

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050

Rencontres de préconsultation
Personnes avec limitations fonctionnelles
2 juillet et 18 septembre 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé une série de groupes de discussion avec des populations cibles. Les objectifs poursuivis étaient :

- recueillir les perceptions globales sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité;
- identifier les forces et les faiblesses perçues;
- identifier les pistes d'amélioration.

D'une durée moyenne de deux heures et à partir d'un guide d'entretien, les groupes de discussion, animés par l'OCPM se sont tenus entre le 6 août et le 24 octobre 2024.

1.2 Synthèse — Personnes avec limitations fonctionnelles

Le présent compte rendu fait état des commentaires recueillis lors des ateliers avec des personnes avec limitations fonctionnelles qui se sont tenus le 2 juillet ainsi que le 18 septembre 2024.

Les huit personnes qui ont participé aux ateliers représentaient les organismes suivants :

- AlterGo
- DéPhys Sans Limite
- Ex aequo

Les personnes participantes ont mis en évidence quelques faiblesses dans la proposition de la Ville, notamment en matière de :

- Gouvernance et inclusion
- Transport adapté
- Accessibilité universelle
- Logement
- Sécurité routière
- Sentiment d'insécurité

II. FAIBLESSES

2.1 Gouvernance et inclusion

Gestion de crise

a) Enjeu

- Les personnes en situation de handicap ne sont pas prises en considération dans les plans d'urgence lors de crises (inondations, verglas, pandémie, etc.).

b) Proposition et piste de réflexion

- Adopter des plans d'urgence qui tiennent compte des besoins spécifiques des personnes en situation de handicap lors de crises.

Sensibilisation

a) Enjeux

- On ne parle pas assez des défis auxquels font face les personnes avec limitations fonctionnelles, particulièrement lorsqu'elles sont adultes.
- Le travail des personnes accompagnatrices n'est pas assez connu et valorisé, si bien qu'elles se font rares et que les personnes avec limitations fonctionnelles ont de la difficulté à trouver quelqu'un pour les aider. La seule solution est de faire appel à des services privés, mais plusieurs personnes avec limitations fonctionnelles ne peuvent pas se le permettre financièrement.
- Il y a une tendance dans la société à confondre inclusion et accessibilité, ce qui tend à occulter les enjeux d'accessibilité universelle.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Sensibiliser davantage la population montréalaise aux défis que vivent les personnes avec limitations fonctionnelles, notamment au moyen d'expositions, de conférences, de publicités, etc. La Journée internationale des personnes handicapées, qui a lieu le 3 décembre, serait une occasion idéale pour lancer une campagne de sensibilisation.
- Sensibiliser la population à l'importance du travail des personnes accompagnatrices afin d'encourager l'engagement à titre de bénévoles.
- Aborder les enjeux d'inclusion et d'accessibilité séparément.

Organismes communautaires

a) Enjeux

- Les gouvernements fédéral et provincial ont beaucoup coupé dans leurs programmes d'aide aux personnes adultes avec limitations fonctionnelles, tant au niveau de l'aide financière qu'au niveau des services. Les organismes œuvrant auprès de ces personnes tentent de compenser en offrant plus de services. Néanmoins, le manque de financement limite leur capacité à offrir une aide adéquate.

b) Proposition et piste de réflexion

- Augmenter l'aide financière que la Ville octroie aux organismes œuvrant auprès des personnes avec limitations fonctionnelles.

Emploi

a) Enjeux

- Les personnes en situation de handicap vivent, en moyenne, plus d'insécurité financière.
- Beaucoup d'entreprises hésitent à engager des personnes avec limitations fonctionnelles parce qu'ils craignent de devoir déboursier d'importantes sommes pour adapter le milieu de travail.

b) Proposition et piste de réflexion

- Lancer une campagne de sensibilisation auprès des entreprises pour les informer des subventions provinciales couvrant le coût d'adaptation du milieu de travail et une partie du salaire des personnes avec limitations fonctionnelles.

2.2 Transport adapté

a) Enjeux

- Les horaires de transport adapté sont rigides, alors que les heures de déplacements doivent être prévues 24 heures à l'avance, sans possibilité de modifications dans un court préavis.
- Il y a une limite d'un sac par personne dans le transport adapté, ce qui n'est souvent pas suffisant lorsqu'on fait des courses. Par conséquent, plusieurs sont forcés de faire livrer leurs achats, une option plus dispendieuse.
- En raison du manque de personnel, la STM ne parvient pas à répondre à toutes les demandes pour un véhicule de transport adapté. Par conséquent, elle accorde la priorité aux déplacements médicaux alors que les

déplacements pour loisirs sont souvent annulés parce qu'il n'y a pas de véhicule disponible. Il devient alors difficile de participer à des activités de loisir.

- Lorsque la destination n'est pas atteignable par véhicule motorisé (ex. : un commerce sur une rue piétonne), la personne responsable du véhicule de transport motorisé doit débarquer et accompagner la personne à pied jusqu'à sa destination, même si celle-ci est tout à fait capable de s'y rendre seule. En plus d'être infantilisant, cela entraîne l'annulation de plusieurs trajets parce que la personne responsable du véhicule ne peut pas sortir débarquer si d'autres personnes s'y trouvent toujours.
- Les plaintes au sujet du service de transport adapté restent lettre morte.
- Les sièges des véhicules de transport adapté ne sont pas confortables. Certaines personnes se plaignent de maux de dos.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Proposer des horaires de transport adapté plus flexibles. Par exemple, réduire le délai de préavis nécessaire pour obtenir un transport à quelques heures le jour même.
- Permettre aux personnes avec limitations fonctionnelles d'utiliser un titre de transport collectif pour prendre le taxi. La Ville paierait au taxi la différence entre le prix du trajet et le prix du titre de transport collectif.
- Permettre aux personnes prenant le transport adapté de prendre plus d'un sac lors de certains déplacements destinés au magasinage.
- Engager davantage de personnel assigné au transport adapté afin de limiter le nombre de trajets annulés.
- Modifier le règlement afin de permettre aux personnes utilisant le transport adapté capable de se déplacer seules de descendre du véhicule un peu avant la destination et de s'y rendre sans accompagnement.
- Permettre aux véhicules de transport adapté de circuler à basse vitesse sur les rues piétonnes.
- Maintenir une voie pour le transport adapté et le transport collectif sur les rues piétonnes.
- Faire le suivi des plaintes au sujet du service de transport adapté.
- Équiper les véhicules de transport adapté de sièges plus confortables.

2.3 Accessibilité universelle

Transport collectif

a) Enjeux

- Les arrêts d'autobus situés le long de pistes cyclables ne sont pas accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles en raison de l'absence de bateaux de trottoir.
- Les arrêts d'autobus situés le long de pistes cyclables ne sont pas accessibles aux personnes malvoyantes parce qu'elles ne peuvent pas traverser la piste cyclable de manière sécuritaire.
- Les escaliers mécaniques et les ascenseurs peuvent être difficiles à trouver dans les stations de métro en raison du manque de signalisation.
- Les ascenseurs dans les stations de métro sont parfois en panne même lorsque le site de la STM indique qu'ils sont en service.
- La première voiture du train de métro est réservée aux personnes avec limitations fonctionnelles, mais aussi aux groupes scolaires et aux garderies. Souvent, ces deux derniers groupes prennent beaucoup d'espace et il reste peu de place pour les personnes avec limitations fonctionnelles.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Aménager des pavés podotactiles sur les trottoirs menant à l'arrêt d'autobus lorsque celui-ci est situé le long d'une piste cyclable. Cela indiquera aux personnes malvoyantes où traverser de manière sécuritaire.
- Aménager les arrêts d'autobus situés le long de pistes cyclables en suivant les recommandations du Comité consultatif en accessibilité du Service d'urbanisme de Montréal (SUM)
- Ajouter des panneaux indiquant la localisation des escaliers mécaniques et des ascenseurs dans les stations de métro.
- S'assurer que l'état des ascenseurs des stations de métro sur le site Internet de la STM est bien à jour.
- Destiner des voitures de train de métro différentes pour les personnes avec limitations fonctionnelles et pour les groupes scolaires et garderies. Par exemple, la première voiture pourrait être réservée aux personnes avec limitations fonctionnelles, et la dernière, aux groupes scolaires et garderies.

Voies publiques

a) Enjeux

- Plusieurs personnes avec limitations fonctionnelles ont besoin d'un débarcadère près de leur domicile ou de leur lieu de travail. Le processus pour obtenir un débarcadère peut prendre jusqu'à un an et demi, alors qu'il ne s'agit que d'un symbole peint sur la chaussée.
- Il arrive que des gens garent leur voiture dans les zones de débarcadère pour personnes avec limitations fonctionnelles, privant celles-ci d'un espace sécuritaire pour monter à bord de véhicules.
- Les zones de débarcadère ne sont pas déneigées assez rapidement.
- Plusieurs zones de débarcadère ne respectent pas les nouvelles normes de 7,2 m de largeur.
- L'hiver, il arrive souvent que la neige soit déchargée sur les espaces de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap.
- Les trottoirs sont en mauvais état. En raison des nombreux trous, les personnes utilisant un fauteuil motorisé préfèrent rouler sur les pistes cyclables.
- Les bateaux de trottoir sont souvent couverts d'eau, de neige ou de glace, ce qui les rend difficiles à franchir.
- Les détours piétons contournant les chantiers sont parfois difficiles à trouver parce qu'il n'y a pas assez de panneaux de signalisation ou parce que les panneaux ne sont pas clairs.
- Certains feux pour piétons ne durent pas suffisamment longtemps pour traverser la chaussée en sécurité.

b) Propositions

- Raccourcir les délais pour l'obtention d'un débarcadère pour personnes avec limitations fonctionnelles.
- Donner des amendes plus sévères pour le non-respect des zones de débarcadère.
- Déneiger les zones de débarcadère plus rapidement.
- S'assurer que les zones de débarcadère sont conformes aux nouvelles normes.
- Revoir l'aménagement des espaces partagés par les cyclistes et les piétons afin qu'ils soient plus accessibles pour les personnes avec limitations

fonctionnelles. Par exemple, Société Logique a développé des modèles d'espaces partagés et accessibles.

- Mieux entretenir les trottoirs.
- Trouver une façon d'évacuer l'eau s'accumulant sur les bords de trottoirs. Déneiger et déglacer les bords de trottoirs plus rapidement.
- S'assurer que les personnes chargées du déneigement ne déchargent plus la neige sur les espaces de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap.
- Placer davantage de panneaux de signalisation indiquant les détours piétons autour des chantiers et utiliser l'écriture simplifiée.
- Allonger la durée des feux pour piétons et installer davantage de feux sonores.

Services et commerces de proximité

a) Enjeux

- Seuls 14 % des commerces sont conformes aux normes d'accessibilité actuelles. Les campagnes de sensibilisation n'ont eu aucun effet.
- Il est souvent difficile de franchir, sans aide, la porte des commerces de proximité. Environ 60 % des commerces ont au moins une marche à l'entrée.
- Les terrasses sur les rues piétonnes ne sont pas toujours accessibles pour les personnes avec limitations fonctionnelles.
- Les toilettes accessibles dans les centres commerciaux ne sont pas suffisamment entretenues. Elles sont souvent brisées ou bouchées.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Récolter des données sur l'accessibilité des commerces et rendre ces données disponibles. Puis, établir des cibles d'accessibilité en fonction des données récoltées. Prendre exemple sur les villes d'Ottawa, Calgary et Vancouver qui ont mandaté l'organisme Access Now pour effectuer ce travail.
- Appliquer les normes d'accessibilité à tous les commerces de 300 m² et plus au lieu de 600 m² comme c'est actuellement le cas et obliger les commerces à les adopter dans un délai raisonnable.
- Inciter les commerces de proximité à se munir de portes automatiques ou, au moins, de sonnettes pour que les personnes avec limitations fonctionnelles puissent avertir le personnel qu'elles ont besoin d'aide pour ouvrir la porte.

- S’assurer que les terrasses sur les rues piétonnes sont toutes accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles.
- Entretenir davantage les toilettes accessibles dans les centres commerciaux.
- Nommer une personne-ressource chargée de l’accessibilité universelle dans chaque Société de développement commercial (SDC). Créer une ligne téléphonique pour répondre aux questions concernant l’accessibilité physique des entreprises de la SDC. Cela permettra aux personnes avec limitations fonctionnelles de déterminer si elles doivent accéder aux bâtiments avec un fauteuil roulant, avec une aide à la mobilité, ou avec une personne accompagnatrice.

Participation citoyenne

a) Enjeu

- Il peut être difficile ou dispendieux pour les personnes avec limitations fonctionnelles de se rendre sur place aux activités de participation citoyenne.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Organiser des activités de participation citoyenne en mode hybride (en personne et en ligne).
- S’assurer que les lieux où se déroulent les activités de participation citoyenne sont accessibles et aller chercher les personnes avec limitations fonctionnelles au débarcadère le plus proche.

Espaces publics intérieurs et extérieurs

a) Enjeux

- Plusieurs espaces publics intérieurs et extérieurs ne sont pas accessibles. Souvent, le manque d’accessibilité découle d’un manque de compréhension des obstacles à franchir pour les personnes avec limitations fonctionnelles. Par exemple, il peut y avoir une toilette accessible, mais le circuit qui y mène pose un problème.
- Certains équipements collectifs n’ont pas de toilettes accessibles.
- Dans les parcs, les aires de jeux ne sont pas adaptées pour les enfants et parents avec limitations fonctionnelles. Cela est notamment dû au fait que, pour des considérations écologiques, le sol des aires pour enfant est souvent composé de fibre de bois, le rendant inaccessible aux fauteuils roulants.
- Le couvercle des poubelles anti-ratons est trop lourd. Certaines personnes avec limitations fonctionnelles ne peuvent pas le soulever.

- Les sentiers dans les parcs, berges et plages publics sont difficiles à emprunter pour les fauteuils roulants lorsqu’il pleut. La terre peut demeurer boueuse jusqu’à quelques jours après la pluie.
- Certains événements temporaires (festivals, spectacles extérieurs, etc.) ne sont pas suffisamment accessibles, soit parce qu’il est difficile de se déplacer sur le site, soit parce qu’il n’y a pas suffisamment de places réservées pour les personnes avec limitations fonctionnelles.
- L’entrée principale de la Grande Bibliothèque n’est pas accessible pour les personnes avec limitations fonctionnelles en raison de travaux. Elles doivent donc entrer par l’avenue Savoie, où circulent également des camions de livraison. Cela pose un risque important d’accident.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Tenir compte du circuit des personnes avec limitations fonctionnelles lorsque l’on aménage des infrastructures accessibles. En d’autres termes, s’assurer que le chemin menant à une infrastructure est accessible.
- Placer les plans d’accessibilité universelle sur le site Internet des espaces publics. Les plans doivent être simples, intuitifs et accessibles sur tous les appareils (ordinateur, tablette ou téléphone). Prendre le Musée d’art contemporain comme modèle.
- Installer des toilettes accessibles dans tous les équipements collectifs de la ville.
- Adapter les aires de jeux pour enfants afin qu’elles soient accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles. Par exemple, on ne met pas en péril la végétation d’un parc en prolongeant la voie asphaltée d’un mètre, ce qui peut être suffisant pour rendre accessibles des points stratégiques du parc (ex. : poubelles, tables de pique-nique, etc.).
- Revoir le design des poubelles anti-ratons afin que le couvercle soit moins lourd.
- S’assurer que les événements temporaires sont accessibles en installant des infrastructures d’accessibilité temporaires (ex. : parcours en plastique, toilettes chimiques accessibles, etc.) et en prévoyant suffisamment de plateformes surélevées sur place afin de permettre aux personnes avec limitations fonctionnelles d’assister aux événements.
- Aménager une entrée accessible et sécuritaire temporaire à la Grande Bibliothèque d’ici la fin des travaux bloquant l’accès par l’entrée principale.

Bâtiments

a) Enjeux

- Les normes d’accessibilité pour les bâtiments ne sont pas assez élevées de manière générale.
- Les cadres de portes sont trop étroits. Les personnes en fauteuils roulants manuels peuvent se blesser les mains en les franchissant et les fauteuils motorisés ne passent pas toujours.
- Les normes régissant les rampes d’accès des bâtiments ne sont pas toujours respectées. L’inclinaison des pentes n’est pas toujours adéquate et les espaces de virage sont parfois déficients ou inexistantes. Les entreprises de promotion immobilière désignent souvent les rampes d’accès par un autre nom afin de contourner le règlement.
- Les amendes données aux entreprises de promotion immobilière pour non-respect des normes d’accessibilité ne sont pas assez élevées. Dans plusieurs cas, payer l’amende revient moins cher que de rendre le bâtiment conforme.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Instaurer des normes d’accessibilité plus élevée pour les bâtiments de manière générale. S’inspirer de villes modèles en la matière comme Toronto.
- Augmenter la largeur des cadres de porte de 5 cm afin de faciliter le passage des fauteuils roulants.
- S’assurer que les nouvelles constructions respectent les normes d’accessibilité et prévoir des pénalités plus importantes pour les réfractaires, par exemple, en augmentant le montant des amendes ou en interrompant les projets non conformes.

2.4 Logement

a) Enjeux

- Le Programme d’adaptation du domicile (PAD) de la Ville de Montréal, qui finance les travaux pour adapter un logement aux besoins des personnes en situation de handicap, est très utile. Cependant, les délais sont trop longs. Il peut s’écouler quatre ou cinq ans avant que les travaux soient réalisés.
- Le projet de PUM ne présente aucun objectif ou cible en matière de logement adapté.

- Il n’y a pas suffisamment de logements adaptés. Qui plus est, la plupart sont situés dans les quartiers excentrés, ce qui complique davantage les déplacements des personnes avec limitations fonctionnelles.
- Les logements les plus accessibles sont situés au rez-de-chaussée. Or, ils sont souvent plus chers parce qu’ils possèdent une cour.
- La hausse des loyers pousse plusieurs personnes en situation de handicap à déménager dans des quartiers où les loyers sont plus bas. En déménageant, celles-ci perdent les services sociaux dont elles bénéficient, parce que ceux-ci sont divisés par secteurs. Elles doivent alors se réinscrire sur une liste d’attente.
- Plusieurs propriétaires refusent qu’un appartement soit adapté pour une personne en situation de handicap, même s’ils n’ont pas à payer les travaux, parce qu’une personne vivant dans un appartement adapté à sa situation restera plus longtemps, ce qui empêche les propriétaires d’augmenter le loyer substantiellement.
- Les logements sociaux ne sont pas assez grands pour les personnes en couple ou avec des enfants.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Réduire les délais pour les travaux financés par le PAD.
- Adopter des objectifs et cibles en matière de logements adaptés, particulièrement dans les quartiers centraux.
- Adopter des normes obligatoires d’accessibilité pour toutes les nouvelles constructions et pour toutes les rénovations, en se basant sur les normes d’accessibilité Canada (celles-ci ne sont que des directives qui n’ont pas force de loi). Certaines villes comme Victoriaville l’ont fait et les coûts supplémentaires pour les entreprises de promotion immobilière sont négligeables.
- Construire des logements sociaux assez grands pour héberger des personnes en couple ou avec des enfants.

2.5 Sécurité routière

a) Enjeux

- Il y a beaucoup d’accidents impliquant des piétons aux intersections.
- La présence de cyclistes sur les rues piétonnes augmente le risque d’accident.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Aménager des trottoirs surélevés aux intersections afin de délimiter les parcours sécuritaires pour les piétons.
- Interdire les vélos sur les rues piétonnes.

2.6 Sentiment d'insécurité et violence

a) Enjeux

- Les infrastructures de mobilité (rues, trottoirs, arrêts d'autobus, etc.) ne sont pas suffisamment éclairées la nuit, ce qui crée un sentiment d'insécurité.
- Les femmes en situation de handicap vivent, en moyenne, plus de violence conjugale parce qu'il leur est difficile de fuir. De surcroît, dans l'ensemble des maisons d'hébergement pour femmes de Montréal, seules trois chambres sont adaptées pour les personnes en situation de handicap.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Éclairer davantage les infrastructures de mobilité durant la nuit.
- Inciter les maisons d'hébergement pour femmes à adapter plus de chambres pour les personnes en situation de handicap.

2.7 Environnement

a) Enjeu

- Certaines personnes en situation de handicap sont plus affectées par les vagues de chaleur parce qu'elles sont atteintes de maladies ou prennent des médicaments qui affectent la thermorégulation du corps.