



Plateforme de revendications pour les élections municipales 2025



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, la parentalité, la sécurité alimentaire et l'action citoyenne.

À l'aube des élections municipales de 2025, Ex aequo interpelle les éluEs et les candidatEs de la Ville de Montréal à prendre des engagements concrets pour garantir le respect des droits des personnes ayant une déficience motrice et assurer leur pleine participation à la vie citoyenne montréalaise.

Malgré les nombreux engagements pris par la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle (AU), les obstacles persistent dans presque tous les aspects de la vie urbaine : transport, logement, aménagement du territoire, ainsi que l'accès aux commerces, à la sécurité alimentaire, aux espaces publics et aux services municipaux. Ces obstacles sont le résultat de décisions politiques et de choix budgétaires qui peuvent – et doivent – être révisés.

Cette plateforme vise à mettre de l'avant des revendications claires et réalisables. Elle est le fruit d'un travail d'analyse des politiques municipales actuelles et de l'observation terrain des nombreux freins à la mobilité et à l'autonomie que rencontrent quotidiennement les personnes ayant une déficience motrice. Cette plateforme représente une opportunité pour les responsables municipaux de réaffirmer leur engagement envers une société plus juste et inclusive envers les personnes en situation de handicap.

Déneigement

Depuis l'hiver 2024-25, le Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne (SCAEC) s'engage à prendre en charge le déneigement des débarcadères de 7,2 mètres. Ceux-ci doivent être déneigés en continu à partir d'une accumulation de 5 centimètres et dans un délai maximal de 8 heures après la fin des précipitations. Malgré les progrès réalisés en matière de déneigement de ces installations, plusieurs personnes à mobilité réduite affirment que cette norme n'était pas toujours respectée.

L'enquête de l'Ombudsman a révélé que les critères d'admissibilité pour l'obtention d'un débarcadère pour personnes à mobilité réduite près de sa résidence varient d'un arrondissement à l'autre. Certains exigent une requête médicale, et d'autres, une preuve que la personne a une vignette de stationnement pour personne handicapée de la SAAQ, notamment.

Nous demandons :

- 1. Que les critères pour obtenir un débarcadère pour personnes à mobilité réduite soient simplifiés et identiques d'un arrondissement à l'autre.**
- 2. Que la présence d'une piste cyclable, d'une borne-fontaine, d'une interdiction de stationner ou d'une descente de trottoir ne soit pas un motif de refus d'une demande de débarcadère pour personnes à mobilité réduite.**

Pistes cyclables et rues piétonnes

La Ville de Montréal a pris plusieurs engagements afin de lutter contre le capacitisme et d'intégrer l'AU à ses activités. Cependant, nous constatons que la situation peine à s'améliorer, voire se détériore. Il y a notamment un manque criant de coordination de la part de la Ville de Montréal avec la STM et ceci a

pour conséquence que des aménagements municipaux nuisent aux efforts mis en place par la STM pour rendre son réseau de bus accessible.

Les arrêts d'autobus jouxtant des segments du Réseau express vélo (REV) doivent être accessibles universellement afin de permettre une utilisation sécuritaire du réseau de transport en commun pour les personnes en situation de handicap. Le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité a développé une expertise et propose des plans d'aménagement d'arrêts de bus accessibles universellement.

Malheureusement, ces plans ne sont pas toujours retenus par les équipes de la Ville qui réalisent les projets d'aménagements des pistes cyclables protégées. De plus, lorsque les rues sont piétonnisées, les arrêts d'autobus sont déplacés, ce qui augmente également les distances à parcourir pour les personnes en situation de handicap alors que la saison estivale est celle où elles utilisent le plus le transport régulier.

L'aménagement actuel des REV et la piétonnisation des rues nuisent aussi au bon fonctionnement du transport adapté. Dans les deux cas, les chauffeurs ne peuvent pas stationner devant la porte de la personne passagère et doivent s'arrêter au coin de la rue. Or, le transport adapté est un service « porte à porte » et les chauffeurs et chauffeuses sont dans l'obligation de ne pas laisser leur véhicule sans surveillance.

Des discussions ont lieu actuellement pour rendre certaines rues piétonnes à l'année. Le transport adapté n'ayant pas le droit de circuler sur ces rues, les usagers et usagères de ce service devront se déplacer sur un trottoir glacé, ce qui augmente de manière significative le risque de chute. La présence de 2 centimètres de neige et plus au sol rend le déplacement des personnes utilisant une aide à la mobilité périlleuse, voire impossible.

Nous demandons :

- 3. Que la Ville rende tous les arrêts de bus qui longent des pistes cyclables accessibles universellement et sécuritaires.**
- 4. Que tous les nouveaux projets d'aménagement de pistes cyclables soient accessibles universellement.**
- 5. Qu'en présence d'une piste cyclable protégée, la Ville aménage une zone d'embarquement et de débarquement pour le transport adapté.**
- 6. Que la Ville fasse les démarches pour que les véhicules de transport adapté puissent circuler à basse vitesse sur les rues piétonnes, au même titre que les véhicules d'urgence.**
- 7. Que la Ville privilégie les rues partagées, telles que définies dans le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (fascicule 5), plutôt que les rues piétonnes.**

Programme d'entretien des bateaux-pavés

Pour que les personnes en fauteuil roulant puissent se rendre aux arrêts de bus, les trottoirs doivent avoir à chaque extrémité un bateau-pavé fonctionnel. Pour qu'il le soit, il doit notamment avoir un seuil d'au plus 13 millimètres. Trop souvent, cette norme n'est pas respectée à cause de l'usure ou de l'entassement de la chaussée, ou encore à cause de la détérioration du béton lors des opérations de déneigement. Il y a ainsi une rupture dans la chaîne de déplacement des personnes en fauteuil roulant : elles ne peuvent pas se rendre à l'arrêt d'autobus. Le seul moyen pour une personne de faire réparer le bateau-pavé est de le signaler au 311. Trop souvent, la correction ne va être faite que plusieurs mois plus tard. Pendant tout ce temps, la personne doit modifier ses habitudes de déplacement. Il est aussi pertinent de signaler que l'état lamentable de plusieurs kilomètres de trottoir rend périlleux les déplacements des personnes utilisant une aide à la mobilité.

Nous demandons :

8. Que la Ville mette en place un programme d'entretien des bateaux-pavé et du réseau piétonnier dans son ensemble.

Accessibilité universelle du métro de la STM

En 2005, la STM a commencé à rendre le métro accessible universellement aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Elle avait compris que cela faciliterait grandement son utilisation pour nombre d'usagerÈREs, y compris les familles avec un enfant en poussette, les personnes enceintes, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap.

Pendant la période de 2005 à 2016, seulement 8 stations de métro ont été rendues accessibles universellement. En 2017, grâce au soutien financier d'Ottawa et de Québec, la STM a lancé un programme de mise en accessibilité qui se décline en quatre phases. L'objectif était d'offrir aux citoyenNEs 41 stations accessibles universellement en 2025. Les phases 1 et 2 ont permis de rendre accessibles 18 stations de métro. En 2025, la phase 2 des travaux est achevée et 31 stations sont accessibles, soit moins de la moitié du réseau.

L'accessibilité des stations de métro est plus que nécessaire pour une grande partie de la population. En moyenne, un ascenseur dans le métro est activé 700 fois par jour. Ce n'est pas surprenant, puisque les ascenseurs sont non seulement nécessaires pour les personnes utilisant une aide à la mobilité, mais aussi très utiles pour les personnes ayant des limitations temporaires à la suite d'une chirurgie ou d'une fracture, les personnes âgées ou encore les personnes qui se déplacent avec des bagages, une poussette, un vélo, etc.

En rendant les stations de métro accessibles universellement, nous augmentons significativement la mobilité de milliers de citoyenNEs. Avec les changements climatiques que nous observons, nous devons investir dans le transport en

commun afin que tous et toutes puissent y accéder et réduire leurs déplacements en véhicule motorisé privé. Le secrétaire général de l'ONU a d'ailleurs déclaré que « [les transports publics devraient être le fondement de la mobilité urbaine](#) ».

Nous demandons :

9. Que la Ville négocie un investissement de 800 millions \$ avec les gouvernements fédéral et provincial afin de réaliser les phases 3 et 4 de la mise en accessibilité du métro de la STM afin de rendre 11 stations accessibles aux personnes en situation de handicap.

Sécurité alimentaire

Depuis la pandémie de la COVID-19, l'insécurité alimentaire est en forte hausse partout au Québec, dont à Montréal. Parmi les personnes qui vivent de l'insécurité alimentaire, celles en situation de handicap sont surreprésentées : elles sont deux fois plus susceptibles de vivre dans des ménages en situation d'insécurité alimentaire que les personnes sans incapacité. De plus, le taux d'insécurité alimentaire des ménages lorsque le principal soutien économique a une incapacité est trois fois plus élevé que lorsque ce dernier n'a pas d'incapacité.

L'insécurité alimentaire est une conséquence de la précarité financière et d'un pouvoir d'achat moindre. Il n'est donc pas surprenant que les personnes en situation de handicap vivent de l'insécurité alimentaire de manière disproportionnée : le tiers d'entre elles vivent avec un revenu annuel inférieur à 15 000 \$ et 60 % des personnes ayant une incapacité grave ou très grave ont un revenu d'emploi de moins de 30 000 \$. L'augmentation du coût de la vie et des services essentiels à Montréal, dont l'inflation du prix des aliments, la crise du

logement et l'augmentation des frais de transport empirent l'insécurité alimentaire qu'elles vivent.

La Ville de Montréal compte plusieurs secteurs qualifiés de déserts alimentaires. Pour les personnes ayant une déficience motrice, cependant, les déserts alimentaires sont partout. Plusieurs commerces et services alimentaires de proximité, dont les épiceries, les dépanneurs, les banques alimentaires, les jardins communautaires ou les épiceries solidaires, ne sont pas universellement accessibles. Sans compter les nombreux obstacles que ces personnes rencontrent pour se déplacer vers des lieux accessibles, dont l'inaccessibilité du transport en commun, les lacunes du transport adapté et les délais de déneigement des débarcadères l'hiver.

Nous demandons :

- 10. Que la Ville développe de projets en sécurité alimentaire pour que les services alimentaires soient universellement accessibles dans chaque quartier de la ville (incluant les jardins communautaires, les épiceries et marchés solidaires, les banques alimentaires, les cuisines collectives, etc.) ;**
- 11. Que la Ville investisse, dans chaque arrondissement, dans la création d'épiceries universellement accessibles et à tarification sociale dont elle serait propriétaire afin de lutter contre la hausse du prix des aliments.**

Vignettes de stationnement universelles

Au Québec, l'aide à domicile reçue par plusieurs personnes ayant une déficience motrice est offerte par des personnes employées par des CLSC, des organismes communautaires ou d'économie sociale, des agences privées, ou encore par des

particuliers via le programme d'Allocation directe — Chèque emploi-service. Ces personnes offrent des services de proximité essentiels et ont besoin de se déplacer plusieurs fois par jour dans la communauté.

Les personnes préposées doivent utiliser leur propre véhicule et payer de leur poche pour les coûts liés au stationnement (parcomètre, stationnement privé, constat d'infraction, etc.). Elles transportent du matériel de soins et d'aide aux tâches domestiques, ce qui complique l'utilisation du transport en commun. Elles prodiguent des services à plusieurs personnes usagères au cours d'une même journée. Le fait de devoir chercher un stationnement hors des zones réservées aux détenteurs de vignettes résidentielles, de payer un parcomètre ou de payer une amende lorsque la fourniture de soins dure plus longtemps que prévu sont des freins à la qualité et la quantité des soins et services dispensés. En effet, le fait d'être presséE au travail peut se traduire par des services expéditifs, voire par l'absence de services.

Il est à noter que la Ville de Montréal fournit déjà ce type de vignettes universelles pour les services d'autopartage (vignettes 403 et 405). Laval fournit également ce genre de vignette aux personnes préposées du public et des entreprises d'économies sociales. Ainsi, il est très réaliste de proposer ce type de vignettes pour les personnes offrant de l'aide à domicile, incluant celles qui offrent ce service via le programme d'Allocation directe — Chèque emploi-service.

Nous demandons :

12. Que la Ville rende disponible des vignettes de stationnement gratuites pour toutes les personnes offrant des services d'aide et de répit à domicile aux personnes usagères, et ce, pour permettre le stationnement dans toutes les zones résidentielles, y compris celles qui sont payantes, à durée limitée ou réservées aux résidentEs.

Inclusion dans la lutte aux changements climatiques

Les personnes en situation de handicap sont affectées de manière disproportionnée par les conséquences négatives des changements climatiques. Cependant, elles sont largement ignorées dans l'élaboration des politiques publiques en matière de santé climatique.

Le Plan climat 2020-2030 constitue l'un des outils prévus par la Ville pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, conformément à la *One Planet Charter* auquel elle souscrit. Ce Plan est une initiative concrète et une avancée réelle pour la lutte aux changements climatiques, dans laquelle la Ville est engagée. Bien qu'il souligne une fois que les changements climatiques « fragilisent particulièrement les personnes les plus vulnérables », il ne mentionne pas explicitement les personnes en situation de handicap et les impacts différenciés que vit cette population face aux changements climatiques.

La Direction régionale de santé publique de Montréal ne mentionne pas non plus les personnes en situation de handicap parmi les populations « prioritaires », ce pourquoi elles n'ont pas été visées par la distribution du projet pilote de « trousse fraîcheurs » en 2025.

Un des engagements du Plan climat de la Ville consiste à « développer des actions climatiques et environnementales inclusives, qui améliorent la situation des plus vulnérables et qui ne compromettent pas la capacité des générations futures à répondre à leurs besoins ». Il serait donc tout à fait conforme au Plan que la Ville développe des actions spécifiques aux personnes en situation de handicap en lien avec la lutte aux changements climatiques.

Nous demandons :

13. Que la Ville reconnaisse explicitement que les personnes en situation de handicap sont parmi les groupes les plus affectés par les changements climatiques.

- 14. Que la Ville développe des actions spécifiques pour contrer les conséquences négatives des changements climatiques sur la vie des personnes en situation de handicap dans le cadre de l’Action 8 (Sensibiliser la population montréalaise à la transition écologique en priorisant la résilience des personnes en situation de vulnérabilité) de son Chantier A (Mobilisation de la communauté montréalaise).**
- 15. Que la Ville de Montréal et la Direction régionale de santé publique de Montréal incluent des personnes en situation de handicap dans l’élaboration des politiques publiques sur l’environnement et des plans d’urgence climatique en créant une entité permanente qui se penchera sur le sujet et qui sera réservée aux personnes en situation de handicap et à leurs représentantEs.**

Habitation

Bien qu’elle affecte tout le monde, la crise du logement affecte d’une manière disproportionnée les personnes à mobilité réduite et les aînéEs qui, en plus d’avoir besoin de logements abordables, ont également besoin de logements performants en matière d’adaptabilité et d’accessibilité universelle. La Communauté métropolitaine de Montréal a adopté en novembre 2022 une première politique métropolitaine d’habitation. En cette période de vieillissement de la population, cette politique reconnaît l’urgence de « favoriser une offre résidentielle diversifiée et adaptée aux besoins évolutifs des ménages ». Pour y arriver, la politique prévoit que les nouvelles constructions doivent être réalisées selon les principes de l’accessibilité universelle.

La conception et la construction de logements universellement accessibles facilitent l’adaptabilité des nouvelles unités et diminuent les coûts que peuvent nécessiter des adaptations. L’adoption d’une réglementation à cet effet permettrait donc de réduire la pression sur les services municipaux, tel le Programme d’adaptation de domicile, et les coûts qui y sont associés.

Selon Philip Rizcallah, le PDG de Normes d'accessibilité Canada, un organisme ayant comme mandat de développer des standards et d'émettre des recommandations aux éluEs, 90 % des mesures permettant d'améliorer la performance en accessibilité universelle ont un coût nul ou négligeable. Ce qui coûte le plus cher, c'est l'ascenseur, qui est de toute façon maintenant obligatoire pour tous les immeubles ayant plus de 3 étages ou 8 logements.

Normes d'accessibilité Canada (ASC) et le Groupe CSA ont mis à jour, en janvier 2023, la norme CSA/ASC B 652:23 « logement accessible » qui permet d'assurer une performance en accessibilité universelle qui va au-delà de ce que prévoit le Code de construction du Québec. Il est donc possible, pour une municipalité ou un arrondissement, d'agir en faveur du droit au logement des personnes en situation de handicap en adoptant des exigences s'inspirant de ces normes. Nous leur demandons donc d'utiliser ce pouvoir.

Nous demandons :

16. Que la Ville adopte une réglementation comportant des exigences ambitieuses en matière de construction et de transformation des logements pour assurer une meilleure performance en accessibilité universelle.

17. Que la Ville mette en place un comité sur l'accessibilité, incluant des personnes en situation de handicap ou leurs représentantEs, pour étudier l'ensemble des nouveaux projets résidentiels afin de s'assurer que l'accessibilité universelle est bien intégrée, ou encore que la Ville réserve un siège aux comités consultatifs d'urbanisme d'arrondissement (CCU) à une personne ayant une solide expertise en matière d'accessibilité universelle, comme l'a fait l'arrondissement du Plateau Mont-Royal.

Accessibilité des commerces

Nous entendons de plus en plus souvent parler du concept de la « Ville des 15 minutes » voulant que les personnes devraient avoir accès aux commerces, aux services et au transport collectif dont elles ont besoin en moins de 15 minutes à pied ou à vélo. Bien que nous trouvons cette idée intéressante, les personnes en situation de handicap demeureront exclues tant que la plupart des commerces de proximité et les services leur resteront inaccessibles, notamment en raison de marches à l'entrée. Le manque de données sur la proportion de commerces inaccessibles à Montréal est un problème en soi, mais les données existantes permettent d'illustrer la problématique. Une analyse de la rue Masson réalisée par des citoyennes du quartier a révélé que 79,7 % des commerces et services y étaient totalement inaccessibles aux personnes utilisant une aide à la mobilité.

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, qui a procédé en 2024 à une analyse sommaire de l'accessibilité des commerces sur ses principales artères, obtient un résultat similaire : sur 1132 entrées de commerces évaluées, 678 avaient des marches à l'entrée. De plus, seulement 14 % des commerces étaient conformes aux exigences actuelles du Code de construction du Québec en matière d'accessibilité. Le Plateau-Mont-Royal procède actuellement à une évaluation plus complète et prévoit publier ces données via la plateforme Access Now et mène un projet pilote pour accompagner les commerçantEs dans l'obtention de subventions pour améliorer l'accessibilité de leurs commerces.

De telles analyses ont également été effectuées pour les villes de Vancouver, Calgary et Ottawa et les résultats furent compilés dans ce [rapport publié en 2023](#). Nous demandons donc à la Ville et aux arrondissements de s'inspirer de ces démarches et, à terme, d'exiger dans un délai précis la mise en accessibilité des commerces lorsque c'est techniquement possible.

Aussi, si l'on souhaite améliorer la situation, il faut également cesser de

construire des commerces inaccessibles. La Ville doit donc exiger l'application de normes d'accessibilité universelle pour tous les nouveaux commerces, y compris ceux ayant une superficie inférieure à 300 mètres carrés, qui ne sont actuellement pas soumis à la réglementation provinciale.

Nous demandons :

- 18. Que la Ville et les arrondissements procèdent à une évaluation exhaustive de l'accessibilité des commerces, des locaux utilisés par les instances gouvernementales ou ceux prêtés à des organismes communautaires, et se dotent de cibles à atteindre.**
- 19. Que la Ville communique ces informations au public, par exemple via l'application Access Now.**
- 20. Que la Ville mette en place un service d'accompagnement pour les commerçantEs souhaitant améliorer l'accessibilité de leurs commerces.**
- 21. Que la Ville rende obligatoire la mise en accessibilité des commerces, lorsque techniquement possible, dans un délai précis, tout en exigeant des assouplissements à la réglementation en vigueur auprès de la Régie du bâtiment du Québec.**
- 22. Que la ville exige l'application de normes d'accessibilité universelle pour tous les nouveaux commerces construits, y compris ceux ayant une superficie inférieure à 300 mètres carrés.**

Accessibilité des îlots de fraîcheur

Les parcs urbains sont essentiels pour créer des zones de fraîcheur dans la Ville. Les arbres de plusieurs essences absorbent l'eau des pluies, filtrent l'air et abritent une grande diversité d'espèces. Leur ombre rafraîchit de quelques degrés la température ressentie. Les piscines publiques, quant à elles, permettent aux personnes de se rafraîchir lors d'épisodes de chaleur accablante en période

estivale. Les établissements climatisés publics sont également essentiels pour assurer des zones de fraîcheur pour les résidentEs de la ville.

Cependant, plusieurs parcs et piscines publiques ne sont pas accessibles universellement. L'utilisation de copeaux de bois dans les aires de jeu des parcs ou la fermeture de certaines zones des parcs pour des rénovations entravent l'accès pour les personnes utilisant des aides à la mobilité. Durant l'été, plusieurs piscines accessibles sont fermées durant de longues périodes pour de l'entretien et de la maintenance. Même lorsqu'elles sont ouvertes, des personnes ont déplorées que les aménagements accessibles, tels que les chaises de mobilité, ne fonctionnent pas toujours. Cela pose un grand problème pour les personnes ayant une déficience motrice qui utilisent ces installations.

La Ville de Montréal doit tenir compte des personnes ayant une déficience motrice dans toutes les démarches de planification urbaine, ce qui réduit les inégalités sociales, économiques et environnementales sur le territoire. Ainsi, il est inconcevable que des parcs et des piscines publiques soient encore inaccessibles, surtout en période de chaleur accablante. Les vagues de chaleur sont de plus en plus fortes et prolongées. Il est du devoir de la Ville d'offrir des îlots de fraîcheur à ses citoyenNEs en tenant compte de leurs besoins différenciés.

Nous demandons :

23. Que la Ville de Montréal accélère la mise en place du Plan municipal en accessibilité universelle 2024-2030 et poursuivre ses efforts pour rendre les îlots de fraîcheur accessibles universellement en s'assurant, entre autres, de l'installation de mobiliers adaptés et fonctionnels, de la création et de l'entretien de sentiers accessibles, de l'ajout de places de stationnement réservées, de la mise en place de débarcadères sécuritaires et de l'installation de toilettes accessibles.

24. Que la Ville de Montréal s'assure que ses efforts de verdissement servent aussi à la mise en accessibilité d'espaces de sociabilité et de loisirs.

Résumé des revendications

Étant donné que Montréal se veut une ville inclusive, verte et à échelle humaine, il est essentiel que la perspective des personnes en situation de handicap soit intégrée à toutes les étapes de la planification urbaine. Les politiques publiques doivent être cohérentes, coordonnées, et s'appuyer sur l'expertise des personnes concernées. À défaut de quoi, elles ne feront qu'accentuer les inégalités et freineront les efforts déployés pour rendre notre société plus juste. Rappelons également que l'article 10 de la Charte des droits et libertés de la personne stipule que toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour le pallier.

Nous lançons donc un appel aux responsables municipaux : faites de l'accessibilité universelle une priorité transversale. Donnez-vous les moyens de transformer Montréal en une ville véritablement inclusive et équitable, où chaque personne peut vivre, se déplacer, travailler, étudier et contribuer pleinement à la vie communautaire.

Nous demandons :

Déneigement

1. Que les critères pour obtenir un débarcadère pour personnes à mobilité réduite soient simplifiés et soient les mêmes d'un arrondissement à l'autre.
2. Que la présence d'une piste cyclable, d'une borne-fontaine, d'une interdiction de stationner ou d'une descente de trottoir ne soit pas un motif de refus de demande de débarcadère pour personnes à mobilité réduite.

Pistes cyclables et rues piétonnes

3. Que la Ville rende tous les arrêts de bus qui longent des pistes cyclables accessibles universellement et sécuritaires.

4. Que tous les nouveaux projets d'aménagement de pistes cyclables soient accessibles universellement.
5. Qu'en présence d'une piste cyclable protégée, la Ville aménage une zone d'embarquement et de débarquement pour le transport adapté.
6. Que la Ville fasse les démarches pour que les véhicules de transport adapté puissent circuler à basse vitesse sur les rues piétonnes, au même titre que les véhicules d'urgence.
7. Que la Ville privilégie les rues partagées, telles que définies dans le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (fascicule 5), plutôt que les rues piétonnes.

Programme d'entretien des bateaux-pavés

8. Que la Ville mette en place un programme d'entretien des bateaux-pavé et du réseau piétonnier dans son ensemble.

Accessibilité universelle du métro de la STM

9. Que la Ville négocie un investissement de 800 millions \$ avec les gouvernements fédéral et provincial afin de réaliser les phases 3 et 4 de la mise en accessibilité du métro de la STM afin de rendre 11 stations accessibles aux personnes en situation de handicap.

Sécurité alimentaire

10. Que la Ville développe de projets en sécurité alimentaire pour que les services alimentaires soient universellement accessibles dans chaque quartier de la ville (incluant les jardins communautaires, les épiceries et marchés solidaires, les banques alimentaires, les cuisines collectives, etc.);
11. Que la Ville investisse, dans chaque arrondissement, dans la création d'épiceries universellement accessibles et à tarification sociale dont elle serait propriétaire afin de lutter contre la hausse du prix des aliments.

Vignettes de stationnement universelles

12. Que la Ville rende disponible des vignettes de stationnement gratuites pour toutes les personnes offrant des services d'aide et de répit à domicile aux personnes usagères, et ce, pour permettre le stationnement dans toutes les zones résidentielles, y compris celles qui sont payantes, à durée limitée ou réservées aux résidentEs.

Inclusion dans la lutte aux changements climatiques

13. Que la Ville reconnaisse explicitement que les personnes en situation de handicap sont parmi les groupes les plus affectés par les changements climatiques.
14. Que la Ville développe des actions spécifiques pour contrer les conséquences négatives des changements climatiques sur la vie des personnes en situation de handicap dans le cadre de l'Action 8 (Sensibiliser la population montréalaise à la transition écologique en priorisant la résilience des personnes en situation de vulnérabilité) de son Chantier A (Mobilisation de la communauté montréalaise).
15. Que la Ville de Montréal et la Direction régionale de santé publique de Montréal incluent des personnes en situation de handicap dans l'élaboration des politiques publiques sur l'environnement et des plans d'urgence climatique en créant une entité permanente qui se penchera sur le sujet et qui sera réservée aux personnes en situation de handicap et à leurs représentantEs.

Habitation

16. Que la Ville adopte une réglementation comportant des exigences ambitieuses en matière de construction et de transformation des logements pour assurer une meilleure performance en accessibilité universelle.
17. Que la Ville mette en place un comité sur l'accessibilité, incluant des personnes en situation de handicap ou leurs représentantEs, pour étudier

l'ensemble des nouveaux projets résidentiels afin de s'assurer que l'accessibilité universelle est bien intégrée, ou encore que la Ville réserve un siège aux comités consultatifs d'urbanisme d'arrondissement (CCU) à une personne ayant une solide expertise en matière d'accessibilité universelle, comme l'a fait l'arrondissement du Plateau Mont-Royal.

Accessibilité des commerces

18. Que la Ville et les arrondissements procèdent à une évaluation exhaustive de l'accessibilité des commerces, des locaux utilisés par les instances gouvernementales ou ceux prêtés à des organismes communautaires, et se dotent de cibles à atteindre.
19. Que la Ville communique ces informations au public, par exemple via l'application Access Now.
20. Que la Ville mette en place un service d'accompagnement pour les commerçantEs souhaitant améliorer l'accessibilité de leurs commerces.
21. Que la Ville rende obligatoire la mise en accessibilité des commerces, lorsque techniquement possible, dans un délai précis, tout en exigeant des assouplissements à la réglementation en vigueur auprès de la Régie du bâtiment du Québec.
22. Que la ville exige l'application de normes d'accessibilité universelle pour tous les nouveaux commerces construits, y compris ceux ayant une superficie inférieure à 300 mètres carrés.

Accessibilité des îlots de fraîcheur

23. Que la Ville de Montréal accélère la mise en place du Plan municipal en accessibilité universelle 2024-2030 et poursuivre ses efforts pour rendre les îlots de fraîcheur accessibles universellement en s'assurant, entre autres, de l'installation de mobiliers adaptés et fonctionnels, de la création et de l'entretien de sentiers accessibles, de l'ajout de places de stationnement réservées, de la mise en place de débarcadères sécuritaires et de l'installation de toilettes accessibles.

24. Que la Ville de Montréal s'assure que ses efforts de verdissement servent aussi à la mise en accessibilité d'espaces de sociabilité et de loisirs.