



Pour un Plan d'urbanisme et de mobilité réellement inclusif

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre de la consultation publique (Réflexion 2050) visant l'adoption d'un Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050)

6 Octobre 2022



Table des matières

Table des matières	2
Présentation d'Ex aequo	3
Qu'est-ce que l'accessibilité universelle ?	3
Qu'est-ce qu'une situation de handicap ?	4
Introduction	5
Pour un Plan d'urbanisme et de mobilité réellement inclusif	6
Conclusion	19
Nos revendications	20
Bibliographie	21
Annexe 1	22
Annexe 2	27

Présentation d'Ex aequo

Fondé en 1980, Ex aequo est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont : le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation et l'action citoyenne.

La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalisent par des activités par et pour les membres. Elles peuvent prendre différentes formes : information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication.

Ex aequo développe ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles. Sur les mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux autres groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.

Qu'est-ce que l'accessibilité universelle ?

L'accessibilité universelle (parfois aussi nommé « Design universel ») touche toutes les sphères de la société. La Ville de Montréal définit ce concept comme suit : « 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 »¹. Dans le domaine de l'habitation, cela signifie que les logements sont pensés et construits de façon à ce que tous les membres de la société puissent y habiter et réaliser des activités. Dans le domaine de la mobilité et des infrastructures, cet

¹ VILLE DE MONTRÉAL. *Accessibilité universelle ; Plan d'action 2015 – 2018*, Service de la diversité sociale et des sports, p.10.

environnement doit être conçu et pensé d'une manière permettant à toute personne de pouvoir y circuler et de l'utiliser d'une façon similaire, peu importe ses capacités et ses limitations fonctionnelles. Selon les données de « l'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 », 33 % de la population québécoise vit avec une ou des limitations fonctionnelles et cette proportion va augmenter avec le vieillissement de la population².

Lorsque des infrastructures et des environnements ont été conçus et construits d'une manière qui empêche une partie importante des citoyens et des citoyennes de s'y rendre ou de les utiliser, il s'agit d'une discrimination systémique basée sur le capacitisme. La Ville de Montréal devrait donc adopter des mesures structurantes, adopter des normes contraignantes et financer adéquatement la lutte au capacitisme, comme le prévoit la Charte montréalaise des droits et responsabilités.

Qu'est-ce qu'une situation de handicap ?

La limitation fonctionnelle d'une ou d'un individu ne cause pas à elle seule la situation de handicap. La situation de handicap apparaît lorsqu'on a conçu l'environnement pour n'être utilisable que par une partie de la population. Des enfants en bas âge ou des personnes âgées, par ailleurs en parfaite santé, peuvent se retrouver en situation de handicap en rencontrant un environnement qui n'est pas conçu en fonction de leurs besoins et de leurs capacités. N'importe qui peut d'ailleurs se retrouver en situation de handicap à tout moment de sa vie suite à une maladie, à une blessure ou à la vieillesse. L'accessibilité universelle vise à éliminer les obstacles à l'origine des situations handicapantes. Ainsi, toutes les citoyennes et tous les citoyens pourraient vivre, circuler et utiliser les environnements de manières autonomes et similaires.

² FOURNIER, Claire, Gaëtane DUBÉ, Linda CAZALE, Marcel GODBOUT et Maxime MURPHY (2013). *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 : Utilisation des services de santé et des services sociaux des personnes avec incapacité*, Volume 2, Québec, Institut de la statistique du Québec, p.39.

Introduction

Ex aequo salue l'initiative de la Ville de Montréal de mettre à jour ses Plans d'urbanisme et de mobilité et partage ses objectifs. En particulier, celui d'accélérer la transition écologique en rendant Montréal - Tiohtià:ke carboneutre avant 2050 (bien que nous croyons que nous devrions viser la carboneutralité dans des délais plus brefs). Également, celui de renforcer la solidarité, l'équité et l'inclusion sur son territoire. Nous comprenons l'utilité de se doter d'un Plan d'urbanisme et de mobilité couvrant une si longue période (PUM 2050) et nous souhaitons réfléchir avec vous sur l'évolution que nous espérons pour notre ville d'ici 2050.

Nous sommes par contre préoccupéEs par la détérioration de la situation en matière d'accessibilité universelle ces dernières années. Nous aurions l'esprit plus tranquille pour cette réflexion si nous ne nous butions pas au quotidien aux obstacles que nous rencontrons lors de nos déplacements, ainsi que les délais et la complexité des démarches administratives pour obtenir les services dont nous avons besoin. Avant de vous soumettre nos commentaires concernant le document « Projet de Ville », nous souhaitons vous rappeler que plusieurs engagements pris par la Ville de Montréal au cours des dernières années ne sont toujours pas concrètement appliqués.

Par exemple, la problématique des délais pour le déneigement des débarcadères pour le transport adapté n'a pas été réglée au cours des dernières années, malgré l'adoption d'une résolution à cet effet par le conseil municipal du 25 février 2019³. Nous demeurons également alarméEs par l'augmentation du temps d'attente pour la prise en charge des dossiers du Programme d'adaptation de domicile de Montréal au cours des derniers mois. Pourtant, la Ville s'est engagée auprès de l'Ombudsman à réduire ces délais et le nombre de dossiers en attente d'une prise en charge avant le 1er mars 2022. La perte, au cours des

³ Voir annexe 2.

dernières années, d'arrêts d'autobus qui étaient auparavant universellement accessibles, ainsi que de débarcadères et de stationnements pour les personnes handicapées, est également un recul important en ce qui concerne l'accessibilité universelle à Montréal. Nous vous invitons à prendre connaissance de nos préoccupations concernant ces enjeux actuels, que nous avons ajoutés dans l'annexe 1. Nous demeurons disponibles pour collaborer avec vous afin que nous trouvions ensemble des solutions.

Pour un Plan d'urbanisme et de mobilité réellement inclusif

Nous avons pris connaissance avec grand intérêt du projet d'adopter un Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. L'adoption de ce plan est une bonne idée et nous sommes en accord avec les objectifs visés. Voici donc nos recommandations à propos du « Projet de ville », l'objet de cette consultation.

Pour commencer, nous invitons la Ville à y inclure des échéanciers et des objectifs clairs à court et moyen termes, car 2050 est très loin. Identifier des échéances et des objectifs à long terme nous assureraient ensuite d'atteindre les grands objectifs du PUM. Nous invitons également la Ville à réaliser annuellement un bilan visant à documenter l'évolution de la situation. Par bilan, nous n'entendons pas seulement une liste des réalisations effectuées, mais bien une analyse rigoureuse de l'état de la situation, qui tient compte à la fois des avancées, mais aussi des reculs, en vue d'atteindre les objectifs visés.

Nous souhaitons souligner qu'on fait souvent mention dans le document des « personnes les plus vulnérables » et que cette appellation est particulièrement floue. En effet, par moments, ce terme semble s'appliquer aux piétonNEs, à d'autres endroits aux personnes à faible revenu et à d'autres, aux personnes âgées ou en situation de handicap. Pourtant, chaque usagère et usager peuvent se trouver en situation de vulnérabilité par rapport à quelqu'un d'autre. Les automobilistes sont vulnérables par rapport aux véhicules des camionneurs, aux

autobus et aux trains ; les cyclistes, par rapport aux véhicules motorisés ; les piétonnes et piétons, par rapport à tout type de véhicule ; les enfants, les personnes âgées ou celles ayant une incapacité physique ou visuelle, par rapport aux autres personnes piétonnes lorsque celles-ci sont distraites.

C'est pourquoi nous croyons que réaliser des aménagements selon les principes de l'accessibilité universelle répond aux besoins de toutes et tous. Chaque personne bénéficie de tels aménagements et ils ne sont donc pas destinés seulement à l'usage des « personnes les plus vulnérables ». Il suffit, pour s'en convaincre, de voir la diversité des personnes utilisant les ascenseurs des stations de métro accessibles pour se rendre compte qu'ils sont utiles à toutes et tous : familles avec enfants, cyclistes avec leurs vélos, personnes transportant des objets encombrants, personnes simplement fatiguées après leurs journées de travail, etc. Nous vous invitons donc à préciser dans le texte de qui vous parlez lorsqu'il est question des « personnes les plus vulnérables » ou encore de remplacer cette expression par « toutes les citoyennes et tous les citoyens ».

Dans les pages qui suivent, nous citerons d'abord le texte actuel entre guillemets et proposerons ensuite les modifications souhaitées en bleu.

Section « Des quartiers qui font place à la mobilité douce et au design universel »
(p. 88 à 91)

Page 88 : « Les quartiers, les réseaux et les services de transport doivent être adaptés aux besoins différenciés des personnes en matière d'accessibilité pour ne plus dépendre uniquement du transport adapté. »

D'abord, les quartiers, les réseaux et les services de transport devraient être **universellement accessibles** plutôt qu'« adaptés ». En effet, lorsque l'on conçoit une infrastructure en fonction des principes de l'accessibilité universelle, on n'a pas besoin de l'adapter par la suite, car elle répond déjà aux besoins de toutes et tous.

Aussi, considérant les problèmes actuellement observables en matière d'accessibilité universelle, notamment lors de la piétonnisation de certaines rues, nous souhaiterions qu'il soit précisé que les réseaux piétonniers doivent également être universellement accessibles. En effet, nous pouvons donner comme exemples de barrières actuelles : l'omniprésence de vélos (électriques ou non), de cyclomoteurs, de trottinettes et de planches électriques circulant à haute vitesse sur les rues piétonnières (même aux endroits où c'est interdit)⁴, ce qui pose un risque pour la sécurité des piétonnEs de manière générale, en particulier, pour celle des enfants et des personnes ayant une limitation fonctionnelle. L'alternance, également, sur certaines rues piétonnières, du côté sur lequel se trouve le trottoir qui devrait être dégagé, ce qui oblige les personnes ayant une limitation visuelle à changer de côté à chaque coin de rue. Aussi, les obstacles comme les pancartes publicitaires que les commerçantEs placent sur la zone de circulation sur trottoirs qui devraient être accessibles.

C'est pourquoi nous proposons de remplacer ce libellé par le suivant :

« Les quartiers, les réseaux (y compris les réseaux piétonniers) et les services de transport doivent être universellement accessibles pour répondre aux besoins différenciés des personnes en matière d'accessibilité et ne plus dépendre uniquement du transport adapté »

Page 90 Éléments d'une vision d'avenir

Nous avons des inquiétudes concernant la signification que pourrait prendre l'expression « de façon équitable ».

« Grâce à une approche inclusive de la mobilité, les parcours dans la ville ne présentent aucun obstacle et une offre variée de services de mobilité permet à

⁴CORRIVEAU, Jeanne. *La présence de scooters dans les rues piétonnes dérange*, Le Devoir, 18 juillet 2022. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/734955/transports-la-presence-de-scooters-dans-les-rues-pietonnes-derange>

toute personne de tous âges, peu importe ses capacités physiques, visuelles, auditives ou cognitives, de se rendre à destination de façon équitable. »

Que signifie « se rendre à destination de façon équitable » ? Nous nous inquiétons de la possibilité que certaines personnes puissent considérer qu'un parcours permet de se rendre à destination de façon équitable, même lorsque celui-ci n'est que partiellement accessible. Si, par exemple, nous pouvons atteindre une destination à l'aide du transport adapté, mais qu'il n'est pas possible de nous y rendre par nos propres moyens ou en utilisant le réseau de transport en commun régulier, est-ce que ce sera tout de même considéré comme équitable ?

Nous proposons donc d'ajouter les mots « **universellement accessibles** » après « services de mobilité » et de remplacer « de façon équitable » par « **de manière entièrement autonome et, lorsque ce n'est pas possible, de manière équivalente** ».

Plus loin à la même page, on peut lire :

« Tous les acteurs ont adopté les principes du design universel pour s'assurer d'un véritable accès aux services, aux commerces, aux équipements et, plus généralement, à la vie urbaine, et ce, en toutes saisons. »

Bien que cette vision d'avenir nous semble aller de soi, nous constatons qu'actuellement, même lorsque les acteurs et actrices affirment adhérer aux principes de l'accessibilité universelle, ceux-ci ne sont pas toujours réellement mis en application (surtout pas « en toutes saisons », nous vous invitons à observer les photos se trouvant sur la page couverture, celle de gauche fut prise en 2022). L'application des principes de l'accessibilité universelle doit devenir une obligation et il est donc nécessaire d'adopter des mesures réglementaires contraignantes en ce sens.

Nous proposons donc de le préciser dans le texte et de remplacer ce libellé par ce qui suit : « Tous les acteurs ont adopté les principes du design universel et ont l'obligation de les appliquer concrètement pour garantir un véritable accès aux services, aux commerces, aux équipements et, plus généralement, à la vie urbaine, et ce, en toutes saisons. Lorsque de nouvelles infrastructures sont réalisées ou des politiques mises en place sans inclure les principes du design universel, les acteurs s'exposent à des pénalités financières dissuasives. »

Page 91 Défis

Nous donnons ici un exemple d'utilisation de l'adjectif « vulnérable » :

« Aménager toutes les rues pour la sécurité et le confort des usagères et des usagers plus vulnérables »

Nous proposons de remplacer cette phrase par :

« Aménager toutes les rues pour la sécurité et le confort de l'ensemble des usagères et des usagers »

Comme nous l'avons expliqué plus tôt, nous proposons de remplacer dans la prochaine phrase le terme « équitable », que nous trouvons trop flou.

« Aménager la ville sans obstacle à la mobilité afin d'en bénéficier de façon équitable, autonome et simultanée, en toutes saisons »

Nous proposons de remplacer cette phrase par la suivante : « Aménager la ville sans obstacle à la mobilité afin que toutes et tous puissent en bénéficier d'une manière entièrement autonome et simultanée ou, à défaut, d'une manière équivalente, et ce, en toutes saisons ».

Section : « Un accès au territoire facilité par des transports collectifs efficaces et de grandes infrastructures bien intégrées au milieu »

Page 98 Éléments d'une vision d'avenir

« Les services et les équipements liés au réseau de transport collectif sont universellement accessibles. »

Considérant le chemin qu'il reste à faire pour rendre le réseau de transport collectif universellement accessible (par exemple, il y a moins du tiers des stations de métro qui sont actuellement accessibles), nous souhaitons que ce soit précisé qu'il devra le devenir complètement.

Nous proposons de préciser « **sont tous universellement accessibles** », pour mettre fin à des décennies de violations des droits de la personne et de discrimination systémique.

Page 99 « La capacité des personnes à se déplacer et l'accessibilité des secteurs d'emplois ne constituent plus des barrières à l'emploi. »

Puisque nous considérons que les enjeux d'accessibilité ne devraient plus jamais être un obstacle à la possibilité d'occuper un emploi, peu importe où cet emploi se situe, nous proposons de remplacer « secteurs d'emplois » par « **lieux d'emplois** ». En effet, il ne faut pas penser uniquement aux grandes zones industrielles enclavées, mais aussi aux commerces de proximité qui fournissent des emplois. Il y a lieu d'assurer l'accessibilité de ces lieux d'emploi qui animent les artères commerciales et font face à une grave pénurie de main-d'œuvre.

Après « Améliorer l'accessibilité, les conditions de mobilité et la fréquentation du transport collectif sur l'ensemble du territoire », nous proposons d'ajouter les points suivants ;

- Faire en sorte que l'aménagement des réseaux piétonniers et routiers ne soit plus un frein à la mise en accessibilité universelle du transport collectif.
- Veiller à ce que l'aménagement des réseaux piétonniers et routiers tienne en compte de la cohabitation de toutes les usagères et de tous les usagers.
- Faire en sorte que l'aménagement tienne compte des exigences du service de transport adapté.

En effet, aucune mesure satisfaisante n'a été mise en place pour régler la problématique que les nouvelles infrastructures créent en empêchant le transport adapté de conduire les personnes à leur destination. Par exemple, la conception actuelle des rues piétonnes rend souvent impossible pour les usagères et les usagers de se faire déposer à leur destination et donc de s'y rendre de manière sécuritaire. Les personnes conduisant le transport adapté ne peuvent accompagner l'usagère ou l'usager jusqu'à la porte lorsqu'elles stationnent le véhicule sur une rue transversale, car elles ne peuvent quitter des yeux leur véhicule s'il y a une autre personne à l'intérieur, qui ne peut être laissée seule.

Nous souhaitons préciser ici que nous ne sommes pas opposés aux rues piétonnières. Au contraire, nous souhaitons voir se multiplier les infrastructures facilitant la mobilité active, à condition de les concevoir dès le départ d'une manière qui ne nuise pas à la cohabitation de toutes les citoyennes et de tous les citoyens.

Page 114 Éléments d'une vision d'avenir

Nous voyons plusieurs défis supplémentaires à relever que l'on ne retrouve pas actuellement dans « Projet de ville » si nous souhaitons atteindre ses objectifs :

« La population se déplace majoritairement en modes de transport actifs et collectifs pour se rendre à des commerces de proximité universellement accessibles. Déambuler sur une artère commerciale est agréable à toute heure du jour, été comme hiver. »

D'abord, la très grande majorité des commerces de proximité sont situés dans de petits locaux (moins de 300 mètres carrés) et n'ont donc actuellement pas l'obligation d'être universellement accessibles. Des modifications aux règlements existants, pour y inclure les petits commerces, doivent donc être apportées si nous souhaitons atteindre cet objectif. Nous proposons donc de développer des outils pour que les commerces déjà construits aient l'obligation de devenir universellement accessibles à moyen terme et que la Ville simplifie les démarches pour obtenir des subventions à cet effet. Considérant que les commerçantEs sont souvent locataires des locaux qu'ils et qu'elles occupent, cette obligation devrait revenir aux propriétaires. Également, pour rendre un commerce universellement accessible, rendre l'entrée accessible n'est pas suffisant : il faut aménager des allées suffisamment larges pour pouvoir y circuler d'une manière sécuritaire, sans risquer de tout casser sur son chemin.

Page 118 Éléments d'une vision d'avenir

Ici encore, nous considérons que la notion de « Montréalaises et Montréalais les plus vulnérables » est ambiguë et regroupe une grande diversité de situations différentes :

« Les quartiers sont dynamisés par la mise en réseau d'espaces publics, de services et d'équipements collectifs de proximité. Ces réseaux activent et maintiennent la participation sociale de toutes et tous, peu importe le genre,

l'âge, l'origine, la situation économique et familiale, les capacités ou les compétences.

L'offre est particulièrement soutenue dans les quartiers accueillant les Montréalaises et Montréalais les plus vulnérables. »

Dans la ville de 2050 dont nous rêvons, il y a une grande mixité sociale et il n'y a plus de quartiers où sont regroupées les personnes dites « vulnérables ». Nous souhaitons que ne soient plus regroupées au même endroit les résidences destinées aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes immigrantes ou aux personnes à faibles revenus.

Nous proposons donc de remplacer cette section par : « **Toutes les citoyennes et tous les citoyens peuvent habiter le quartier de leur choix, peu importe leur genre, leur âge, leur origine, leur situation économique, leurs capacités ou leurs compétences. Tous les quartiers sont dynamisés par la mise en réseau d'espaces publics, de services et d'équipements collectifs de proximité qui activent et maintiennent la participation sociale de toutes et de tous.** »

Section « Des bâtiments écoénergétiques, adaptables, résilients et polyvalents (p.127 à 133)

Le comité Habitation d'Ex aequo a déposé le 15 août dernier auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal un mémoire intitulé « Bâtissons dès aujourd'hui la société inclusive de demain », dans le cadre de la consultation concernant l'adoption prochaine d'une Politique métropolitaine d'habitation. Nous ne reprendrons donc pas ici la totalité de l'argumentaire que nous y avons développé et nous vous invitons à le consulter sur notre site internet⁵.

⁵ <https://exaequo.net/wp-content/uploads/2022/10/Batissons-des-aujourd'hui-la-societe-inclusive-de-demain-Ex-Aequo.pdf>

Nous ne formulerons donc que quelques commentaires sur le contenu du « Projet de Ville » et résumerons les revendications que nous avons déjà formulées auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal plus tôt cette année.

Portrait de la situation actuelle

D'abord, nous sommes en accord avec les constats que vous faites de la situation actuelle :

« Certaines populations sont victimes de discrimination dans l'accès au logement. Celle-ci est souvent liée à l'origine ethnique, à la capacité fonctionnelle, à l'âge, à l'identité de genre, au statut d'immigration, au type de ménage et au statut socioéconomique. »

Plus loin :

« L'offre de logements accessibles et adaptables est insuffisante alors que les besoins sont appelés à croître avec le vieillissement de la population. L'adaptation de la majeure partie du parc de logements existants est complexe et peut s'avérer très coûteuse. »

Nous souhaitons vivre dans une ville inclusive où toutes les citoyennes et tous les citoyens arrivent à se loger adéquatement. Il est en effet beaucoup plus complexe et coûteux d'adapter des logements après coup, quand ils n'ont pas été conçus dès le départ pour répondre aux besoins évolutifs des personnes qui les occupent, en prévoyant à l'avance une facile adaptabilité. C'est pourquoi on doit cesser dès maintenant de construire des bâtiments dont la conception empêche d'emblée une partie importante de la population d'y accéder, de les utiliser ou d'y habiter.

Éléments d'une vision d'avenir

L'affirmation suivante est totalement insuffisante à notre avis.

p.132 « L'offre de logements accessibles et adaptables s'est accrue considérablement. »

Pour mettre fin à la discrimination basée sur le capacitisme en matière d'habitation, il ne faut pas seulement construire davantage de logements accessibles et adaptables : il faut plutôt cesser de construire des logements qui ne sont pas accessibles et habitables par toutes et tous. Nous souhaitons avoir les mêmes choix que toutes les citoyennes et tous les citoyens quant à l'endroit où nous voulons habiter, tel que le prévoit la « Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées ».

Les États Parties à la présente Convention reconnaissent à toutes les personnes handicapées le droit de vivre dans la société, avec la même liberté de choix que les autres personnes, et prennent des mesures efficaces et appropriées pour faciliter aux personnes handicapées la pleine jouissance de ce droit ainsi que leur pleine intégration et participation à la société, notamment en veillant à ce que :

a) Les personnes handicapées aient la possibilité de choisir, sur la base de l'égalité avec les autres, leur lieu de résidence et où et avec qui elles vont vivre et qu'elles ne soient pas obligées de vivre dans un milieu de vie particulier

b) Les personnes handicapées aient accès à une gamme de services à domicile ou en établissement et autres services sociaux d'accompagnement, y compris l'aide personnelle nécessaire pour leur permettre de vivre dans la société et de s'y insérer et pour empêcher qu'elles ne soient isolées ou victimes de ségrégation ;

c) Les services et équipements sociaux destinés à la population générale soient mis à la disposition des personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, et soient adaptés à leurs besoins.

Nous ne voulons plus qu'il y ait des logements prévus « pour personnes handicapées », alors que la plupart des logements continueraient à nous être inaccessibles. Nous proposons donc de remplacer ce libellé par : « **Tous les nouveaux logements construits sont universellement accessibles et facilement adaptables, pour répondre durablement aux besoins évolutifs des personnes qui les occupent.** »

Défis

Nous voyons d'un œil différent les défis qui se dressent devant nous et proposons donc d'apporter des modifications aux énoncés suivants :

p.133 « S'assurer que les logements sont bien conçus, avec une proportion substantielle de grands logements et de logements accessibles et adaptés.

Promouvoir la réalisation de logements évolutifs et répondant davantage aux différents besoins, actuels et futurs, des ménages ».

Tout comme il est impensable et interdit au Québec de construire un immeuble à logement sans sortie de secours ou ayant des chambres sans fenêtres, il devrait être impensable et interdit de construire des logements qu'une partie importante des citoyenNEs ne peuvent pas habiter. Adopter des normes rendant obligatoire l'application des principes de l'accessibilité universelle est l'outil qui permettrait de mettre fin à la discrimination basée sur le capacitisme qui perdure dans le domaine de l'habitation.

Nous proposons donc de remplacer ce libellé par :

« S'assurer que tous les logements sont bien conçus en intégrant obligatoirement les principes de l'accessibilité universelle dans le but d'assurer la réalisation de logements évolutifs et répondant davantage aux différents besoins, actuels et futurs, des ménages, avec une proportion substantielle de grands logements ».

La Ville doit également tout mettre en œuvre pour relancer les chantiers de construction de logements sociaux et communautaires. Les moyens financiers ne doivent plus être un obstacle empêchant des citoyennes et des citoyens d'habiter dans notre ville. Nous croyons enfin que les investissements en ce sens devraient être effectués par le biais du programme AccèsLogis existant. Il est le seul à ce jour qui permette de construire des logements à la fois accessibles,

adaptables et réellement abordables pour les personnes ayant une limitation fonctionnelle et un faible revenu.

L'accessibilité universelle en habitation permettrait également d'atteindre plus rapidement l'objectif de carboneutralité. En effet, lorsqu'un logement est facile à adapter, il est simple et peu coûteux de l'adapter aux besoins évolutifs des ménages qui l'occupent. La différence de coût entre construire un logement accessible et adaptable est minime ou nulle lorsque l'accessibilité universelle est prévue dès la conception⁶. On minimise aussi à moyen et long termes les coûts d'adaptations futures et le gaspillage de matériaux de construction qui s'en suit.

⁶ GRAVEL, ANDRÉ. *Analyse d'impact réglementaire ; Projet de règlement modifiant le Code de construction, chapitre I, Bâtiment, visant l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitation*, Régie du bâtiment du Québec, 28 février 2017, 12 pages.

Conclusion

Les membres d'Ex aequo partagent le désir de voir notre ville atteindre la carboneutralité. Nous souhaitons l'atteinte rapide de cet objectif, bien avant 2050. Les revendications de la section suivante visent à nous permettre de continuer à vivre dans notre ville, dans le quartier de notre choix, et de faciliter nos déplacements de manière autonome et sécuritaire. Le tout, en réduisant notre impact carbone en minimisant notre recours au transport adapté. Dans la ville dans laquelle nous souhaitons vivre, les nouvelles infrastructures sont conçues d'une manière qui permet une utilisation égalitaire par toutes et tous les citoyenNes : on a fait disparaître les obstacles du passé à l'origine des situations handicapantes.

Nous portons ces revendications depuis des décennies. Nous voulons que nos droits en tant que citoyennes et citoyens soient respectés et nous souhaitons vivre dans une ville sans discrimination systémique. Il est temps d'agir : nous demandons donc à la Ville d'inclure dans le prochain PUM de nouvelles normes obligatoires, de nouveaux règlements et des outils pour corriger les injustices du passé.

Nos revendications

1. **Se doter d'objectifs clairs à court et moyen termes et réaliser annuellement des bilans rigoureux pour analyser l'évolution de la situation.**
2. **Élaborer des plans clairs et mis à jour régulièrement qui illustrent l'emplacement des espaces de stationnement réservés, des débarcadères et de tout autre aménagement affectant l'accessibilité universelle.**
3. **Obliger la prise en compte des impacts sur le transport en commun et l'accessibilité universelle avant d'amorcer un projet et faire en sorte que les stations d'autobus qui sont universellement accessibles le demeurent.**
4. **L'imposition de pénalités financières dissuasives lorsque des infrastructures sont construites sans respecter les principes de l'accessibilité universelle.**
5. **Modifier les règlements municipaux pour rendre tous les nouveaux logements construits universellement accessibles.**
6. **Exiger que des modifications soient apportées au Code de construction pour assujettir les petits commerces aux obligations en matière d'accessibilité universelle.**
7. **Développer des outils pour faciliter la mise en accessibilité des commerces déjà construits et faire en sorte que la Ville simplifie les démarches pour obtenir des subventions à cet effet.**
8. **Mettre en place une réglementation pour empêcher que des travaux de rénovation rendent inaccessibles des commerces qui étaient auparavant accessibles.**
9. **Cesser de nous désigner en tant que « personnes vulnérables ».**

Bibliographie

Convention relative aux droits des personnes handicapées et Protocole facultatif, New York, 30 mai 2007, accessible à l'adresse <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-f.pdf>

CORRIVEAU, Jeanne. *La présence de scooters dans les rues piétonnes dérange*, Le Devoir, 18 juillet 2022. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/734955/transports-la-presence-de-scooters-dans-les-rues-pietonnes-derange>

FOURNIER, Claire, Gaëtane DUBÉ, Linda CAZALE, Marcel GODBOUT et Maxime MURPHY (2013). *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 : Utilisation des services de santé et des services sociaux des personnes avec incapacité*, Volume 2, Québec, Institut de la statistique du Québec, p.39.

GRAVEL, ANDRÉ. *Analyse d'impact réglementaire ; Projet de règlement modifiant le Code de construction, chapitre I, Bâtiment, visant l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitation*, Régie du bâtiment du Québec, 28 février 2017, 12 pages.

OMBUDSMAN DE MONTRÉAL. *Rapport annuel 2021*, p.37 et 38.

OMBUDSMAN DE MONTRÉAL. *Rapport concernant des aménagements urbains réalisés à l'été 2020 ; Mobilité pour tous en temps de crise et après*, décembre 2020, 85 pages.

VILLE DE MONTRÉAL. *Accessibilité universelle ; Plan d'action 2015 – 2018*, Service de la diversité sociale et des sports, p.10.

Annexe 1

Déneigement des débarcadères pour le Transport adapté

Nous avons toutes et tous vécu les périodes de confinement et les couvre-feux durant la pandémie. Nous, les personnes à mobilité réduite, revivons ce même type de confinement toutes les années, à chaque tempête de neige. Nous demandons depuis des décennies qu'on mette en place des solutions pour ne plus être confinés à la maison durant des jours, voire des semaines. Nous avons donc vu d'un bon œil l'adoption par le conseil municipal en 2019 d'une motion visant à ce que les stationnements et les débarcadères pour personnes en situation de handicap soient déneigés pendant ou immédiatement après les opérations de déneigement :

Les rayons de trottoirs doivent être dégagés lors des opérations de déblaiement. Pendant ou immédiatement après les opérations de déblaiement, la neige accumulée dans les zones de stationnement et les débarcadères pour personnes à mobilité réduite identifiés par de la signalisation permanente est dégagée de façon telle à permettre un accès facile et sécuritaire⁷.

Pourtant, malgré l'adoption de cette motion, la situation ne s'est pas améliorée au cours des derniers hivers. Les lacunes du déneigement ont continué d'empêcher beaucoup de personnes à mobilité réduite de pouvoir quitter leur domicile durant plusieurs jours, voire plusieurs semaines, après chaque tempête. Cette situation est une entrave à notre participation sociale puisque nous ne pouvons pas nous déplacer durant une bonne partie de l'hiver. Elle complique la poursuite de nos études, notre maintien à l'emploi ou la réalisation de nos activités. Nous espérons que la Ville agira enfin pour régler la situation en prenant des mesures concrètes pour mettre en œuvre la résolution qu'elle a déjà votée et ce pas en 2050, mais bien dès cet hiver.

⁷ Motion adoptée à l'Assemblée ordinaire du conseil municipal du 25 février 2019 (voir annexe 2).

Amélioration des délais du Programme d'adaptation de domicile - Montréal

Une enquête fut menée par le Bureau de l'Ombudsman de Montréal à propos d'une situation où une personne ayant un besoin urgent a dû attendre 20 mois pour obtenir les adaptations dont il a besoin pour pouvoir rester chez lui. Le Service de l'habitation de la Ville de Montréal s'est alors engagé à garder le contrôle des délais et à réduire à un maximum de 25 le nombre de dossiers complets en attente d'une prise en charge avant le 1^{er} mars 2022 :

Après discussions et à la demande de l'OdM, le Service de l'habitation s'engage à documenter, à compiler et à communiquer ses statistiques hebdomadaires afin de garder le contrôle des délais. Il s'engage également à revoir périodiquement les dossiers afin d'éviter que certains soient inactifs sans raison et à monitorer leur priorisation. Le service s'engage finalement et à réduire à 25, d'ici le 1^{er} mars 2022, le nombre de dossiers complets en attente d'une prise en charge, et à ne pas dépasser ce plafond dans le futur⁸.

Pourtant, la situation s'est détériorée en 2022. Au moment du dépôt du « Rapport annuel 2021 » de l'Ombudsman de Montréal, le nombre de dossiers complets en attente d'une prise en charge était de 69. Malgré l'engagement pris par le Service de l'habitation, plus de 129 dossiers étaient en attente d'une prise en charge au mois de juin⁹. Cette situation nous préoccupe grandement et nous attendons toujours des mesures concrètes pour réduire ces délais. Cela nous permettrait d'obtenir dans des délais raisonnables les subventions pour réaliser les adaptations nécessaires au maintien à domicile dans des conditions satisfaisantes.

⁸ OMBUDSMAN DE MONTRÉAL. *Rapport annuel 2021*, p.37 et 38

⁹ Données obtenues suite à une demande d'accès à l'information.

Perte d'arrêts d'autobus, de débarcadères et de stationnements pour les personnes handicapées

La liste est longue des reculs ayant eu lieu en matière d'accessibilité universelle au cours des dernières années. Il y a eu les commerces qui sont devenus inaccessibles sur la rue Masson suite à des rénovations. Il y a eu la disparition de débarcadères pour le transport adapté et de stationnement pour personnes handicapées lors de la mise sur pied des voies actives sécuritaires (VAS). Il y a eu les obstacles pour les personnes ayant une limitation visuelle qui ont été créés lors de la mise sur pied du Réseau express Vélo (REV) Saint-Denis. En effet, les personnes doivent maintenant traverser une piste cyclable pour se rendre sur le trottoir en sortant de l'autobus, ce qui rend les arrêts d'autobus difficilement accessibles aux personnes ayant une ou des limitations fonctionnelles.

Si l'on souhaite bâtir une ville plus inclusive, exempte de capacitisme systémique, il faudra d'abord s'assurer dès maintenant de cesser d'ajouter de nouveaux obstacles à la mobilité. Elles empêchent une partie importante des citoyennes et des citoyens d'accéder aux commerces et aux services de manière autonome. Malgré le rétablissement des débarcadères et stationnements que la mise en place des VAS avait fait disparaître, il aura fallu l'intervention du Bureau de l'Ombudsman pour que ce soit fait. Et pas toujours d'une manière adéquate : le fait de les replacer sur des rues transversales pose des enjeux en matière de distance et de sécurité. Il ne devrait plus être nécessaire, en 2022, de devoir déposer des plaintes et obtenir l'intervention d'un tiers pour que la Ville cesse d'ajouter de nouveaux obstacles à notre mobilité.

Soyons clairs ! Nous sommes en faveur de l'établissement d'infrastructures facilitant la mobilité active, telles les pistes cyclables. On doit cependant concevoir dès le départ les infrastructures facilitant la mobilité active pour que toutes et tous puissent les utiliser, peu importe leurs capacités. Est-il nécessaire d'installer une piste cyclable au même endroit où il y a une ligne d'autobus achalandée et essentielle aux personnes ayant une limitation fonctionnelle, alors

qu'il serait possible et plus logique de l'installer sur une rue parallèle ? Pourrait-on trouver en amont des solutions afin qu'établir une nouvelle infrastructure n'ajoute pas des obstacles à l'accessibilité et à la sécurité d'une part de plus en plus importante de la population ?

Nous vous invitons donc à prendre des mesures immédiates en adoptant une réglementation et en mettant en œuvre les recommandations que l'Ombudsman de Montréal a émises dans son « Rapport concernant des aménagements urbains réalisés à l'été 2020 ; Mobilité pour tous en temps de crise »¹⁰ et en particulier les recommandations 7 à 9 que nous reproduirons plus bas. Nous devons mettre en place des actions concrètes pour que cessent les reculs que nous observons actuellement en matière d'accessibilité universelle.

Recommandation 7

Accessibilité universelle (en général) — Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

- a) Tenir compte des enjeux d'accessibilité universelle reliés aux aménagements cyclables bordant des trottoirs (LC, par. 56).
- b) Tenir compte des observations et des recommandations de l'organisme Société Logique.
- c) Consulter en amont des organismes spécialisés en matière d'accessibilité (LC, par. 57).
- d) Consulter au préalable les établissements touchés par les aménagements, qui desservent une clientèle aux besoins particuliers (LC, par. 6, 56-57).

Recommandation 8

Accessibilité universelle (espaces de stationnement réservés et débarcadères) — Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

- a) Disposer en tout temps de plans clairs et mis à jour régulièrement qui illustrent l'emplacement des espaces de stationnement réservés, des débarcadères, et de tout autre aménagement pouvant affecter l'accessibilité universelle (LC, par 10 et 56).
- b) Consulter en amont, les bénéficiaires des espaces réservés et les établissements desservant des citoyennes et des citoyens qui requièrent des aménagements accessibles universellement.

Recommandation 9

Accessibilité universelle (transport en commun) — Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

- a) Tenir compte des impacts concernant le transport en commun et son accessibilité universelle, avant d'amorcer le projet (Section 4.5.1.1, LC, par. 56).
- b) Impliquer en amont la STM et lui donner des délais suffisants pour lui permettre de soumettre ses commentaires et de s'ajuster en conséquence (LC, par. 7 et 56).

¹⁰ OMBUDSMAN DE MONTRÉAL. *Rapport concernant des aménagements urbains réalisés à l'été 2020 ; Mobilité pour tous en temps de crise et après*, décembre 2020, 85 pages.

- c) S'assurer que chaque arrêt d'autobus qui est accessible universellement le demeure (LC, par. 56).
- d) Advenant la reconduction des projets de l'avenue du Mont-Royal et/ou de la rue Rachel, s'assurer que les impacts causés par le déroutement des trajets d'autobus soient palliés par une ou des alternatives adéquates.

Annexe 2



CODIFICATION INTÉGRANT LES AMENDEMENTS QUI ONT ÉTÉ APPORTÉS LORS DES DÉLIBÉRATIONS ENTOURANT L'ADOPTION DE LA RÉOLUTION CM19 0231

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 25 FÉVRIER 2019

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR GARANTIR DES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES ET FACILES POUR TOUS PENDANT L'HIVER ET POUR ASSURER L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Attendu que l'accessibilité universelle doit être une priorité en déneigement, tout comme les hôpitaux, les accès aux transports collectifs, les écoles et les grandes artères ;

Attendu que la Ville de Montréal s'est dotée en 2011 d'une Politique municipale d'accessibilité universelle dans laquelle elle s'engageait, entre autres, à intégrer l'accessibilité universelle à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales ;

Attendu que la Ville de Montréal a tenu une consultation publique en octobre et novembre 2018 portant sur son prochain *Plan d'action en accessibilité universelle 2019-2020*, qui sera dévoilé en mars 2019 ;

Attendu que plus de 218 000 Montréalais et Montréalaises présentent une incapacité liée à la mobilité et qu'en raison des tendances démographiques, ce nombre augmentera au cours des prochaines années ;

Attendu que la Politique de déneigement de la Ville de Montréal adoptée en 2015 prévoit l'atteinte de normes minimales de service en matière d'accessibilité universelle et que les arrondissements ont la flexibilité d'offrir un service additionnel.

La Politique stipule que :

Les rayons de trottoirs doivent être dégagés lors des opérations de déblaiement.
Pendant ou immédiatement après les opérations de déblaiement, la neige accumulée dans les zones de stationnement et les débarcadères pour personnes à mobilité réduite identifiés par de la signalisation permanente est dégagée de façon telle à permettre un accès facile et sécuritaire.

Attendu que selon les résultats d'un sondage mené entre décembre 2017 et février 2018 par l'organisme Ex Aequo, 53,75 % des répondants étaient très insatisfaits du déneigement du débarcadère qu'ils utilisent ; que si l'on combine les deux niveaux d'insatisfaction, soit « Très insatisfait » et « Plutôt insatisfait », on obtient un taux d'insatisfaction de 70 % et que la majorité des répondants étaient critiques envers le déneigement des intersections et des bateaux-pavés ;

Attendu que la Ville de Montréal est assujettie à la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* et que l'article 61.3. de ladite loi prévoit que :

Les ministères, les organismes publics et les municipalités tiennent compte dans leur processus d'approvisionnement lors de l'achat ou de la location de biens et de services, de leur accessibilité aux personnes handicapées ;

Attendu que le Plan d'action en accessibilité universelle 2019-2020 prévoit déjà une révision et une bonification des normes de service en accessibilité universelle, à intégrer à la nouvelle Politique de déneigement à venir en 2019 ;

Attendu que certains arrondissements, comme le Plateau-Mont-Royal, Ville-Marie et Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, ont conclu des ententes avec des organismes pour offrir aux personnes à mobilité réduite un service bonifié et sur mesure ; service apprécié qui pourrait être étendu à l'ensemble des arrondissements ;

Il est proposé par Mme Karine Boivin-Roy

appuyé par M. Benoit Langevin
M. Jean-François Parenteau
M. François Limoges

1— que la nouvelle Politique du déneigement à venir en 2019 prévoit un rehaussement du niveau de service dans les normes d'accessibilité universelle afin d'assurer, en tout temps, la sécurité des déplacements pour les personnes à mobilité réduite en période hivernale, autant sur le domaine public que privé ;

2— que le conseil municipal demande au comité exécutif de mandater la Direction générale de s'assurer que les normes d'accessibilité universelle soient clairement inscrites dans tous les nouveaux devis des contrats de déneigement, c'est-à-dire l'obligation de déneiger les débarcadères pour personnes à mobilité réduite sur toute leur longueur en même temps que les trottoirs adjacents et jusqu'en bordure de rue, sans pousser la neige devant le débarcadère, de même que le déblaiement complet des bateaux-pavés, de manière à ce que le travail effectué garantisse des déplacements hivernaux sécuritaires et faciles pour tous, y compris les utilisateurs d'aides à la mobilité.

65,02