



Mémoire portant sur **La traversée des rues :**
mesures d'accessibilité universelle et mobilité active

Présenté par le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal) à la commission
sur le transport et les travaux publics de
la ville de Montréal.

Mars 2023

Qui sommes-nous ?

Le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal) représente et défend les droits individuels et collectifs des usagers du transport collectif montréalais en situation de handicap, depuis 1980. Œuvrant dans le réseau de transport adapté et régulier, le RUTA Montréal favorise l'accessibilité universelle dans tous ses dossiers et s'assure que tous les moyens sont mis en œuvre pour que les personnes ayant des limitations fonctionnelles puissent se déplacer en transport collectif. Le RUTA Montréal opérationnalise sa mission à travers cinq mandats :

- Coordonner la Table de concertation en accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal. Cette instance compte une vingtaine d'organismes montréalais de défense des droits des personnes à mobilité réduite qui sont préoccupés par l'accessibilité universelle des transports collectifs. La mission de la table consiste, entre autres, à favoriser la concertation entre les organismes, défendre des positions communes et faire des représentations et des recommandations auprès des instances concernées ;
- Conseiller les transporteurs et les instances municipales sur les besoins des usagers vivant en situation de handicap ;
- Informer les usagers sur les sujets pouvant faciliter ou favoriser l'utilisation du transport collectif (régulier ou adapté) ;
- Agir comme courroie de transmission entre les usagers et les autorités concernées et représenter les besoins et les droits collectifs et individuels des usagers en situation de handicap auprès des transporteurs, des instances municipales et de la population ;
- Accompagner individuellement les membres afin de favoriser leur accès aux transports collectifs, tant réguliers qu'adaptés, et d'améliorer leurs expériences de déplacement en transport en commun.

Introduction

Montréal adhère à l'accessibilité universelle depuis 2002 et met en œuvre le concept pour répondre à ses obligations en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

En juin 2011, la Ville a adopté sa Politique municipale d'accessibilité universelle. Cette politique confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts pour faire de Montréal une ville universellement accessible.

En matière d'aménagement, la Politique municipale d'accessibilité universelle impose de faire l'effort requis pour la mise en place de solutions qui vont au-delà de la simple application de la réglementation de construction en vigueur afin de permettre à tous les

usagers qu'ils aient ou non des limitations fonctionnelles « [...] l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

Quelques statistiques

L'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 de l'Institut de la Statistique du Québec indique que 33 % des Québécois de 15 ans et plus déclarent avoir une incapacité persistante (durée d'au moins six mois) ; l'incapacité étant définie comme une réduction partielle ou totale de la capacité à réaliser certaines fonctions ou tâches de la vie quotidienne. Pour Montréal, il s'agit de 572 000 citoyens, auxquels il faut ajouter les personnes ayant des limitations fonctionnelles de moins de 15 ans. Cette enquête rend également compte que le taux d'incapacité augmente avec l'âge.

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles ne constituent pas un groupe homogène. La gravité et le type d'incapacité varient ; certaines personnes cumulent plus d'une incapacité. Les situations et les besoins sont donc complexes et variés. Dans une perspective de développement durable et d'inclusion, il est alors préférable de privilégier des solutions intégrant le concept d'accessibilité universelle plutôt que des interventions au cas par cas, qui constituent de l'adaptation et non pas une véritable inclusion.

À propos de la démarche proposée

D'entrée de jeu, nous tenons à saluer la ville de Montréal de tenir une consultation publique portant sur les traversées de rue permettant ainsi aux organismes et à leurs membres d'exprimer leurs préoccupations. Toutefois, nous tenons à rappeler que cette commission a tenu une consultation publique similaire en 2013, depuis laquelle la situation a peu évolué. Malgré le fait que la Ville ait une politique en accessibilité universelle, que ce concept se retrouve dans plusieurs documents officiels de la Ville, nous constatons qu'encore trop souvent, plusieurs aménagements d'espaces publics et de voies piétonnières ne tiennent nullement compte des besoins des personnes en situation de handicap.

En second lieu, il aurait été préférable d'inclure l'ensemble des acteurs concernés dans la démarche tel que les cyclistes, les automobilistes, etc. afin de trouver des solutions correspondantes à la réalité de tous.

Troisièmement, il s'avère impossible de parler des traversées de rue sans tenir compte de l'accessibilité universelle et de la chaîne de déplacement. Pour le milieu associatif des personnes en situation de handicap, personnes âgées, familles ainsi que la ville de Montréal, « ... que ce soit de l'école à la maison et de la maison au parc, ou encore de la station de métro vers le travail ou l'épicerie, nous sommes tous, à un moment ou l'autre, un piéton. »

Quatrièmement, la *vision Zéro décès et blessé grave sur les routes* portées par la ville de Montréal est apprécié par les milieux. Nous comprenons certes que les décès et blessures graves sont à proscrire. Cependant nous sommes préoccupés du fait que cela réduise l'attention portée aux blessures jugées moins significatives résultant d'une collision entre un vélo et un piéton. Il faut donc porter une attention particulière aux blessures moins significatives car elles peuvent engendrer une perte d'autonomie importante pour la personne.

Qu'est-ce qu'une traversée universellement accessible et sécuritaire ?

Les différentes intersections mettent à l'épreuve notre capacité d'adaptation, qui variera selon le type de limitations qu'une personne pourrait avoir lorsqu'elle tente de circuler. Les intersections sont des infrastructures clés pour se rendre à une destination voulue, et sont souvent inévitables dans la plupart des circuits piétonniers. Nous sommes conscients que de voyager à Montréal ne se résume souvent pas qu'à faire du point A au point B, et qu'une chaîne de déplacement complexe ressemblera davantage à une boucle plutôt qu'une simple ligne droite. Un usager trouvera donc un trajet qui correspond à ses besoins dans un temps raisonnable pour accomplir ses tâches quotidiennes et privilégiera celui qui est le plus sécuritaire. Pour passer d'est en ouest de la ville, une personne aura probablement recours à un transport adapté ou le transport en commun dans son trajet pour maximiser son temps sur la route. L'aller-retour nous force souvent à prendre la même ligne de transport en direction inverse, et certains arrêts ou bouches de métro se retrouvent de l'autre côté de la rue, et nous font croiser des voies de circulations perpendiculaires. Nous nous retrouverons inévitablement dans une situation où nous avons à traverser la rue ou une piste cyclable même en empruntant les circuits de transport en commun ou l'automobile.

En ce qui concerne les traversées, elles représentent un obstacle pour les gens plus vulnérables, et il faut veiller à ce que le nombre d'entraves soit minimisé dans les secteurs où convergent plusieurs modes de transport de manière à assurer une pérennité à l'accessibilité universelle des services.

- Le piéton doit être le premier à être considéré dans une traversée de rue en matière de visibilité, d'exposition, de sécurité et de confort compte tenu de sa vulnérabilité
- Le tout doit être accompagné d'une réduction de la vitesse des véhicules motorisés
- Augmenter les temps de traversée
- Rendre plus coercitif la réglementation de la circulation pour éliminer les comportements à risque

- Augmenter la visibilité et la lisibilité de la signalisation aux intersections
- Aménager des intersections de façon à favoriser les interactions entre piétons, cyclistes et automobilistes
- Installer de signaux sonores lorsque nécessaire
- S'assurer d'un déneigement prioritaire des bateaux-pavés, des tuiles tactiles, des arrêts d'autobus et des débarcadères jusqu'à leur surfaces d'origine
- Éviter l'aménagement de carrefour giratoire en milieu urbain
- Ne jamais permettre le virage à droite au feu rouge (VDFR)

Nous demandons à la ville d'élargir sa vision et d'être imputable dans tous les dossiers de transport en maximisant l'uniformisation de ses infrastructures lorsque possible et en partant d'une volonté ultime d'accessibilité en harmonisant tous les services connexes aux traversées des rues.

Piétonisation des rues

La piétonisation des rues constitue un autre obstacle important pour une traversée sécuritaire et accessible en plus de la perte de service du transport en commun sur l'axe piétonnisé. Parmi ces obstacles nommons :

- Les détours de circuit d'autobus allongent considérablement les distances de marches et créent des détours pour l'ensemble des usagers
- Une réduction de qualité du service de TA étant donné que le véhicule ne peut faire son service en porte à porte
- La difficulté de traverser les rues sans bruit de trafic parallèle à l'ensemble des intersections n'ayant pas de feux sonores.

Prenons par exemple la station de métro Mont-Royal. Celle-ci a coûté plusieurs millions pour devenir accessible mais avec la piétonisation de la rue Mont-Royal, le circuit d'autobus 97 est totalement retiré, sans compter que le transport adapté ne peut même plus aller débarquer les gens à la porte désirée.

Il est vrai qu'une rue piétonne comporte plusieurs avantages mais un tel aménagement ne peut se faire qu'à partir de requis bien établis, encore à développer.

Aménagement de piste cyclables

Les risques imposés par le nombre de directions empruntables dans une même intersection par exemple, accentuent la vulnérabilité de certains usagers et leur demande une plus grande vigilance lorsqu'ils doivent traverser la rue. La recrudescence du nombre de cyclistes est encourageante dans le contexte de la crise climatique et de l'effet qu'elle a sur notre empreinte carbonique, mais l'est moins lorsque les aménagements qui leur sont réservés viennent nuire à l'accessibilité universelle et compliquent la traversée des

rues. La Vison Zéro décès et blessé grave que s'est donné la ville de Montréal ne peut être atteinte que si on ne cherche à améliorer la cohabitation de TOUS les usagers en déployant un réseau plus sensible et équitable. Les cyclistes représentent une population qui se mobilise plus facilement, ce qui évoque qu'elle est apte à faire certains compromis qui faciliteraient grandement la vie des personnes en situation de handicap pour autant que cela n'affecte leur sécurité. Le confort des personnes en vélos devrait avoir une pondération inférieure à l'atteinte des besoins d'accessibilité universelle aux intersections et arrêts d'autobus.

Dans les dernières années, nous avons vu apparaître des aménagements mettant en jeu la sécurité des personnes. Par exemple, la ville considère l'installation de tuiles podotactiles uniquement dans le cadre de projets permanents. La tuile podotactile n'est donc pas installée dans les projets considérés évolutifs ou transitoires. Cela constitue un niveau de dangerosité inacceptable pour le piéton aveugle étant donné l'absence de tuiles tactile jusqu'à ce que le projet devienne permanent, ceci représente une très longue période.

[Impact des aménagements de pistes cyclables sur la qualité du service de transport adapté.](#)

Nous avons constaté que les aménagements sur pistes cyclables peuvent nuire à l'embarquement et au débarquement sécuritaire des personnes utilisatrices du service de transport adapté (TA).

Parce que le chauffeur ne peut pas se positionner le long du trottoir, le véhicule du TA immobilise le trafic ce qui crée un stress et engendre des situations d'agressivité entre les automobilistes. De plus les usagers sont craintifs de l'arrivée soudaine de cyclistes et la distance de marche est allongée, ce qui complexifie le service porte à porte et cause de plus grands délais en matière d'embarquement et de débarquement. Notez que la porte du véhicule ouverte dans la piste cyclable et la rampe ou le hayon déployé représentent un danger pour les cyclistes et les usagers du transport adapté.

L'article 387 du code de la Sécurité routière stipule :

Malgré les interdictions prévues à l'article 386 et dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, le conducteur d'un véhicule routier qui transporte une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre.

Nous constatons une méconnaissance de cet article par les automobilistes accompagnant des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Nous demandons que la ville se positionner face à cet aspect et qu'elle en fasse la promotion et la diffusion auprès des instances concernées.

Concernant les aménagements en soi, nous constatons que l'ajout de terres pleines entre les intersections en vue de protéger les espaces cyclables nuit au service de TA quand le terre-plein est continu. Pour pouvoir procéder au débarquement et embarquement de l'ensemble des utilisateurs du TA en service porte à porte, nous demandons à la ville d'éviter l'ajout de terre-plein protecteurs ou de les interrompre assez fréquemment entre chaque intersection afin de limiter les distances de marches pour les usagers ayant des limitations plus sévères.

A propos de la piste cyclable bidirectionnelle.

En raison du nombre de voies à franchir, la traversée de piste cyclables bidirectionnelles s'avère beaucoup plus complexe pour les personnes ayant des limitations au plan de la mobilité puisqu'elle peut facilement se retrouver dans 2 voies de circulation en n'effectuant qu'une seule enjambée. S'ajoute à cette difficulté, le fait que les cyclistes soient silencieux et la nature contre-intuitive d'avoir à regarder à gauche et à droite dans un espace aussi restreint.

Étant donné le niveau élevé de difficulté qu'elle représente, nous sommes d'avis qu'aucun aménagement incluant une piste cyclable bidirectionnelle ne devrait être implanté à l'avenir. De plus une réflexion quant à la présence des pistes cyclables bidirectionnelles déjà existantes doit se faire, notamment celle ayant des arrêts d'autobus.

A propos de la piste cyclable unidirectionnelle

Le milieu associatif des personnes en situation de handicap considère que changer une piste bidirectionnelle en piste unidirectionnelle en divisant les trajectoires de part et d'autre d'une même rue est problématique. Nous recommandons plutôt de les séparer les 2 directions de piste cyclable sur 2 rues adjacentes. De plus comme les transports en communs sont sur les mêmes rues que les commerces et les terrasses, un tel principe d'aménagement réduirait l'achalandage de ces lieux.

Le fait de réduire le nombre de voies de circulation à traverser et de favoriser qu'une seule piste cyclable unidirectionnelle par avenue facilite la chaîne de déplacement accessible et limite le nombre d'accidents potentiels dans les différents lieux fréquentés par les piétons.

A propos du CCAU

Lors de la présentation de la ville de Montréal concernant les traversées de rue, il a été question d'un groupe d'experts technique appelé le comité consultatif en accessibilité universelle de la ville de Montréal (CCAU) ayant pour objectif de proposer des requis répondant aux différents critères d'accessibilité universelle et de sécurité dont certains se

retrouvent dans le fascicule 5 publié par la ville de Montréal pour ses arrondissements. Pourtant, ce groupe d'experts ne s'est pas réuni une seule fois depuis plus d'un an.

Nous constatons que les requis établis dans le cadre du CCAU pour la conception du REV Peel n'ont que partiellement été intégrés aux aménagements du REV St-Denis qui le succédait. A titre d'exemple, l'absence de tuiles podotactiles où le trottoir est au même niveau que la piste cyclable.

De plus, de nouveaux aménagements émergent sans avoir été analysés au préalable par les membres du CCAU, par exemple dans le REV St-Denis, les arrêts d'autobus sur quais rehaussés qui n'ont finalement pas la largeur requise pour les personnes en fauteuil-roulant. Ceci représente une perte de l'accessibilité de ces arrêts d'autobus pour ce type de piéton.

Nous demandons une meilleure diffusion des fascicules et fiches d'aménagements auxquels le CCAU a participé afin que les critères développés puissent être intégrés de façon homogène d'un arrondissement à l'autre.

Déneigement des espaces piétons

Toutes les situations problématiques énumérées plus haut prennent encore plus d'ampleur lorsque que des facteurs climatiques entrent en jeu. Montréal vit des hivers plutôt difficiles et la ville déploie plusieurs mesures pour rendre les espaces circulables. Nous comprenons l'imprévisibilité des températures hivernales et le casse-tête logistique que doit mobiliser une force de déneigement dans les arrondissements. Ceci-dit, il n'est cependant pas excusable que les gens évitent le réseau de transport régulier dû à des situations persistantes de mauvais déneigement et au manque d'accès lorsqu'ils doivent descendre des véhicules. L'invisibilisation des populations vivant avec des limitations est de plus en plus saisissante dans des situations d'intempéries, et nous constatons malheureusement que certains aménagements ne sont même pas empruntables dans des situations hivernales, et ce, tant que nous ne prioriserons pas les espaces réservés aux personnes à mobilité réduite lors des opérations de déneigement. Nous planchons depuis plusieurs hivers avec d'autres acteurs du milieu pour faire entendre nos revendications concernant le manque d'accès aux transports collectifs en hiver.

En consultant nos membres, nous relevons quelques inconsistances au niveau de la fréquence du déneigement et de la communication effectuée entre les arrondissements et leurs contracteurs. Une partie des arrêts et des débarcadères se voient être déneigés lors d'opérations, pour ensuite être ensevelis par une autre. La rue et le trottoir ont des opérateurs différents, mais nous n'avons pas la certitude qu'un d'entre eux se porte garant du déneigement des arrêts, considérant qu'ils laissent la neige en bordure de rue pour la récupérer ultérieurement.

D'ailleurs, les arrêts sur piste cyclable surélevé des aménagements des REV Peel et St-Denis devienne inutilisables à certaines périodes étant donné que la neige est accumulée sur la bande de mobilier urbain située entre le trottoir et le quai. Ceci exige aux utilisateurs de marcher dans la piste cyclable, bien déneigée, et trouver une entrée chatière déneigée pour pouvoir se rendre au trottoir.

Conclusion

Comme mentionné au début de notre mémoire, une démarche similaire avait eu lieu en 2013 et depuis peu de progrès ont été réalisés. Toutefois nous espérons que la démarche en cours permettra d'implanter concrètement la réponse aux besoins exprimée par les citoyens Montréalais.

Voici un résumé des recommandations exprimés dans ce mémoire :

- Les infrastructures doivent répondre aux différents besoins des piétons en élaborant un plan sécuritaire qui évite les faux compromis.
- Nous voulons réitérer l'importance de désengorger à tout prix les rues pour établir un pont direct avec la Vision Zéro que s'est donné la ville de Montréal.
- Nous sommes d'avis qu'aucun aménagement incluant une piste cyclable bidirectionnelle ne devrait être implanté à l'avenir. De plus une réflexion quant à la présence des pistes cyclable bidirectionnelles déjà existantes doit se faire, notamment celle ayant des arrêts d'autobus.
- Avoir une réflexion sur les transports collectifs lors de piétonisations des rues
- Nous demandons de favoriser des aménagements d'arrêts d'autobus avec un accès directement sur le trottoir afin de voir à ce que les usagers aient le moins possible à traverser une voie cyclable.
- Nous demandons une meilleure synchronisation des activités de déneigement et une amélioration du déneigement des arrêts sur piste cyclable
- Les requis établis par l'ensemble des membres du CCAU doivent être et intégrés aux aménagements et intégrés aux fascicules qui doivent être diffusés aux différents concepteurs d'aménagements de la ville.
- Les aménagements temporaires doivent respecter les mêmes requis que les aménagements permanent étant donné que la limitation d'une personne demeure réelle en tout temps.
- Nous demandons que la ville se positionner concernant l'article 387 du code de la sécurité routière et qu'elle en fasse la promotion et la diffusion auprès des instances concernées.
- Nous demandons à la ville d'éviter l'ajout de terre-plein en bordure des pistes cyclables entre les intersections, ou de les interrompre assez fréquemment afin de

limiter les distances de marches pour les usagers du TA ayant des limitations plus sévères.

- Nous demandons une meilleure diffusion des fascicules et fiches d'aménagements auxquels le CCAU a participé afin que les critères développés puissent être intégrés de façon homogène d'un arrondissement à l'autre.

Nous sommes préoccupés par la façon dont la ville embourbe les voies de circulation, laissant peu de manœuvre aux services de transport adapté ou du transport en commun.

Un arrêt accessible est une porte d'entrée vers l'inclusion active dans notre société, et leur mise en œuvre doit être prioritaire. Toutefois, les édifications persistent à vouloir saturer les voies de circulation dans un périmètre étroit et où se trouvent plusieurs moyens de transports allant dans plusieurs directions à la fois.