilisation et formation;
- lie la Ville et ses mandataires;
- se développe en fonction des ressources dont la Ville se dote.