

20 septembre 2024

Vers un Montréal **juste,** **inclusif et accessible**

Mémoire sur le plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Ville de Montréal

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)



Rédaction :

- **Anne Pelletier**, Directrice générale
DéPhy Montréal
- **Pierre-Étienne Gendron-Landry**, Directeur général
Société Logique
- **Sofia Benkirane**, Chargée de projet
Société Logique

Avec la collaboration de :

- **Marie Turcotte**, Directrice générale
- **Martin Lalonde**, Agent de défense collective des droits
Ex aequo
- **Yvon Provencher**, Agent de mobilisation et défense des droits
Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)
- **Paula Garza**, architecte, Cheffe d'expertise en habitation
Société Logique

TABLE DES MATIÈRES

À propos de nos organismes.....	5
Introduction	6
1 COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES	7
1.1 Mobilité	7
Transport collectif.....	7
Aménagements piétons	10
Aménagements cyclables	11
Micro-mobilités	12
Autopartage	14
Débarcadères, stationnements et zones d'arrêt de courte durée.....	15
Entretien & Déneigement.....	17
1.2 Cadre bâti	17
Logement.....	19
Équipements collectifs et espaces verts	21
Commerces et services.....	23
2 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE	25
2.1 Occupation du domaine public.....	25
2.2 Règlements d'urbanisme	25
PPCMOI et PIIA	25
Unité d'habitation accessoire	26
Stationnement accessoire.....	26
2.3 Patrimoine.....	27
2.4 Espaces à vocation économique et commerciale	27
2.5 Performance environnementale et résilience	28
3 PRÉOCCUPATIONS CONNEXES ET ASPECTS MANQUANTS	29
3.1 Gouvernance	29
3.2 Participation citoyenne.....	29
3.3 Formation.....	30
3.4 Organismes communautaires	30

3.5	Gestion des matières résiduelles	32
	Conclusion	35
	Annexes	36
	Annexe 1 : Liste des recommandations.....	36
	Annexe 2 : Liste des acronymes.....	45
	Annexe 3 : Gradient et définitions de l’accessibilité universelle dans le logement.....	46

À PROPOS DE NOS ORGANISMES

Fondé en 1985, **DéPhy Montréal**, anciennement appelé le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM), rassemble plus de 50 organismes communautaires engagés dans la défense des droits, la promotion des intérêts et l'amélioration des conditions de vie des personnes ayant une déficience physique ou polyhandicapées et leur famille, sur l'île de Montréal. Le terme déficience physique comprend les déficiences motrices (mobilité, flexibilité et dextérité), sensorielles (audition et vision) et d'autres déficiences organiques et neurologiques (notamment les troubles du langage et de la parole).

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

Fondé en 1981, **Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)** poursuit un objectif ambitieux, mais essentiel : l'amélioration des conditions de vie des personnes aveugles et malvoyantes afin d'atteindre leur pleine et entière participation sociale. Sa mission est de contribuer à bâtir une société universellement accessible et inclusive où les personnes ayant une limitation visuelle pourront s'accomplir et s'engager activement. Le RAAMM dessert ses membres dans la région de Montréal, Longueuil et Laval, un territoire qui comprend plus de 150 000 personnes ayant une déficience visuelle.

Fondé en 1981, **Société Logique** est un organisme à but non lucratif ayant comme mission de promouvoir le design universel et d'intervenir dans la création d'environnements universellement accessibles. La force de cette organisation réside en la capacité de conjuguer une excellente connaissance des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles à une solide expérience de l'architecture. À travers leurs services de consultation en aménagement, les professionnelles et professionnels de l'architecture, du design et de l'urbanisme se consacrent entièrement à la promotion et au développement de lieux accessibles pour toutes et tous.

INTRODUCTION

La Ville de Montréal s'apprête à adopter son Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), qui vise à définir les orientations en matière d'urbanisme et de mobilité pour les prochaines années, à préciser comment le territoire et les modes de vie pourront évoluer, ainsi qu'à encadrer les usages et la réglementation locale de chaque arrondissement.

Bien que nous ayons été très surpris de n'y trouver aucune mention des travaux du Chantier en accessibilité universelle, commencés il y a quatre ans et sur le point de se terminer, beaucoup de chemin a été parcouru depuis que nous avons eu l'opportunité de nous prononcer sur le Projet de ville. Le PUM 2050 tient davantage compte de la diversité des besoins de la population montréalaise et de la nécessité d'appliquer le design universel, souvent cité dans ce document, notamment dans la vision : « Montréal met de l'avant les principes du design universel afin de permettre à toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités, de disposer des mêmes possibilités que le reste de la population quant au choix de leur lieu de vie, leurs déplacements par le réseau de transport collectif ainsi que leur accès aux espaces publics et aux équipements collectifs. »

L'accessibilité universelle est en effet un principe fondamental. Dans un contexte de densification urbaine, il est essentiel de veiller à ce que les nouvelles infrastructures, qu'elles soient de transport, de logement ou de services, respectent ce principe. Une transition écologique juste et équitable doit également prendre en compte l'accessibilité universelle, afin qu'elle contribue à réduire les inégalités sociales et territoriales. Les populations vulnérables sont et seront les plus touchées par les impacts négatifs du réchauffement climatique. Ainsi, les initiatives de transition écologique ne doivent pas se faire au détriment de la participation à la vie collective des personnes en situation de handicap.

Ce mémoire examine les aspects spécifiques du PUM qui concernent la mobilité, le cadre bâti, les équipements collectifs, et plus encore, en insistant sur certaines lacunes en matière d'accessibilité universelle.

Considérant que ce document expose les grandes orientations de la Ville en matière d'urbanisme et de mobilité pour les décennies à venir, nous tenons à remercier la Ville de Montréal de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à nouveau afin de nous projeter ensemble dans un Montréal de demain inclusif et universellement accessible.

1 COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES

1.1 MOBILITE

Dans son projet de PUM 2050, la Ville de Montréal met l'accent sur le développement d'un réseau de mobilité durable, avec une priorité accordée aux transports actifs et collectifs : « Le transport étant le principal secteur émetteur de GES au Québec, la transformation de la mobilité urbaine est au cœur de la stratégie montréalaise de carboneutralité. » (Chap. 1). En outre, elle indique que « Pour aménager un réseau de mobilité durable efficace, [la Ville] mise sur la consolidation et l'entretien du réseau, l'implantation d'un réseau de tramway, la multiplication de liens cyclables de qualité et l'aménagement de parcours piétonniers d'envergure. » (Chap. 1).

Cependant, pour que ce réseau soit utilisable par toutes et tous, il est essentiel que l'accessibilité universelle soit au cœur de sa conception et de son déploiement. Le PUM reconnaît cette nécessité : « Montréal met de l'avant les principes du design universel afin de permettre à toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités, de disposer des mêmes possibilités que le reste de la population quant au choix de leur lieu de vie, leurs déplacements par le réseau de transport collectif ainsi que leur accès aux espaces publics et aux équipements collectifs. » (Chap. 1).

Pourtant, au-delà de ces bonnes intentions, la Ville continue à générer de nouveaux obstacles en déployant des pistes cyclables et autres aménagements de l'espace public qui ne respectent toujours pas le design universel et qui ne tiennent pas compte des besoins de plus en plus pressants de sa population, dont elle est cependant consciente : « Les efforts consacrés à l'accessibilité universelle des réseaux et aux cheminements piétonniers sans obstacles doivent s'accélérer dans un contexte marqué par le vieillissement de la population. » (Chap. 2).

Transport collectif

« Le développement du réseau de transport collectif structurant nécessite notamment une coordination multipartite et un soutien financier des autres paliers de gouvernement. Pour agir rapidement, des solutions transitoires et des pratiques agiles devront également être mobilisées. » (Chap. 1)

Malgré des progrès importants, le réseau de métro de Montréal, bien qu'étant un élément central du système de transport collectif, demeure très largement inaccessible, malgré que 22 % de la clientèle de la STM déclare avoir une limitation fonctionnelle permanente¹. En 2018, la Société de transport de Montréal (STM) s'était engagée à rendre toutes les stations de métro accessibles d'ici 2038². Néanmoins, compte tenu de l'importance du métro dans le réseau de transport collectif, et de l'urgence d'assurer une mobilité inclusive, l'accélération des travaux de mise en accessibilité annoncée par la STM³ doit se poursuivre. Aussi, nous sommes heureux de constater que le PUM prévoit de développer un plan d'intervention et de financement en matière d'accessibilité universelle visant les stations des réseaux de métro et de train de banlieue, ainsi que la trame urbaine environnante aux points d'accès du transport collectif (Chap. 7, p. 13).

Recommandation :

- 1) Poursuivre l'accélération de la mise en accessibilité des stations de métro, afin que le réseau montréalais soit universellement accessible le plus rapidement possible, et avant 2038.
- 2) S'assurer que les futurs édicules du métro soient universellement accessibles.

L'accessibilité des arrêts d'autobus est également un élément indispensable pour permettre à tous les usagers, y compris aux personnes à mobilité réduite, d'utiliser le réseau de transport collectif. Une amélioration systématique de cette accessibilité contribuerait grandement à l'objectif du PUM de « prioriser l'adoption de modes de transport actif et collectif ainsi que les usagers les plus vulnérables. » (Chap. 3)

Malheureusement, certaines pistes cyclables transitoires et piétonnisations de rues saisonnières représentent des défis majeurs pour les usagers du transport collectif et du transport adapté, ainsi que pour les personnes ayant besoin d'accompagnement (proches ou bénévoles) et qui ne peuvent pas parcourir de longues distances à pied.

Recommandation :

- 3) Rendre systématiquement les arrêts d'autobus universellement accessibles.

¹ Baillargeon, Stéphane. « Le programme pour l'accessibilité du métro à l'arrêt », *Le Devoir*, 11 mai 2024, <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/812712/transport-commun-programme-accessibilite-metro-arret>. Consulté le 14 septembre 2024.

² Schué, Romain. « Toutes les stations de métro universellement accessibles en 2038 », *Journal Métro*, 5 février 2018, <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1386433/toutes-les-stations-de-metro-universellement-accessibles-en-2038/>. Consulté le 14 septembre 2024.

³ Société de transport de Montréal. « Accessibilité universelle », *STM.info*, <https://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/accessibilite-universelle>. Consulté le 14 septembre 2024.

- 4) Assurer l'exemplarité des futures lignes du Service rapide par bus (SRB) en matière d'accessibilité universelle.
- 5) Veiller à ce que les rues et zones à priorité piétonne restent entièrement accessibles aux véhicules de transport adapté, et leur permettre d'y circuler à basse vitesse, comme les véhicules d'urgence.
- 6) Pour les rues où les piétonnalisations saisonnières seront maintenues, mettre en place des lignes de bus alternatives avec arrêts universellement accessibles, à proximité.

Le PUM évoque également le développement potentiel d'un réseau de tramways à Montréal. Si ce projet se concrétise, il est essentiel que l'accessibilité universelle soit intégrée dès la planification de ce réseau, pour éviter les erreurs du passé et conséquemment, pour créer un réseau véritablement inclusif.

Recommandation :

- 7) Garantir l'exemplarité du futur réseau de tramways, en termes d'accessibilité universelle.

Par ailleurs, la Ville met l'accent sur l'importance de l'intermodalité : « Parallèlement, des efforts additionnels doivent être déployés pour améliorer la fonctionnalité des réseaux de transport en renforçant l'interconnectivité des différents modes de transport » (Chap. 3). Cependant, l'intermodalité peut présenter des défis particuliers pour les personnes en situation de handicap (ex. : passage du REM au métro). Un article du Devoir met en lumière les défis d'accessibilité dans l'intermodalité du réseau de transport montréalais : « Le parcours comprend des escaliers mobiles, des escaliers fixes et des portes tournantes infranchissables avec un vélo, une grande poussette ou, bien sûr, un fauteuil roulant. »⁴. Enfin, la diffusion d'informations claires et la communication efficace avec les usagers sont essentielles pour améliorer l'expérience de mobilité.

Recommandation :

- 8) Assurer l'accessibilité universelle des points de correspondance intermodaux, en accordant une attention particulière aux transitions entre les différents modes de transport (p. ex., entre le métro et l'autobus, entre le REM et le métro).
- 9) Développer et mettre en place, en collaboration avec les gestionnaires de réseaux de transport, un système d'information accessible et en temps réel

⁴ Baillargeon, Stéphane. « Le REM est difficilement accessible aux voyageurs à mobilité réduite », *Le Devoir*, 31 août 2023, <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/797258/le-rem-est-difficilement-accessible-aux-voyageurs-a-mobilite-reduite>. Consulté le 14 septembre 2024.

concernant l'accessibilité du réseau de transport collectif, incluant l'état de fonctionnement des ascenseurs dans les stations de métro, les détours engendrés par les fermetures de rue (chantiers, piétonnisation, etc.), les perturbations affectant l'accessibilité, ainsi que les alternatives disponibles en cas de problème.

Aménagements piétons

« Montréal entend prioriser la mobilité piétonne aux autres besoins de mobilité dans les rues. [...] il faut repenser l'aménagement des rues de manière à optimiser leur utilisation, les rendre plus inclusives, mais aussi plus vivantes. » (Chap. 2)

Dans leurs déplacements quotidiens, les personnes ayant des limitations fonctionnelles rencontrent de nombreux obstacles, exacerbés par des aménagements inadéquats ou mal conçus. Par exemple, l'absence de bateaux pavés aux intersections, le manque de signalisation sonore aux feux de circulation ou l'installation inadéquate du mobilier urbain peuvent considérablement entraver leurs déplacements.

Le PUM souligne à plusieurs reprises l'importance de l'accessibilité universelle, sans toutefois détailler suffisamment les mesures spécifiques qui s'y rapportent, notamment lors de travaux routiers ou de réaménagements de rue. Nous sommes satisfaits que l'accessibilité universelle soit un enjeu reconnu dans l'Orientation 1, « Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité », cependant, nous nous interrogeons sur le fait qu'elle ne soit mentionnée que pour les secteurs en déficit de marchabilité (Objectif 1.1, Chap. 7), alors que dans les zones déjà piétonnes, de nombreux obstacles perdurent.

Théoriquement, la réduction de l'emprise de la chaussée réservée aux automobiles peut faciliter l'accessibilité universelle, car cela diminue les distances à traverser tout en intégrant davantage d'options de mobilité accessibles à tous.

Néanmoins, nous constatons que les besoins de l'ensemble des piétonnes et piétons, dans toute leur diversité, ne sont pas encore pleinement pris en compte. En effet, les récents projets de piétonnisation et de réaménagement des rues, temporaires, transitoires ou permanents, ont parfois engendré des obstacles imprévus pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Nous donc accueillons avec satisfaction l'annonce du développement d'un outil d'aide à la décision centralisé, intégrant des principes d'accessibilité universelle. Cependant, bien que diverses solutions visant à rendre les voies publiques universellement accessibles aient déjà été conçues, leur mise en œuvre n'a jamais été systématique. De plus, de nombreux défis nécessitent encore la recherche de solutions éprouvées.

Recommandations :

- 10) Instaurer un laboratoire permanent dédié à la conception de mesures d'aménagement accessibles, axé sur des solutions facilement reproductibles sur l'ensemble du territoire.
- 11) Mettre en place de mise à niveau des bateaux pavés et d'ajout de plaques podotactile, distinct ou complémentaire au programme de réfection routière.
- 12) Dans tout nouveau projet d'aménagement, prévoir un montant dédié à la recherche et à l'innovation orienté vers la sécurité routière et l'accessibilité universelle.
- 13) Faire de l'accessibilité universelle une condition préalable à tout projet de repartage de la rue en faveur des mobilités actives et collectives.
- 14) Définir avec précision les conditions d'implantation des différents types d'aménagements routiers (p. ex., rues partagées, rues piétonnes, *transit mall*⁵) afin de s'assurer que les bonnes mesures soient mises en place aux bons endroits, et ainsi, faciliter la circulation de tous les usagers.
- 15) Rendre obligatoires, dans les directives d'aménagement du réseau piétonnier, tous les principes d'accessibilité universelle déjà établis par le Service d'urbanisme et de mobilité (SUM).
- 16) S'assurer que les aménagements piétons ou cyclables transitoires ou temporaires soient universellement accessibles.
- 17) Adopter une norme municipale supérieure à celle du Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ) rendant systématique l'installation de signaux sonores aux intersections difficilement utilisables par les personnes vivant avec une déficience visuelle, sans attendre une demande d'un institut de réadaptation.
- 18) Lors du réaménagement de rues, compenser systématiquement le retrait de voies de circulation automobile et/ou de stationnement par l'ajout de débarcadères et de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite.

Aménagements cyclables

En ce qui concerne l'aménagement des pistes cyclables, le PUM ne spécifie pas de préférence entre les pistes unidirectionnelles et bidirectionnelles. Cependant, les pistes bidirectionnelles représentent des défis supplémentaires pour les personnes ayant des

⁵ <https://collectivitesviables.org/articles/transit-mall.aspx>, Consulté le 20 septembre 2024

limitations fonctionnelles, notamment visuelles. Dans une perspective de sécurisation des réseaux cyclable en lien avec les déplacements piétons et le transport collectif, une attention particulière devra être apportée aux intersections et aux arrêts de bus pour éviter les conflits entre les usagères et usagers.

L'installation de pistes cyclables protégées par un mail en béton entre la voie de circulation des véhicules et le trottoir peut certes augmenter la sécurité des cycliste, mais elle empêche les conducteurs de véhicules de transport adapté de stationner le long du trottoir, à proximité du lieu de départ ou de destination de l'utilisateur, rendant difficile un embarquement ou un débarquement en toute sécurité.

Recommandations :

- 19) Élaborer des lignes directrices visant à mettre en œuvre de meilleures pratiques d'aménagement du réseau cyclable afin d'assurer l'accessibilité universelle du transport collectif, et une desserte aisée du transport adapté.
- 20) Offrir plus de zones permettant aux cyclistes à l'arrêt de s'accumuler sans obstruer les parcours piétons.
- 21) Abandonner l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles au profit de pistes unidirectionnelles dans le sens de la circulation automobile, et envisager la conversion des pistes bidirectionnelles existantes en pistes unidirectionnelles.
- 22) Installer les pistes cyclables d'un seul côté de la rue, afin de laisser l'autre côté libre pour faciliter l'accès aux transports collectifs, réduire les distances à parcourir, et simplifier la desserte en taxis et en transport adapté.
- 23) Faire de la fiche technique « Modèle d'arrêt d'autobus sur piste cyclable unidirectionnelle universellement accessible », développée par le Service d'urbanisme et de mobilité (SUM) avec son Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU), le standard minimal à appliquer dans tous les projets d'infrastructure cyclable longeant des lignes de bus.

Micro-mobilités

« En 2050, 100 % des Montréalaises et des Montréalais ont accès à deux services de mobilité partagée (active et motorisée) à moins de 15 minutes de marche de leur lieu de résidence. » (Chap. 2)

L'offre d'appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et de véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage (VNILSSA), tels que les vélos à assistance électrique ou les trottinettes électriques, a connu une expansion considérable dans la dernière décennie. Cependant, à l'heure actuelle à Montréal, les

options de mobilité active en libre-service ne répondent pas aux besoins ou aux capacités d'un grand nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Pourtant, divers équipements adaptés existent. Par exemple, aux États-Unis, la ville de Détroit a intégré des vélos adaptés dans son système de vélos en libre-service MoGo⁶. Ces véhicules comprennent des tricycles pour adultes, des vélos à main et des tandems, permettant ainsi aux personnes ayant diverses capacités d'utiliser ce service. L'offre de véhicules en libre-service devra donc être diversifiée pour répondre à ces besoins « moins conventionnels ».

Par ailleurs, comme constaté lors du projet pilote mené à Montréal durant l'été 2019, et comme l'ont rapporté régulièrement les médias au sujet des villes où les véhicules sans encrage étaient autorisés, ceux-ci engendrent de nombreux obstacles pour les piétons, notamment pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Dans le chapitre portant sur la mise en œuvre du PUM, on mentionne vouloir « collaborer avec les autres paliers de gouvernement concernant la réglementation nécessaire à l'encadrement des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et aides à la mobilité motorisées (AMM) » (Objectif 10.2, Chap.7). Nous voyons cette orientation d'un bon œil puisqu'elle peut faciliter la circulation des AMM tout en offrant des options de mobilité à des personnes qui peuvent encore marcher mais ne peuvent pas conduire une voiture. Il est important de rappeler qu'à l'heure actuelle, il est possible pour une personne se déplaçant avec un AMM d'utiliser le réseau cyclable, souvent plus praticables que les trottoirs. Cet accès devrait être maintenu et le réseau cyclable devrait être pensé en conséquence.

Recommandations :

- 24) Diversifier l'offre de véhicules non immatriculés en libre-service afin de répondre aux besoins des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, et de leurs proches.
- 25) Advenant le retour d'un fournisseur de véhicules en libre-service sans encrage, prévoir le cadre réglementaire approprié et mettre en place les aménagements nécessaires préalablement au déploiement de ce service.
- 26) Intégrer rigoureusement les besoins des personnes à mobilité réduite dans l'encadrement des ATPM et des AMM.

⁶ MoGo Detroit. « Adaptive MoGo », <https://mogodetroit.org/adaptive-mogo/>. Consulté le 14 septembre 2024.

Autopartage

« [...] il est nécessaire d'offrir des alternatives à l'automobile individuelle qui soient efficaces et accessibles pour tous et toutes. [...] le développement des services de mobilité partagée [...] constitue une ressource et un complément au transport collectif. Pour l'encourager, Montréal a un rôle important à jouer, autant dans le soutien à l'innovation des solutions proposées, que dans leur déploiement sur le territoire. ») Chap. 2)

Le PUM 2050 vise à accroître l'offre de mobilité partagée comme alternative à la possession automobile individuelle. Cependant, le plan ne précise pas que ces services de mobilité partagée devraient également être accessibles aux personnes à mobilité réduite et à leurs proches. Or, ceux-ci font face à des défis particuliers en matière de transport, notamment des coûts plus élevés pour l'achat et l'adaptation de véhicules personnels. L'autopartage adapté, c'est-à-dire des services de partage de véhicules spécifiquement adaptés pour les personnes à mobilité réduite, pourrait ajouter une solution de mobilité flexible et abordable. Cette offre de mobilité partagée inclusive s'inscrirait parfaitement dans la vision d'une mobilité plus durable et inclusive.

En France, par exemple, plusieurs initiatives ont déjà fait leurs preuves, comme Wheeliz⁷, un site dédié à la location de véhicules adaptés entre particuliers, ou le réseau Citiz⁸, spécialisé dans les véhicules en libre-service. Au Québec, le CIUSSS CIUSSS de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec vient de lancer un projet pour développer un nouveau service d'autopartage d'un véhicule adapté pour passager en fauteuil roulant⁹. Dans la région d'Halifax, Communauto offre sur sa plateforme des véhicules adaptés, un projet pilote lancé en 2019 en collaboration avec des organismes locaux¹⁰.

⁷ Wheeliz. « Location de voitures aménagées entre particuliers », <https://www.wheeliz.com/fr>. Consulté le 14 septembre 2024.

⁸ Citiz. « Véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite », *Citiz Coop*, <https://citiz.coop/pmr>. Consulté le 14 septembre 2024.

⁹ Défis innovation Québec. « Autopartage d'un véhicule adapté pour passager en fauteuil roulant », *Pôle de l'économie sociale de l'agglomération de Longueuil*, <https://innovationsociale.poleagglo.ca/defi/autopartage-dun-vehicule-adapte-pour-passager-en-fauteuil-roulant/>. Consulté le 14 septembre 2024.

¹⁰ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1155609/autopartage-voitures-adaptees-handicap-communauto-carshare-atlantic-halifax>, Consulté le 20 septembre 2024.

Dans l'optique d'une amélioration des options de déplacement pour les personnes à mobilité réduite, Kéroul et Taxelco ont lancé un projet pilote novateur le 9 juillet 2024¹¹. L'objectif principal de ce projet pilote est d'offrir une alternative plus rapide et flexible aux services de transport adaptés publics existants. Ce projet propose un service de transport en van adapté aux personnes en fauteuil roulant dans la région du Grand Montréal, disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et permet de réserver un taxi en moins d'une heure dans un rayon élargi autour de Montréal. Les vans sont spécialement équipés pour accueillir les personnes en fauteuils roulants et les chauffeurs sont formés pour assister les passagers à mobilité réduite. Un aspect particulièrement intéressant de ce service est qu'il est proposé au même prix qu'un taxi standard, le rendant ainsi plus accessible financièrement.

Même si nous devons continuer d'investir massivement pour rendre les transports collectifs universellement accessibles et bonifier l'offre de service en transport adapté, offrir de surcroît aux personnes à mobilité réduite des options de mobilité alternatives similaires au reste de la population nous semble important.

Recommandation :

- 27) Promouvoir l'ajout de véhicules adaptés dans les flottes d'autopartage existantes.
- 28) Favoriser l'émergence d'initiatives et de projets pilotes visant à diversifier l'offre de services pour les personnes à mobilité réduite (autopartage adapté, taxis adaptés, etc.).

Débarcadères, stationnements et zones d'arrêt de courte durée

Nous accueillons favorablement la réduction des emprises routières et le repartage de la bordure des rues, en particulier l'optimisation du stationnement, qui sera accordé en priorité aux personnes à mobilité réduite.

Néanmoins, de nombreuses personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles ne sont pas en mesure de se rendre seules à leurs rendez-vous médicaux, administratifs ou pour effectuer leurs courses. Par conséquent, malgré la diminution du nombre de véhicules en circulation et de places de stationnement sur la voie publique, il sera essentiel de permettre aux proches et aux bénévoles (qui fournissent des services d'accompagnement-transport via des organismes communautaires) de pouvoir s'arrêter ou stationner à proximité de leur lieu de destination (commerces, cliniques médicales, administration publique, etc.) afin d'accompagner les personnes qui en ont besoin,

¹¹ Kéroul, « Kéroul et Taxelco s'associent autour d'un projet pilote pour un service de taxi adapté », *Kéroul.qc.ca*, 10 juillet 2024, <https://www.keroul.qc.ca/nouvelles/4348-keroul-et-taxelco-s-associent-autour-dun-projet-pilote-pour-un-service-de-taxi-adapte.html>. Consulté le 14 septembre 2024.

même si celles-ci ne satisfont pas aux critères d'admissibilité au transport adapté ou ne sont pas titulaires d'une vignette de stationnement pour personne handicapée.

De même, un grand nombre de personnes à mobilité réduite, souvent aînées, aptes à conduire leur propre véhicule mais incapables de parcourir plusieurs centaines de mètres à pied, peuvent conserver leur autonomie si elles ont la possibilité de se garer à proximité de leur lieu de destination (domicile, commerce, bibliothèque, etc.).

Dans le contexte de vieillissement démographique et de maintien à domicile, il semble donc opportun d'entreprendre une réflexion pour encadrer le concept de « place de stationnement fournie à titre de courtoisie aux utilisateurs à mobilité réduite »¹², tel qu'utilisé par Normes d'accessibilité Canada, ainsi que les critères et processus d'éligibilité afférents.

Recommandations :

- 29) Réviser les normes d'aménagement des débarcadères, notamment ceux réservés aux personnes à mobilité réduite, afin d'en accroître la fonctionnalité (p. ex., longueur de 7,2 mètres) et d'en assurer le bon entretien.
- 30) Implanter systématiquement des débarcadères à proximité des grands générateurs de déplacements.
- 31) Permettre l'installation d'un débarcadère à proximité du domicile d'une personne à mobilité réduite, même en présence d'une piste cyclable.
- 32) Simplifier et harmoniser les procédures pour obtenir un débarcadère pour personnes à mobilité réduite.
- 33) Prévoir des zones d'arrêt de courte durée et des stationnements préférentiels en nombre suffisant, destinés aux proches (ou bénévoles) aidants qui accompagnent des personnes handicapées, ainsi que pour les personnes aînées.
- 34) Prévoir un nombre suffisant de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH) à proximité des principaux générateurs de déplacements, des zones piétonnes et des rues résidentielles dépourvues de stationnement privé.

¹² Normes d'accessibilité Canada. « CAN-ASC-2.1 Espaces extérieurs : Projet d'examen public – 7. Installations et mobilier », *Gouvernement du Canada*, 2021, <https://accessibilite.canada.ca/can-asc-2-1/c7>. Consulté le 18 septembre 2024.

Entretien & Déneigement

« Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons en adoptant pour tous les projets les principes d'aménagements inclusifs, sécuritaires et conviviaux » (Chap. 2)

La politique de déneigement de la Ville de Montréal accorde la priorité à la sécurité des piétons en assurant le dégagement des trottoirs, indépendamment du niveau de fréquentation de la rue. Néanmoins, des problèmes surviennent fréquemment. Par exemple, la neige est parfois retirée tardivement, les opérations de déneigement manquent souvent de coordination, les chasse-neige génèrent des accumulations de neige aux intersections, aux arrêts d'autobus, aux débarcadères du transport adapté et sur les trottoirs déjà déblayés, et des résidents ou des entreprises déposent illégalement leur neige sur le domaine public.

Les trottoirs ainsi obstrués, parfois pendant plusieurs jours, empêchent les piétons de circuler ou les forcent à marcher sur la route.

Recommandations :

35) Effectuer le déneigement des débarcadères simultanément avec celui des trottoirs adjacents, et s'assurer de dégager complètement les bateaux pavés.

1.2 CADRE BATI

On nomme l'accessibilité universelle à de nombreuses reprises dans le PUM 2050, mais on propose peu de levier concrets pour rendre les bâtiments publics et privés plus accessibles. C'est un enjeu majeur qui ne peut trouver de solution viable que dans la réglementation d'urbanisme et de construction, puisque l'approche par sensibilisation et promotion des meilleures pratiques ne suffiront pas à combler les besoins et aspirations des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles.

L'intensification et la diversification urbaine proposée dans le PUM 2050 offre de grandes opportunités de développer des milieux de vies accessibles à tous et toutes. Par exemple, la multiplication de nouveaux bâtiments équipés d'ascenseurs induite par l'intensification est une superbe opportunité de multiplier les espaces accessibles. Toutefois, les exigences du *Code de construction du Québec (CCQ)* sont insuffisantes pour garantir que ces ascenseurs, autant que les parcours et espaces intérieurs, répondront aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap. Le PUM 2050 devrait donc prescrire des révisions réglementaires conséquentes.

Recommandation :

- 36) Prescrire l'obligation, pour les nouvelles constructions, d'atteindre des exigences d'accessibilité supérieures à celles établies par le CCQ, notamment pour assurer l'accessibilité universelle des immeubles munis ascenseurs.
- 37) Modifier le Règlement de construction de la Ville afin de dépasser les exigences minimales d'accessibilité du (CCQ), en particulier pour les catégories bâtiments exemptés, en s'inspirant par exemple de la norme [CSA B651 :23](#).
- 38) Intégrer de manière exemplaire l'accessibilité universelle dans la planification des Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et des nouveaux quartiers (ex. Namur-hippodrome).

D'autres recommandations visant plus spécifiquement les règlements d'urbanisme des arrondissements sont nommées dans la section sur

LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE. Les trois sections suivantes illustrent pourquoi des modifications réglementaires et des politiques publiques intégrant l'accessibilité universelle sont importantes dans trois domaines distincts : l'habitation, les équipements collectifs et les commerces.

Logement

« Afin de promouvoir l'équité et l'inclusion sur l'ensemble de son territoire, Montréal entend mettre en place les conditions favorisant l'accès à des logements et des milieux de vie répondant aux besoins de sa population, quelle que soit l'étape du cycle de vie. La proportion de personnes vivant avec une incapacité est appelée à augmenter dans les années à venir en raison du vieillissement de la population. La prise en compte des différents types de limitations fonctionnelles est donc essentielle et implique des mesures d'accompagnement renforcées pour l'accessibilité et l'adaptation du domicile. » (Chap. 2)

En 2017, au Québec, 13,8% des personnes de 15 ans et plus ayant une incapacité vivaient dans un ménage ayant des besoins impérieux en matière de logement, contre 5,1% des personnes sans incapacité. De même, 10,2% (vs 5,6%) vivaient dans un logement qui n'est pas de qualité, et 25% (vs 14 %) dans un logement non abordable¹³. Les personnes avec incapacité, quel que soit leur revenu, vivent globalement dans des logements plus petits¹⁴. Nous sommes donc satisfaits de voir que le PUM 2050 fait écho à cet enjeu :

Nous sommes cependant inquiets de ne voir aucune exigence ou cible précise pour le logement adaptable, accessible ou universellement accessible, que ce soit dans le document complémentaire ou dans le chapitre de mise en œuvre. Pourtant, l'offre de ce type de logements est largement insuffisante pour répondre aux besoins de la population montréalaise, surtout dans un contexte de vieillissement de la population. Nos milieux de vie devraient être résilients face à l'évolution de nos capacités dans le temps.

Le PUM 2050 manque cruellement d'ambition, puisque l'accessibilité universelle n'est envisagée que pour le développement de logements sociaux (Chapitre 7, page 31),

¹³ Statistiques sur le logement des personnes handicapées au Québec, Office des personnes handicapées du Québec <https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/statistiques/personnes-handicapees-au-quebec-en-chiffres/statistiques-sur-le-logement.html>, consulté le 20 septembre 2024

¹⁴ Les personnes avec incapacité au Québec: un portrait à partir des données de l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2017 - Habitation et besoins en aménagements spéciaux du logement – Volume 5, Office des personnes handicapées du Québec https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Versions_accessible/V05_Portrait_incapacite_Qc_ECI2017_acc.rtf, consulté le 20 septembre 2024

alors qu'une part importante de personnes vivant avec des limitations fonctionnelles n'a pas accès à ces logements, surtout que ceux existants sont loin de répondre à la demande.

Il est donc essentiel que tous les types de logements intègrent des unités universellement accessibles ou adaptables, afin de répondre de manière adéquate à ces besoins.

Pourtant, plusieurs municipalités au Québec et au Canada se sont dotées de règlements, plans et politiques ambitieuses pour le logement accessible. Par exemple :

- Longueuil¹⁵ et Laval¹⁶ ont adopté une réglementation ambitieuse en matière de construction et de transformation d'immeubles de logements pour assurer une meilleure performance en accessibilité universelle qui va plus loin que le CCQ.
- La Ville de Vancouver exige dans sa réglementation que tous les nouveaux logements soient adaptables, peu importe la typologie. Pour les transformations, ils ont développé un arbre de décision exigeant la mise en accessibilité de certaines composantes, selon l'envergure des travaux¹⁷.

De plus, les programmes fédéraux [APH Select](#) et le [Fonds pour le logement abordables](#) proposent déjà des critères pour qu'entre 15% et 20% des logements soient accessibles. La Ville devrait emboîter le pas, pour créer un effet de levier.

De plus, faute d'une registre des loyers accessibles, un grand nombre de logements rénovés ou modifiés pour être adaptables ne sont pas connus des personnes qui en ont besoin et se retrouvent sur le marché locatif régulier lorsque leur occupant les quitte. Il arrive même que des adaptations financées par le Programme d'adaptation de domicile (PAD) soient détruites à la demande du propriétaire lors du départ du locataire, afin de remettre le logement dans son état initial.

Enfin, les programmes existants destinés aux personnes handicapées et à leur famille ne permettent pas de répondre de manière adéquate à leurs besoins en matière de logement, ni de favoriser leur maintien à domicile en offrant une solution plus complète et cohérente.

Pour aider le lecteur à y voir plus clair, nous proposons dans l'Annexe 3 : Gradient et définitions de l'accessibilité universelle dans le logement, quelques définitions et

¹⁵ <https://cms.longueuil.quebec/sites/default/files/medias/documents/2022-06/Accessibilit%C3%A9%20universelle.pdf>, consulté le 20 septembre 2024

¹⁶ <https://info-reglements.laval.ca/consultation/cdu/construction/>, consulté le 20 septembre 2024

¹⁷ <https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/government/about-the-bc-government/accessible-bc/accessibility-2024/docs/accessible-housing.pdf>, consulté le 20 septembre 2024.

positions générales quant aux différents niveaux d'accessibilité applicables dans le domaine du logement, allant de l'adaptation à l'accessibilité universelle.

Recommandations :

- 39) Adopter une réglementation d'urbanisme plus exigeante que le CCQ concernant le logement, en s'inspirant notamment de la Norme [CSA B:652](#) sur le logement universellement accessible.
- 40) Se doter d'une réglementation ambitieuse qui augmentera rapidement la proportion de logements accessibles et facilement adaptables.
- 41) Se donner comme cible que les personnes vivant avec des incapacités et leur famille aient un accès à une offre diversifiée et abordable de logements accessibles, dans tous les arrondissements, équivalente au reste de la population.
- 42) S'assurer que tout projet de logement social ou communautaire soutenu financièrement ou logistiquement par la Ville inclue une proportion importante de logements accessibles, et que tous les logements soient aisément adaptables.
- 43) Soutenir le développement d'un registre (p. ex., sous forme d'une plateforme Web accessible) regroupant les offres et demandes de logements adaptables, adaptés et accessibles (logements sociaux, logements privés ayant bénéficié d'une subvention, etc.).
- 44) Revoir régulièrement les programmes d'habitation tels que le Programme d'adaptation de domicile (PAD), en collaboration avec des personnes ayant des limitations fonctionnelles et les organismes qui les représentent, afin de répondre adéquatement aux besoins et aux difficultés identifiés par ceux-ci ; Intégrer une mesure d'indexation périodique des montants admissibles pour refléter l'augmentation des coûts de construction ; Réduire les délais de traitement des demandes.
- 45) S'assurer d'une proportion minimale de logements accessibles au sein des établissements d'hébergement transitoire.

Équipements collectifs et espaces verts

« Mettre en application l'ADS+ pour l'aménagement de l'ensemble des équipements collectifs et des espaces publics. » (Chap.7)

D'accord, mais comment ? Dans un contexte d'intensification et de mutualisation des ressources, une attention particulière doit être portée à l'accessibilité universelle de l'ensemble des bâtiments municipaux, des parcs et places publiques.

Les gymnases, bibliothèques et autres lieux de sport, de culture et de loisirs, même accessibles aux personnes en situation de handicap, n'ont généralement pas la capacité d'accueillir un groupe (p. ex., équipe de boccia ou de basketball en fauteuil, membres d'une association de personnes ayant des limitations fonctionnelles visitant une bibliothèque). À titre d'exemple, dans la majorité des gymnases universellement accessibles, les vestiaires ou les ascenseurs ne permettent pas à une équipe sportive de personnes à mobilité réduite d'y accéder simultanément, ce qui entrave considérablement l'organisation des pratiques sportives. Pire encore, des rénovations ou agrandissements mal planifiés peuvent résulter en une perte importante d'accessibilité pour les personnes et équipes pratiquant des sports adaptés, faute d'exigences élevées et systématiques en matière d'accessibilité universelle.

Davantage d'équipements collectifs et de mobilier urbain (bornes de recharge, îlots de récupération, etc.) feront leur apparition sur le domaine public et privé. Afin de favoriser leur utilisation par l'ensemble de la population, ceux-ci devront être universellement accessibles, tout en n'obstruant pas les corridors de circulation. Mais trop souvent, on se contente d'ajouter un ou deux pièces d'équipements adaptés dans une pléthore de mobilier inaccessible, qu'on continue de surcroît d'installer. C'est pourtant l'ensemble des équipements urbains (piscines, aires de jeux, etc.) et du mobilier urbain (bancs, tables, etc.) qui devrait être accessible.

Recommandations :

- 46) Aménager les installations collectives de manière à permettre l'accueil simultané de plusieurs personnes à mobilité réduite.
- 47) Saisir systématiquement les opportunités offertes par les travaux de rénovation ou d'agrandissement pour améliorer l'accessibilité universelle des bâtiments publics existants (p. ex., entrées, toilettes).
- 48) Réaliser un portrait de l'accessibilité des bâtiments municipaux, le mettre régulièrement à jour, et veiller à ce que ces informations soient constamment accessibles et aisément consultables (p. ex., sur la page Web dédiée à chaque immeuble).
- 49) Mettre à jour et systématiser l'utilisation du Guide d'accessibilité universelle des bâtiments municipaux de Montréal.
- 50) Doter la Ville d'outils, de guides et de la réglementation nécessaires à l'application de l'accessibilité universelle, y compris pour les partenaires (p. ex., aménagement des cafés-terrasses, location libre-service de trottinettes électriques sans ancrage).

- 51) Veiller à ce que les critères de conception, d'installation, de signalisation et d'identification des équipements collectifs situés sur le domaine public (p. ex., îlots de récupération des déchets, fontaines d'eau potable) prennent en compte les besoins de tous les citoyens, y compris ceux des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, et que ces équipements soient en nombre suffisant pour minimiser les distances à parcourir.
- 52) Installer les équipements collectifs situés sur le domaine public en tenant compte des exigences des opérations de déneigement et de déglçage, afin que tous les citoyens, y compris les personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, puissent y accéder et les utiliser.

Commerces et services

« La Ville continuera de soutenir les commerçants soucieux d'améliorer la qualité architecturale et le traitement des façades des bâtiments afin de renforcer l'attrait des commerces de proximité. »

La pleine participation sociale des Montréalaises et Montréalais ayant des limitations fonctionnelles nécessite également l'accès aux services de base offerts par les entreprises commerciales. À cet égard, en plus de revoir ses règlements d'urbanisme et de construction pour accélérer la mise en accessibilité des commerces, la Ville doit encourager et faciliter la mise en œuvre d'autres mesures d'accessibilité au sein de ces établissements.

Nous accueillons donc favorablement l'annonce de la bonification du Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC), dont les résultats ont été jusqu'à présent très limités. En effet, les travaux nécessaires pour se conformer au CCQ impliquent des transformations importantes, et par conséquent, engendrent des coûts bien supérieurs à ceux pris en charge par le programme, ce qui dissuade les commerçants d'entreprendre la mise en accessibilité de leurs établissements.

Recommandations :

- 53) Modifier les règlements d'urbanisme et de construction afin d'accélérer la mise en accessibilité des établissements commerciaux, en rendant notamment obligatoire l'aménagement d'entrées de plain-pied pour les rez-de-chaussée.
- 54) Adopter une réglementation interdisant l'aménagement de nouveaux commerces ne respectant pas les normes minimales d'accessibilité, y compris pour les établissements de moins de 300 m².
- 55) Abolir la Taxe d'occupation permanente du domaine public pour les rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite.

- 56) Exempter les travaux de mise en accessibilité du calcul des taxes municipales, ou mettre en place des mesures de compensation en cas d'augmentation des taxes résultant de tels travaux.
- 57) Réaffecter intégralement les montants non utilisés du Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) à l'exercice suivant.
- 58) Remanier de fond en comble le PAAC, l'harmoniser et le rendre complémentaire avec d'autres programmes tels que le programme Petits établissements accessibles (PÉA) et le Programme Réussir@Montréal (PRAM), dans le but notamment de simplifier les démarches et d'augmenter la part des frais remboursables.

2 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Étant donné que la portée du Document complémentaire est d'orienter la mise en concordance des règlements d'urbanisme des arrondissements, ce chapitre devrait contenir les orientations les plus à même de concrétiser l'accessibilité universelle dans l'aménagement du territoire. Certains éléments, bien que positifs, manquent de précision pour garantir pleinement l'inclusion des personnes en situation de handicap. De plus, certains aspects essentiels de l'accessibilité universelle, absents de ce chapitre, doivent également être abordés. Dans cette optique, nos recommandations visent à répondre à ces manques et à renforcer l'engagement de la ville.

2.1 OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

Le document complémentaire ne contient aucune disposition relative à l'occupation du domaine public. Pourtant, si on souhaite déployer beaucoup d'efforts et de ressources pour le réaménager en fonction de prioriser les transports collectifs, la marche et le vélo, encore faut-il que l'occupation temporaire ou saisonnière ne vienne pas saper ces gains importants, notamment en ce qui concerne l'accessibilité universelle.

Recommandations :

59) Intégrer des exigences en matière d'accessibilité universelle afin d'harmoniser les réglementations et politiques des arrondissements en matière d'occupation du domaine public (p. ex., chantiers, placotoirs, cafés-terrasses).

2.2 REGLEMENTS D'URBANISME

Nous avons nommé et explicité dans la section [Cadre bâti](#) l'importance que revêt la réglementation de construction et d'urbanisme pour avoir un impact systémique menant à des milieux de vies plus accessibles pour tous et toutes. Ces bonnes pratiques doivent trouver écho dans les arrondissements.

Recommandation :

60) Prescrire une révision des règlements d'urbanisme des arrondissements afin de dépasser les exigences minimales, et insuffisantes, du Code de construction du Québec (CCQ) concernant les parcours sans obstacle et l'accessibilité.

PPCMOI et PIIA

Pour la construction, l'agrandissement ou le changement d'usage d'un bâtiment soumis à un PPCMOI ou à un PIIA (DC 7.3.3, 7.4.2, 7.4.8, 7.5.5, 7.6.3), on devrait intégrer des objectifs et critères d'accessibilité universelle du bâtiment et des espaces extérieurs, à

l'instar des critères relatifs à l'efficacité énergétique et à l'adaptation aux changements climatiques.

Bien que l'accessibilité universelle puisse être utilisée comme un moyen de négociation dans le cadre de Plans particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), cette mesure demeure encore peu employée, faute de sensibilisation suffisante à ce sujet dans les arrondissements.

De plus, de nombreux Règlements des Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), axés sur une intégration architecturale maximale au cadre bâti existant, contribuent à maintenir, voire à multiplier les obstacles, y compris dans les nouvelles constructions.

61) Intégrer le principe d'accessibilité universelle dans les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

62) Rendre obligatoire la prise en compte de l'accessibilité universelle lors de la négociation et de l'analyse des Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).

Unité d'habitation accessoire

Les unités d'habitation accessoires (DC 2.1.5) représentent une option intéressante pour les personnes âgées ou en perte d'autonomie, ainsi que pour leurs familles. Elles offrent la possibilité de demeurer dans un cadre familial, tout en réduisant l'impact sur la qualité de vie des proches aidants. Toutefois, il est essentiel que leur conception intègre des critères d'accessibilité pour répondre aux besoins futurs.

Recommandation :

63) Prescrire l'obligation, pour les unités d'habitation accessoires, d'atteindre un niveau minimal d'accessibilité et d'être aisément adaptables.

Stationnement accessoire

Dans le contexte de l'augmentation de la densité démographique et des changements climatiques, la suppression des exigences minimales en matière de stationnement est justifiée. Cependant, considérant le vieillissement de la population et l'accroissement du nombre de personnes ayant des incapacités, il est primordial de définir et de garantir un nombre minimal de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (DC 10.1.2), ainsi qu'aux personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, non titulaires de vignette, afin d'éviter toute situation dangereuse ou discriminatoire.

Par exemple, durant la pandémie de COVID-19, de nombreuses personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles, plus à risque de développer des complications que

le reste de la population, ne pouvaient utiliser le transport collectif ou adapté, au risque de contracter le virus. Au demeurant, pendant la pandémie, les autorités publiques demandaient aux personnes infectées de ne pas emprunter les transports collectifs pour se rendre en établissement de santé.

Par conséquent, il semble raisonnable et prudent de maintenir un nombre suffisant de places de stationnement réservées aux personnes handicapées et de places pour les personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles. À défaut, celles-ci risqueraient de perdre leur autonomie ou de s'autoconfiner.

Recommandation :

64) Dans DC 10.1.2, définir un minimum de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH) et de places pour personnes âgées et à mobilité réduites, selon les types de bâtiments et d'usages.

65) S'assurer du maintien de l'accessibilité universelle lors du réaménagement écoresponsable des stationnements accessoires extérieurs, notamment vers les places réservées aux personnes handicapées (RPH).

2.3 PATRIMOINE

La préservation de l'intégrité du patrimoine est souvent invoquée pour justifier l'absence de mise en accessibilité des bâtiments anciens, et l'orientation « Élément caractéristique patrimonial d'un immeuble situé dans un secteur patrimonial » (DC 7.3.2.1) semble vouloir conforter cette approche. Néanmoins, les normes de conservation ne devraient pas évincer l'accessibilité universelle, car cela perpétue l'exclusion des personnes handicapées d'environnements historiquement discriminatoires.

Recommandation :

66) Intégrer une disposition stipulant que la conservation d'éléments patrimoniaux ne doit pas faire obstacle à la mise en accessibilité des bâtiments ou sites. Toute intervention, agrandissement ou remplacement doit constituer une opportunité d'améliorer l'accessibilité.

2.4 ESPACES A VOCATION ECONOMIQUE ET COMMERCIALE

Afin de dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire, il convient d'ajouter des critères d'accessibilité dans les dispositions générales (DC 4.1.1).

Recommandation :

- 67) Exiger une implantation des bâtiments avec une entrée de plain-pied et un aménagement de la cour avant qui assurent l'accessibilité universelle des immeubles.

2.5 PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET RESILIENCE

Les mesures visant à réduire les risques d'inondation sont essentielles (DC 9.2 et 9.3), mais elles ne doivent pas se traduire par des entraves à l'accessibilité, comme l'ajout de marches à l'entrée des immeubles. L'interdiction des rez-de-jardin (plain-pied) nous paraît particulièrement problématique.

L'augmentation des surfaces végétales et la rétention des eaux pluviales (DC 9.3.1 et DC 9.3.2) sont des pratiques courantes pour lutter contre les îlots de chaleur et améliorer la perméabilité des sols. Néanmoins, ces surfaces peuvent s'avérer impraticables pour les personnes à mobilité réduite, qui ont besoin de parcours avec un revêtement stable et limitant les déformations.

Recommandation :

- 68) En plus des mesures proposées pour réduire la vulnérabilité aux inondations dans les zones identifiées, ajouter des mesures compensatoires visant à assurer l'accessibilité des bâtiments, telles que le nivellement du site et l'ajout de pentes douces.
- 69) Dans les dispositions visant à accroître la perméabilité des sols (DC 9.3.1) et la gestion des eaux pluviales (DC 9.3.2) pour les espaces extérieurs, préciser qu'un minimum de surfaces dures ou minérales, et donc imperméables, doit être maintenu afin de favoriser la création de parcours sans obstacle et facilement détectables à la canne blanche. Prévoir d'autres mesures de rétention des eaux sur le site, telles que les noues plantées, les bassins de rétention et les dispositifs de collecte et de réutilisation de l'eau de pluie.

3 PRÉOCCUPATIONS CONNEXES ET ASPECTS MANQUANTS

3.1 GOUVERNANCE

Recommandations :

- 70) Veiller à ce qu'une instance de gouvernance en accessibilité universelle, mise en place pour favoriser une vision globale et des actions complémentaires et concertées entre les différentes unités administratives, vérifie la mise en œuvre des requis d'accessibilité universelle nommés dans le Plan d'urbanisme.
- 71) Mettre en place des mécanismes de contrôle et de suivi (p. ex., inspections, audits indépendants) pour s'assurer que les normes d'accessibilité universelle, les bonnes pratiques et cadres règlementaires en vigueur sont appliquées dans tous les projets d'aménagement permanents ou temporaires.

3.2 PARTICIPATION CITOYENNE

« La Ville entend d'ailleurs poursuivre et généraliser les processus de collaboration et de co-construction des projets avec des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles, des personnes subissant des formes de discriminations multiples et croisées. » (Chap. 2)

Bien que la Ville utilise des formules diversifiées pour favoriser la concertation avec la société civile (ateliers de cocréation, plateformes Web, auditions publiques, etc.), les personnes ayant des limitations fonctionnelles sont encore très souvent exclues des processus de consultation. En effet, si l'accessibilité universelle est de plus en plus souvent prise en compte dans le choix des lieux de consultation, les documents, les activités et les outils utilisés restent, quant à eux, très souvent inaccessibles pour un grand nombre de personnes.

Recommandations :

- 72) Rendre accessibles toutes les communications entourant une consultation publique, y compris lors des événements en direct (p. ex., présence d'interprètes en langue des signes, sous-titrage).
- 73) Tenir systématiquement les activités de concertation dans des lieux accessibles universellement et proposer des modes hybrides de participation pour accommoder les personnes ne pouvant s'y déplacer.

- 74) Mettre à disposition toute l'information nécessaire lors des consultations publiques dans divers formats et sur différents supports (PDF, HTML, format papier, médias substitués, etc.), afin de permettre au plus grand nombre de personnes d'y avoir accès.
- 75) Impliquer des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le choix et la validation des documents, des activités et des outils utilisés lors d'une consultation publique.
- 76) Prévoir des délais suffisants pour permettre aux organismes communautaires, qui œuvrent auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille, d'informer et de préparer leurs membres, et ainsi, de permettre à un plus grand nombre de personnes et d'organismes de prendre part aux consultations.

3.3 FORMATION

Le concept d'accessibilité universelle ne peut être correctement appliqué que s'il est bien compris. Il est donc essentiel que l'ensemble de l'administration municipale reçoive la formation nécessaire pour être en mesure de l'appliquer dans ses activités quotidiennes.

Recommandations :

- 77) Former l'ensemble du personnel municipal sur le concept d'accessibilité universelle, le *Processus de production du handicap*, ainsi que sur le cadre réglementaire en vigueur (p. ex., *Charte des droits et libertés de la personne*, *Politique à part entière*) encadrant les obligations de la Ville en matière d'accessibilité universelle.
- 78) Offrir des programmes de formation spécialisés intégrant l'accessibilité universelle à l'intention de l'ensemble du personnel municipal, adaptés aux domaines d'intervention spécifiques de chacun (p. ex., : aménagement de parcs, travaux publics, etc.).
- 79) Rendre les formations sur l'accessibilité universelle obligatoires et dispensées périodiquement ; réviser régulièrement leurs contenus afin de répondre adéquatement aux objectifs visés et de refléter l'évolution des objectifs, des besoins et des connaissances (bonnes pratiques, technologies, etc.).

3.4 ORGANISMES COMMUNAUTAIRES

« Montréal reconnaît également que les milieux communautaire et associatif, par leurs activités, leurs services et leur mission, constituent

des partenaires stratégiques pour soutenir l'équité, dynamiser les lieux de la vie collective, y créer du lien social et un sentiment d'appartenance pour la population. » (Chap.2)

Au cours des dernières années, l'augmentation des loyers, la reprise des écoles par les commissions scolaires et la fermeture d'églises ont forcé de nombreux organismes à quitter des locaux qu'ils occupaient depuis longtemps. Or, l'accès à des locaux abordables et accessibles représente un défi majeur pour les organismes communautaires montréalais, notamment ceux qui viennent en aide aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, car faute de financement suffisant et d'espaces universellement accessibles, ils ne peuvent accomplir leur mission et offrir leurs services.

Face à l'urgence d'agir, un comité de travail regroupant des partenaires régionaux, institutionnels, caritatifs et communautaires a été mis en place dans le but de trouver des solutions pour remédier au manque de locaux accessibles et abordables. Parmi les solutions envisagées, il convient de noter l'identification des locaux des administrations publiques vacants ou sous-utilisés, l'utilisation de ces espaces par des organismes communautaires, ainsi que l'instauration de programmes de financement visant à soutenir l'acquisition ou la rénovation d'immeubles à vocation communautaire.

Recommandations :

- 80) Identifier et faire connaître les bâtiments municipaux excédentaires et les espaces vacants, ainsi que les lieux accessibles susceptibles d'accueillir des organismes et des activités communautaires.
- 81) Lors de la requalification d'édifices publics, s'assurer qu'une proportion des espaces à louer ou à vendre soit réservée aux organismes communautaires.
- 82) S'assurer que les projets de développement immobilier respectent les normes et les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle, et qu'une proportion des espaces à louer ou à vendre soit réservée aux organismes communautaires.
- 83) Ajuster le *Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC)* ou instaurer un programme spécifique aux organismes communautaires afin de proposer un soutien financier plus généreux pour les travaux relatifs à l'accessibilité universelle lors de la réalisation d'améliorations locatives, ainsi que de l'acquisition ou de la rénovation de bâtiments.
- 84) Simplifier les procédures permettant aux organismes communautaires, propriétaires ou locataires, d'être exemptés des taxes municipales.

- 85) Bonifier l'aide financière aux OBNL locataires afin d'indemniser de manière plus adéquate les organismes locataires qui ne peuvent pas avoir de compte de taxes à leur nom.

3.5 GESTION DES MATIERES RESIDUELLES

« La collecte et le traitement des matières résiduelles font partie des services publics pour lesquels Montréal s'est donné des cibles ambitieuses de performance d'ici 2030. Il faut donc faciliter le geste de tri par tous et toutes dès la conception [...] En 2050, 100 % des bâtiments permettent un taux de détournement des matières résiduelles de 100 %. » Chap. 2)

Un grand nombre de personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles qui résident sur le territoire de la métropole vivent seules, souvent dans des immeubles de deux logements ou plus. Aussi, dans un contexte de diversification des types de collectes, les méthodes et services de collecte devront être non seulement adaptés au bâti, mais aussi au contexte socioculturel, ce qui implique une prise en compte des besoins des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles en termes d'organisation des services, d'aménagement, de signalisation et d'information. Les plages horaires autorisées pour sortir les bacs de recyclage, les bacs des résidus alimentaires (compost), les bacs des déchets domestiques ou autres produits faisant l'objet de collectes sélectives (ex. : encombrants) diffèrent selon les municipalités ou arrondissements, et selon les types de collectes. À Montréal par exemple, alors que certains arrondissements permettent aux citoyens de sortir leurs bacs environ 12 heures avant le début de la collecte, d'autres n'accordent qu'un délai de deux heures. Or, de nombreuses personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles ne sont pas capables de sortir leurs bacs sans assistance. En conséquence, ces personnes ne peuvent pas toujours respecter la réglementation en vigueur, et doivent parfois faire sortir leur bac par un préposé ou par un proche aidant hors de la plage autorisée, plusieurs heures avant le début de la collecte, voire la veille. De ce fait, elles risquent de recevoir des constats d'infraction, susceptibles d'engendrer des coûts supplémentaires. En outre, durant l'hiver, plusieurs personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles, notamment celles qui se déplacent en fauteuil, doivent attendre le passage d'un service de déneigement pour pouvoir sortir leurs bacs sur le trottoir.

D'autre part, les politiques gouvernementales actuelles visent le maintien à domicile des personnes âgées et des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Au demeurant, dans un contexte de vieillissement de la population, et sachant que les incapacités et les maladies chroniques augmentent avec l'âge, le domicile devient progressivement un

lieu où des services de santé et des soins sont prodigués. En conséquence, du matériel médical et des produits d'incontinence ou des fournitures d'élimination sont utilisés à l'intérieur de la sphère privée, et doivent donc être stockés et éliminés. Ainsi, cette nouvelle réalité doit nécessairement être considérée dans toutes les décisions relatives à la collecte des matières résiduelles.

Par conséquent, l'espacement des collectes d'ordures ménagères, visant à passer d'une fréquence hebdomadaire (ou bihebdomadaire) à une fréquence bimensuelle, pourrait avoir un impact significatif en termes d'hygiène et de salubrité sur des personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles. En effet, dans un contexte urbain où un grand nombre de personnes vivent dans des condos ou dans des appartements qui ne disposent pas d'espaces collectifs pour l'entreposage des déchets, les personnes qui utilisent des fournitures médicales ou d'élimination (couches), ne pourraient pas conserver leurs sacs d'ordures ménagères à l'intérieur de leur logement pendant deux semaines, surtout durant l'été.

Finalement, certains modèles d'écofiscalité pourraient avoir des conséquences financières importantes sur les personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles. En effet, une mesure comme la « taxe au sac », instaurée dans le Valais suisse en 2018 pour favoriser la valorisation des déchets et limiter le volume d'ordures ménagères par foyer en taxant les sacs de poubelle, ou la « facturation à l'ouverture » de conteneurs à déchets instaurée dans certains départements français, engendrerait des coûts supplémentaires importants pour les personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles qui utilisent diverses fournitures médicales ou d'élimination (ex. : couches, sacs de stomie, pansements et bandages). Au demeurant, une telle mesure serait discriminatoire envers ces personnes, considérant qu'un dépassement des volumes habituellement autorisés ne serait pas lié à une « surconsommation volontaire », mais à la nécessité de répondre à un besoin de base. Cependant, demander à ces personnes de s'identifier pour pouvoir bénéficier d'une exemption constituerait un enjeu important en termes d'acceptabilité sociale et de respect du droit à la dignité. Ainsi, toute mesure d'écofiscalité applicable aux citoyens et citoyennes devra faire l'objet d'une étude attentive et approfondie avant d'être mise en œuvre.

Recommandations :

86) Adopter une réglementation qui respecte les principes d'accessibilité du cadre bâti, des aménagements intérieurs et des équipements.

87) S'assurer que les critères de conception, d'installation, de signalisation et d'identification favorisant une utilisation adéquate des équipements collectifs de collecte sélective (tels que les bacs de récupération) tiennent compte des besoins des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles.

- 88) Faire tester l'utilisabilité des équipements par des organismes représentant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, afin d'intégrer des normes ou des modèles recommandés dans la réglementation.
- 89) Effectuer une étude approfondie et détaillée des impacts sur les population vivant avec des limitations fonctionnelles avant la mise en place de toute mesure d'écofiscalité.
- 90) Inclure des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, et les organismes qui les représentent, dans les processus de consultation liés à la mise en œuvre de mesures d'écofiscalité

CONCLUSION

Ce plan d'urbanisme, novateur et visionnaire à bien des égards, propose de nombreuses ruptures par rapport aux méthodes traditionnelles de développement urbain. Nous souhaiterions que ce plan représente également une transformation majeure dans la manière dont tous les Montréalaises et Montréalais ont un accès équitable à leur ville, indépendamment de leur diversité fonctionnelle. Il s'agit d'une question de dignité, inscrite dans les chartes québécoise et canadienne des droits de la personne, et d'un aspect intégral de la transition socioécologique.

C'est pourquoi l'intégration de l'accessibilité universelle dans les règlements d'urbanisme est indispensable pour permettre à tous les citoyennes et citoyens, quelles que soient leurs capacités, de participer pleinement à la vie de leur quartier et de leur ville. Nos recommandations visent à renforcer l'engagement de la ville envers l'inclusion dans le cadre des dispositions du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Leur mise en œuvre permettra non seulement de répondre aux besoins actuels des personnes en situation de handicap, mais aussi de préparer la Ville à accueillir une population de plus en plus diversifiée et vieillissante.

Aussi, bien que des progrès significatifs aient été accomplis récemment en matière d'accessibilité universelle, les personnes ayant des limitations fonctionnelles font encore face à de nombreux obstacles quotidiens, ce qui entrave leur pleine participation sociale. Néanmoins, conformément à la vision de la ville qui stipule qu'afin « [...] de lutter contre toutes formes de discrimination, les interventions menées doivent prendre comme point de référence l'expérience et les défis des usagères et des usagers les plus vulnérables, en particulier les personnes avec des limitations fonctionnelles et celles vivant plusieurs formes de discriminations croisées. », et compte tenu des nombreuses références à l'accessibilité universelle dans le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, il semble que la Ville de Montréal soit résolue à améliorer ses performances en matière d'accessibilité afin d'être plus inclusive envers ses citoyens.

Nous sommes donc prêts à être interpellés en amont de tout nouveau projet, afin de faciliter la participation et de donner une voix aux personnes que nous représentons.

Des solutions existent, il est temps de les appliquer!

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES RECOMMANDATIONS

- 1) Poursuivre l'accélération de la mise en accessibilité des stations de métro, afin que le réseau montréalais soit universellement accessible le plus rapidement possible, et avant 2038.
- 2) S'assurer que les futurs édicules du métro soient universellement accessibles.
- 3) Rendre systématiquement les arrêts d'autobus universellement accessibles.
- 4) Assurer l'exemplarité des futures lignes du Service rapide par bus (SRB) en matière d'accessibilité universelle.
- 5) Veiller à ce que les rues et zones à priorité piétonne restent entièrement accessibles aux véhicules de transport adapté, et leur permettre d'y circuler à basse vitesse, comme les véhicules d'urgence.
- 6) Pour les rues où les piétonnisations saisonnières seront maintenues, mettre en place des lignes de bus alternatives avec arrêts universellement accessibles, à proximité.
- 7) Garantir l'exemplarité du futur réseau de tramways, en termes d'accessibilité universelle.
- 8) Assurer l'accessibilité universelle des points de correspondance intermodaux, en accordant une attention particulière aux transitions entre les différents modes de transport (p. ex., entre le métro et l'autobus, entre le REM et le métro).
- 9) Développer et mettre en place, en collaboration avec les gestionnaires de réseaux de transport, un système d'information accessible et en temps réel concernant l'accessibilité du réseau de transport collectif, incluant l'état de fonctionnement des ascenseurs dans les stations de métro, les détours engendrés par les fermetures de rue (chantiers, piétonnisation, etc.), les perturbations affectant l'accessibilité, ainsi que les alternatives disponibles en cas de problème.
- 10) Instaurer un laboratoire permanent dédié à la conception de mesures d'aménagement accessibles, axé sur des solutions facilement reproductibles sur l'ensemble du territoire.
- 11) Mettre en place de mise à niveau des bateaux pavés et d'ajout de plaques podotactile, distinct ou complémentaire au programme de réfection routière.
- 12) Dans tout nouveau projet d'aménagement, prévoir un montant dédié à la recherche et à l'innovation orienté vers la sécurité routière et l'accessibilité universelle.

- 13) Faire de l'accessibilité universelle une condition préalable à tout projet de repartage de la rue en faveur des mobilités actives et collectives.
- 14) Définir avec précision les conditions d'implantation des différents types d'aménagements routiers (p. ex., rues partagées, rues piétonnes, *transit mall*) afin de s'assurer que les bonnes mesures soient mises en place aux bons endroits, et ainsi, faciliter la circulation de tous les usagers.
- 15) Rendre obligatoires, dans les directives d'aménagement du réseau piétonnier, tous les principes d'accessibilité universelle déjà établis par le Service d'urbanisme et de mobilité (SUM).
- 16) S'assurer que les aménagements piétons ou cyclables transitoires ou temporaires soient universellement accessibles.
- 17) Adopter une norme municipale supérieure à celle du Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ) rendant systématique l'installation de signaux sonores aux intersections difficilement utilisables par les personnes vivant avec une déficience visuelle, sans attendre une demande d'un institut de réadaptation.
- 18) Lors du réaménagement de rues, compenser systématiquement le retrait de voies de circulation automobile et/ou de stationnement par l'ajout de débarcadères et de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite.
- 19) Élaborer des lignes directrices visant à mettre en œuvre de meilleures pratiques d'aménagement du réseau cyclable afin d'assurer l'accessibilité universelle du transport collectif, et une desserte aisée du transport adapté.
- 20) Offrir plus de zones permettant aux cyclistes à l'arrêt de s'accumuler sans obstruer les parcours piétons.
- 21) Abandonner l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles au profit de pistes unidirectionnelles dans le sens de la circulation automobile, et envisager la conversion des pistes bidirectionnelles existantes en pistes unidirectionnelles.
- 22) Installer les pistes cyclables d'un seul côté de la rue, afin de laisser l'autre côté libre pour faciliter l'accès aux transports collectifs, réduire les distances à parcourir, et simplifier la desserte en taxis et en transport adapté.
- 23) Faire de la fiche technique « Modèle d'arrêt d'autobus sur piste cyclable unidirectionnelle universellement accessible », développée par le Service d'urbanisme et de mobilité (SUM) avec son Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU), le standard minimal à appliquer dans tous les projets d'infrastructure cyclable longeant des lignes de bus.

- 24) Diversifier l'offre de véhicules non immatriculés en libre-service afin de répondre aux besoins des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, et de leurs proches.
- 25) Advenant le retour d'un fournisseur de véhicules en libre-service sans encrage, prévoir le cadre réglementaire approprié et mettre en place les aménagements nécessaires préalablement au déploiement de ce service.
- 26) Intégrer rigoureusement les besoins des personnes à mobilité réduite dans l'encadrement des ATPM et des AMM.
- 27) Promouvoir l'ajout de véhicules adaptés dans les flottes d'autopartage existantes.
- 28) Favoriser l'émergence d'initiatives et de projets pilotes visant à diversifier l'offre de services pour les personnes à mobilité réduite (autopartage adapté, taxis adaptés, etc.).
- 29) Réviser les normes d'aménagement des débarcadères, notamment ceux réservés aux personnes à mobilité réduite, afin d'en accroître la fonctionnalité (p. ex., longueur de 7,2 mètres) et d'en assurer le bon entretien.
- 30) Implanter systématiquement des débarcadères à proximité des grands générateurs de déplacements.
- 31) Permettre l'installation d'un débarcadère à proximité du domicile d'une personne à mobilité réduite, même en présence d'une piste cyclable.
- 32) Simplifier et harmoniser les procédures pour obtenir un débarcadère pour personnes à mobilité réduite.
- 33) Prévoir des zones d'arrêt de courte durée et des stationnements préférentiels en nombre suffisant, destinés aux proches (ou bénévoles) aidants qui accompagnent des personnes handicapées, ainsi que pour les personnes âgées.
- 34) Prévoir un nombre suffisant de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH) à proximité des principaux générateurs de déplacements, des zones piétonnes et des rues résidentielles dépourvues de stationnement privé.
- 35) Effectuer le déneigement des débarcadères simultanément avec celui des trottoirs adjacents, et s'assurer de dégager complètement les bateaux pavés.
- 36) Prescrire l'obligation, pour les nouvelles constructions, d'atteindre des exigences d'accessibilité supérieures à celles établies par le CCQ, notamment pour assurer l'accessibilité universelle des immeubles munis ascenseurs.

- 37) Modifier le Règlement de construction de la Ville afin de dépasser les exigences minimales d'accessibilité du (CCQ), en particulier pour les catégories bâtiments exemptés, en s'inspirant par exemple de la norme CSA B651 :23.
- 38) Intégrer de manière exemplaire l'accessibilité universelle dans la planification des Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et des nouveaux quartiers (ex. Namur-hippodrome).
- 39) Adopter une réglementation d'urbanisme plus exigeante que le CCQ concernant le logement, en s'inspirant notamment de la Norme CSA B :652 sur le logement universellement accessible.
- 40) Se doter d'une réglementation ambitieuse qui augmentera rapidement la proportion de logements accessibles et facilement adaptables.
- 41) Se donner comme cible que les personnes vivant avec des incapacités et leur famille aient un accès à une offre diversifiée et abordable de logements accessibles, dans tous les arrondissements, équivalente au reste de la population.
- 42) S'assurer que tout projet de logement social ou communautaire soutenu financièrement ou logiquement par la Ville inclue une proportion importante de logements accessibles, et que tous les logements soient aisément adaptables.
- 43) Soutenir le développement d'un registre (p. ex., sous forme d'une plateforme Web accessible) regroupant les offres et demandes de logements adaptables, adaptés et accessibles (logements sociaux, logements privés ayant bénéficié d'une subvention, etc.).
- 44) Revoir régulièrement les programmes d'habitation tels que le Programme d'adaptation de domicile (PAD), en collaboration avec des personnes ayant des limitations fonctionnelles et les organismes qui les représentent, afin de répondre adéquatement aux besoins et aux difficultés identifiés par ceux-ci ; Intégrer une mesure d'indexation périodique des montants admissibles pour refléter l'augmentation des coûts de construction ; Réduire les délais de traitement des demandes.
- 45) S'assurer d'une proportion minimale de logements accessibles au sein des établissements d'hébergement transitoire.
- 46) Aménager les installations collectives de manière à permettre l'accueil simultané de plusieurs personnes à mobilité réduite.
- 47) Saisir systématiquement les opportunités offertes par les travaux de rénovation ou d'agrandissement pour améliorer l'accessibilité universelle des bâtiments publics existants (p. ex., entrées, toilettes).

- 48) Réaliser un portrait de l'accessibilité des bâtiments municipaux, le mettre régulièrement à jour, et veiller à ce que ces informations soient constamment accessibles et aisément consultables (p. ex., sur la page Web dédiée à chaque immeuble).
- 49) Mettre à jour et systématiser l'utilisation du Guide d'accessibilité universelle des bâtiments municipaux de Montréal.
- 50) Doter la Ville d'outils, de guides et de la réglementation nécessaires à l'application de l'accessibilité universelle, y compris pour les partenaires (p. ex., aménagement des cafés-terrasses, location libre-service de trottinettes électriques sans ancrage).
- 51) Veiller à ce que les critères de conception, d'installation, de signalisation et d'identification des équipements collectifs situés sur le domaine public (p. ex., îlots de récupération des déchets, fontaines d'eau potable) prennent en compte les besoins de tous les citoyens, y compris ceux des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, et que ces équipements soient en nombre suffisant pour minimiser les distances à parcourir.
- 52) Installer les équipements collectifs situés sur le domaine public en tenant compte des exigences des opérations de déneigement et de déglacage, afin que tous les citoyens, y compris les personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, puissent y accéder et les utiliser.
- 53) Modifier les règlements d'urbanisme et de construction afin d'accélérer la mise en accessibilité des établissements commerciaux, en rendant notamment obligatoire l'aménagement d'entrées de plain-pied pour les rez-de-chaussée.
- 54) Adopter une réglementation interdisant l'aménagement de nouveaux commerces ne respectant pas les normes minimales d'accessibilité, y compris pour les établissements de moins de 300 m².
- 55) Abolir la Taxe d'occupation permanente du domaine public pour les rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite.
- 56) Exempter les travaux de mise en accessibilité du calcul des taxes municipales, ou mettre en place des mesures de compensation en cas d'augmentation des taxes résultant de tels travaux.
- 57) Réaffecter intégralement les montants non utilisés du *Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC)* à l'exercice suivant.
- 58) Remanier de fond en comble le PAAC, l'harmoniser et le rendre complémentaire avec d'autres programmes tels que le programme *Petits établissements accessibles*

(PÉA) et le *Programme Réussir@Montréal* (PRAM), dans le but notamment de simplifier les démarches et d'augmenter la part des frais remboursables.

59) Intégrer des exigences en matière d'accessibilité universelle afin d'harmoniser les réglementations et politiques des arrondissements en matière d'occupation du domaine public (p. ex., chantiers, placotoirs, cafés-terrasses).

60) Prescrire une révision des règlements d'urbanisme des arrondissements afin de dépasser les exigences minimales, et insuffisantes, du Code de construction du Québec (CCQ) concernant les parcours sans obstacle et l'accessibilité.

61) Intégrer le principe d'accessibilité universelle dans les *Plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA).

62) Rendre obligatoire la prise en compte de l'accessibilité universelle lors de la négociation et de l'analyse des *Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (PPCMOI).

63) Prescrire l'obligation, pour les unités d'habitation accessoires, d'atteindre un niveau minimal d'accessibilité et d'être aisément adaptables.

64) Dans DC 10.1.2, définir un minimum de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH) et de places pour personnes âgées et à mobilité réduites, selon les types de bâtiments et d'usages.

65) S'assurer du maintien de l'accessibilité universelle lors du réaménagement écoresponsable des stationnements accessoires extérieurs, notamment vers les places réservées aux personnes handicapées (RPH).

66) Intégrer une disposition stipulant que la conservation d'éléments patrimoniaux ne doit pas faire obstacle à la mise en accessibilité des bâtiments ou sites. Toute intervention, agrandissement ou remplacement doit constituer une opportunité d'améliorer l'accessibilité.

67) Exiger une implantation des bâtiments avec une entrée de plain-pied et un aménagement de la cour avant qui assurent l'accessibilité universelle des immeubles.

68) En plus des mesures proposées pour réduire la vulnérabilité aux inondations dans les zones identifiées, ajouter des mesures compensatoires visant à assurer l'accessibilité des bâtiments, telles que le nivellement du site et l'ajout de pentes douces.

69) Dans les dispositions visant à accroître la perméabilité des sols (DC 9.3.1) et la gestion des eaux pluviales (DC 9.3.2) pour les espaces extérieurs, préciser qu'un minimum de surfaces dures ou minérales, et donc imperméables, doit être maintenu afin de favoriser la création de parcours sans obstacle et facilement détectables à la

canne blanche. Prévoir d'autres mesures de rétention des eaux sur le site, telles que les noues plantées, les bassins de rétention et les dispositifs de collecte et de réutilisation de l'eau de pluie.

70) Veiller à ce qu'une instance de gouvernance en accessibilité universelle, mise en place pour favoriser une vision globale et des actions complémentaires et concertées entre les différentes unités administratives, vérifie la mise en œuvre des requis d'accessibilité universelle nommés dans le Plan d'urbanisme.

71) Mettre en place des mécanismes de contrôle et de suivi (p. ex., inspections, audits indépendants) pour s'assurer que les normes d'accessibilité universelle, les bonnes pratiques et cadres réglementaires en vigueur sont appliquées dans tous les projets d'aménagement permanents ou temporaires.

72) Rendre accessibles toutes les communications entourant une consultation publique, y compris lors des événements en direct (p. ex., présence d'interprètes en langue des signes, sous-titrage).

73) Tenir systématiquement les activités de concertation dans des lieux accessibles universellement et proposer des modes hybrides de participation pour accommoder les personnes ne pouvant s'y déplacer.

74) Mettre à disposition toute l'information nécessaire lors des consultations publiques dans divers formats et sur différents supports (PDF, HTML, format papier, médias substitués, etc.), afin de permettre au plus grand nombre de personnes d'y avoir accès.

75) Impliquer des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le choix et la validation des documents, des activités et des outils utilisés lors d'une consultation publique.

76) Prévoir des délais suffisants pour permettre aux organismes communautaires, qui œuvrent auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille, d'informer et de préparer leurs membres, et ainsi, de permettre à un plus grand nombre de personnes et d'organismes de prendre part aux consultations.

77) Former l'ensemble du personnel municipal sur le concept d'accessibilité universelle, le *Processus de production du handicap*, ainsi que sur le cadre réglementaire en vigueur (p. ex., *Charte des droits et libertés de la personne*, *Politique à part entière*) encadrant les obligations de la Ville en matière d'accessibilité universelle.

78) Offrir des programmes de formation spécialisés intégrant l'accessibilité universelle à l'intention de l'ensemble du personnel municipal, adaptés aux domaines d'intervention spécifiques de chacun (p. ex., : aménagement de parcs, travaux publics, etc.).

- 79) Rendre les formations sur l'accessibilité universelle obligatoires et dispensées périodiquement ; réviser régulièrement leurs contenus afin de répondre adéquatement aux objectifs visés et de refléter l'évolution des objectifs, des besoins et des connaissances (bonnes pratiques, technologies, etc.).
- 80) Identifier et faire connaître les bâtiments municipaux excédentaires et les espaces vacants, ainsi que les lieux accessibles susceptibles d'accueillir des organismes et des activités communautaires.
- 81) Lors de la requalification d'édifices publics, s'assurer qu'une proportion des espaces à louer ou à vendre soit réservée aux organismes communautaires.
- 82) S'assurer que les projets de développement immobilier respectent les normes et les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle, et qu'une proportion des espaces à louer ou à vendre soit réservée aux organismes communautaires.
- 83) Ajuster le *Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC)* ou instaurer un programme spécifique aux organismes communautaires afin de proposer un soutien financier plus généreux pour les travaux relatifs à l'accessibilité universelle lors de la réalisation d'améliorations locatives, ainsi que de l'acquisition ou de la rénovation de bâtiments.
- 84) Simplifier les procédures permettant aux organismes communautaires, propriétaires ou locataires, d'être exemptés des taxes municipales.
- 85) Bonifier l'aide financière aux OBNL locataires afin d'indemniser de manière plus adéquate les organismes locataires qui ne peuvent pas avoir de compte de taxes à leur nom.
- 86) Adopter une réglementation qui respecte les principes d'accessibilité du cadre bâti, des aménagements intérieurs et des équipements.
- 87) S'assurer que les critères de conception, d'installation, de signalisation et d'identification favorisant une utilisation adéquate des équipements collectifs de collecte sélective (tels que les bacs de récupération) tiennent compte des besoins des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles.
- 88) Faire tester l'utilisabilité des équipements par des organismes représentant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, afin d'intégrer des normes ou des modèles recommandés dans la réglementation.
- 89) Effectuer une étude approfondie et détaillée des impacts sur les population vivant avec des limitations fonctionnelles avant la mise en place de toute mesure d'écofiscalité.

90) Inclure des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles, et les organismes qui les représentent, dans les processus de consultation liés à la mise en œuvre de mesures d'écofiscalité

ANNEXE 2 : LISTE DES ACRONYMES

CCAU : Comité consultatif en accessibilité universelle

CCQ : Code de construction du Québec

CIUOSS : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux

CSA : Canadian Standards Association

GES : Gaz à effet de serre

MTMDQ : Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

PAAC : Programme d'aide à l'accessibilité des commerces

PAD : Programme d'adaptation de domicile

PPCMOI : Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble

PPIA : Plans d'implantation et d'intégration architecturale

PPU : Programmes particuliers d'urbanisme

PUM : Plan d'urbanisme et de mobilité

REM : Réseau express métropolitain

SRB : Service rapide par bus

STM : Société de transport de Montréal

SUM : Service de l'urbanisme et de la mobilité

VNILSSA : véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage

ANNEXE 3 : GRADIENT ET DEFINITIONS DE L'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE DANS LE LOGEMENT

Nous proposons ici quelques définitions et positions générales quant aux différents niveaux d'accessibilité observés dans le domaine du logement, allant de l'adaptation à l'accessibilité universelle.

Le bâtiment accessible : bâtiment dans lequel il est possible d'entrer avec une aide à la mobilité et où il est possible de circuler librement jusqu'à l'entrée des logements du rez-de-chaussée et jusqu'à l'entrée des logements aux étages, en présence d'un ascenseur. Il s'agit principalement de bâtiments construits après 1976 ou rénovés ou rendus accessibles.

Le logement non accessible : logement situé dans un bâtiment accessible ou dans un bâtiment non accessible, ne présentant aucun aménagement favorisant le vieillissement à domicile ou l'utilisation par une personne ayant des difficultés à réaliser des activités de la vie quotidienne. Son adaptation sera souvent complexe ou coûteuse, voire impossible selon les règlements d'urbanisme locaux en vigueur.

Le logement minimalement accessible logement situé dans un bâtiment accessible et dont la conception intègre des aménagements et des installations d'accessibilités dans certaines pièces, afin de répondre aux besoins minimaux d'une personne ayant des incapacités. Il permet, par exemple, un parcours sans obstacle à partir de la porte d'entrée du logement jusqu'à l'intérieur d'une salle de séjour, d'une salle à manger et d'une salle de toilette, de même qu'une accessibilité minimale aux installations sanitaires (lavabo et toilette). Il répond aux besoins :

- De personnes qui reçoivent la visite d'une personne ayant une incapacité ;
- D'une personne ayant une incapacité temporaire (par exemple à la suite d'un accident ou d'une maladie) ;
- Aux familles avec de jeunes enfants ;
- Aux personnes en perte de mobilité.

Logement accessible : Logement dont toutes les pièces et étages sont accessibles à une personne ayant une incapacité, par exemple celles se déplaçant en fauteuil roulant.

Le logement adaptable : logement situé dans un bâtiment accessible et dont la conception permet une adaptation future aux besoins spécifiques d'une personne ayant des incapacités. Ce type de logement facilite l'ajout des adaptations nécessaires à l'autonomie d'une personne se déplaçant en fauteuil roulant en minimisant les travaux nécessaires pour permettre l'accès aux installations sanitaires (lavabo, toilette, baignoire ou douche) ainsi qu'à la cuisinière et à l'évier de la cuisine. Un logement

facilement adaptable n'est que très rarement le fruit du hasard. Il presque toujours l'expression d'une volonté de promoteurs privés, publics ou communautaires de favoriser l'intégration résidentielle et sociale des personnes ayant des limitations physiques ou sensorielles. Très résilient, le logement adaptable naît d'une multitude de décisions et d'actions qui débutent dès la conception et qui s'étendent jusqu'à la construction.

Le logement universellement accessible : C'est un logement visant à éliminer toutes les barrières qui peuvent limiter une personne dans l'accomplissement de ses activités quotidiennes, quelles que soient ses capacités. Par exemple : des poignées de porte à levier que tous peuvent utiliser, un éclairage ajusté pour assurer la meilleure vision possible, des escaliers munis de mains courantes faciles à saisir, un niveau d'insonorisation plus élevé. Il va répondre à une plus grande variété de limitations fonctionnelles (par exemple sensorielles ou cognitives) et pourra répondre plus facilement aux besoins diversifiés des occupants. C'est une option particulièrement utile à intégrer dans le marché locatif, des RPA, social ou communautaire.

Logement adapté : Un logement est considéré comme adapté s'il répond de manière spécifique aux besoins d'une personne en particulier. L'adaptation pour un individu ne conviendra pas nécessairement à un autre individu, même s'il présente le même type de limitations. L'adaptation est donc personnalisée, généralement pour modifier le logement d'un résident connu. C'est une adaptation à la pièce, suivant l'évolution des capacités d'un individu, souvent financé par le Programme d'adaptation de domicile (PAD).

Dans d'autres cas, un logement est réputé « adapté » lorsqu'il a fait l'objet d'une intervention permettant de répondre aux besoins précis d'un groupe particulier. Un logement est très fréquemment considéré comme adapté s'il est conçu pour une personne se déplaçant en fauteuil roulant. Toutefois, des logements sont aussi adaptés pour des personnes avec d'autres types de limitations : intellectuelles, cognitives, visuelles, auditives, etc.