

PMAD 2024

Agir ensemble pour un aménagement durable

**Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal
(CMM) dans le cadre de la consultation publique visant l'adoption
du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé
(PPMADR)**

8 novembre 2024

Présentation d'Ex aequo

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

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. Ex aequo mène ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Sur les mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux autres groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.

Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

Introduction

Le second projet de PMAD révisé (PPMADR) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est ambitieux. Il vise à créer des milieux de vie complets, inclusifs, résilients et durables, des milieux de vie de qualité propices à la mixité sociale. Il aspire à solutionner la pénurie de logements en fixant des cibles minimales de logements sociaux et abordables. Il favorise une densification réfléchie et fait sien le concept de la ville des 15 minutes. Il veut structurer l'urbanisation autour du transport collectif, optimiser les réseaux, développer le transport actif et collectif et hausser sa part modale. Ces objectifs ont le potentiel d'améliorer sensiblement la qualité de vie des citoyens et des citoyennes du Grand Montréal et d'atténuer la gravité des crises dans lesquelles la région est plongée.

Cependant, l'impression générale qui s'en dégage est que les besoins des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite n'ont pas été suffisamment pris en compte. Les notions d'accessibilité universelle et de design universel figurent dans le PPMADR et la CMM reconnaît visiblement leur pertinence, ce que nous saluons. Toutefois, leur portée est étonnamment restreinte. La conception boiteuse de l'accessibilité qui sous-tend le plan risque d'engendrer et de maintenir des milieux de vie où les personnes handicapées ne jouiront pas de la même qualité de vie ni des mêmes droits que les personnes qui n'ont pas de limitation fonctionnelle ou dont la mobilité n'est pas limitée.

L'inclusion évoquée dans le PPMADR doit être plus qu'une bonne idée qu'on se doit de mentionner en 2024. Répéter le mantra de l'accessibilité universelle sans agir sur certaines questions de fond, sans s'attaquer aux causes structurelles de l'exclusion sociale, ne donnera pas de résultats très probants. Il faut faire de l'accessibilité universelle une priorité absolue et prévoir des mesures concrètes afin que l'avenir imaginé par la CMM permette à toute personne de participer pleinement à la vie en société, sans aucune discrimination.

Les personnes handicapées en chiffres [encadré 18]

Il y a lieu d'actualiser le pourcentage de la population ayant des incapacités qui est avancé dans le PPMADR : en 2022, ce ne sont pas 16,1 %, mais 21 % des Québécoises et des Québécois de 15 ans et plus qui étaient concernéEs, c'est-à-dire environ 1 422 020 personnes¹. Selon la STM, 22 % de la clientèle déclare avoir une limitation fonctionnelle permanente (dans le réseau régulier)². Ces chiffres

¹ <https://www.quebec.ca/famille-et-soutien-aux-personnes/participation-sociale-personnes-handicapees/statistiques#c291646>

² Société de transport de Montréal, Budget 2024 <https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/budget2024.pdf>

significatifs devraient inspirer une meilleure prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap par la CMM.

Capacitisme

La CMM doit faire de la lutte contre le capacitisme un objectif fondamental. Le capacitisme est la discrimination envers les personnes handicapées. Il est encore répandu au Québec. C'est un système d'oppression qui repose sur des préjugés que l'on reproduit parfois inconsciemment et sur des institutions ou politiques publiques sciemment créées ou adoptées. Ces politiques sont en apparence neutres parce qu'elles nuisent de manière générale à la population, mais elles ont des effets nettement disproportionnés, et donc discriminatoires, sur les personnes en situation de handicap. C'est ce qu'on a constaté récemment avec le refus scandaleux du gouvernement québécois de poursuivre le financement des ascenseurs dans le métro. L'absence d'ascenseurs est certainement un désagrément pour les usagers et les usagères, qui se résignent à leur sort sans rien dire face à l'arbitraire de la raison d'État, bien que, de toute évidence, ils apprécient grandement ces équipements (chaque ascenseur est actionné 700 fois par jour en moyenne). En revanche, cette situation est une catastrophe pure et simple pour les personnes handicapées qui, sans ascenseurs, se voient tout simplement interdire d'utiliser le métro comme leurs concitoyenNEs. Cette interdiction participe du capacitisme normalisé qui prévaut depuis des lustres dans notre société et qui, entre autres, s'est traduit « naturellement » par la construction d'un métro inaccessible de 1962 à 1988, c'est-à-dire même après que la **Charte des droits et libertés de la personne** eut été modifiée, en 1978, par l'ajout du motif de discrimination interdit « handicap »³.

La conception de l'accessibilité sur laquelle la CMM s'appuie dans le PPMADR demeure capacitiste à plusieurs égards. Elle repose sur une prémisse erronée puisqu'il ne convient pas de se demander quels sont les « facteurs permettant à chacun d'accéder à un lieu ou un service », mais plutôt de savoir quels sont les obstacles **empêchant** d'y accéder. Une telle définition de l'accessibilité ne permet pas de réfléchir correctement aux façons de rendre inclusif le cadre bâti de nos villes. Les préjugés capacitistes qui la sous-tendent de même que les indicateurs d'accessibilité piétonne figurant dans le PPMADR ne peuvent que perpétuer le statu quo. En l'état actuel des choses, comme nous le verrons ci-après, ces indicateurs sont plutôt des indicateurs du désintérêt, voire de l'indifférence, pour les enjeux urbanistiques et architecturaux qui touchent les personnes en situation de handicap. Or, toute affirmation de la norme capacitiste est aux antipodes de l'attitude à adopter

³ La dérogation à la Charte qui a permis de perpétuer la discrimination dans le métro était prévue par la loi de 1978 modifiant la Charte et n'a été abrogée qu'en 2004. Trois ans plus tard, les trois premières stations de métro accessibles ouvraient leurs portes à Laval. Des décennies ont été perdues pour l'accessibilité du métro.

si l'on veut créer des milieux de vie complets, inclusifs, attrayants, dynamiques, conviviaux, résilients et durables.

La Ville de Montréal s'est engagée à lutter contre le capacitisme⁴. Les autres municipalités de la CMM sont invitées à prendre exemple sur elle pour donner suite à leurs obligations ainsi qu'à celles du secteur privé, qui sont prévues par la **Charte des droits et libertés de la personne**, notamment à l'article 10 (droit à l'égalité, non-discrimination) et à l'article 15 (droit d'accès aux commerces)⁵. Les municipalités peuvent également s'inspirer des recommandations issues du Chantier en accessibilité universelle de la Ville de Montréal⁶.

Pour lutter contre le capacitisme et donc assurer un avenir inclusif à toutes et à tous, on doit bien sûr se garder d'entériner la discrimination dans les politiques publiques, mais on se doit aussi d'adopter une réglementation municipale stricte en accessibilité universelle qui prévoit des pénalités en cas de non-conformité. De surcroît, les plans d'action, processus administratifs et textes réglementaires des municipalités de la CMM doivent intégrer de manière transversale l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) pour prévenir toute discrimination et garantir que les milieux de vie dont le PMAD prévoit la création sont inclusifs et accessibles. Enfin, les plans d'action à l'égard des personnes handicapées dans les municipalités concernées doivent prévoir des activités de sensibilisation et de formation en accessibilité universelle et en lutte contre le capacitisme destinées au personnel municipal afin de développer ses connaissances et compétences en la matière.

Afin d'asseoir ces efforts sur une base solide, la CMM doit inclure dans le PMAD des définitions analogues aux suivantes :

« Capacitisme : idéologie qui dévalorise et limite le potentiel des personnes handicapées, et selon laquelle ces personnes sont moins dignes d'être traitées avec respect et égard, moins aptes à contribuer et à participer à la société ou moins importantes intrinsèquement que les autres. En ce sens, le capacitisme est semblable, entre autres, au racisme, au sexisme ou à l'âgisme. Il peut s'exercer de façon consciente ou inconsciente et est inscrit dans les attitudes sociétales ainsi que

⁴ Voir l'alinéa i) de l'article 16 de la Charte montréalaise des droits et responsabilités, 2021.

⁵ Charte des droits et libertés de la personne (RLRQ, chapitre C-12) : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/C-12>

⁶ Raymond Chabot Grant Thornton, Rapport synthèse. Stratégies et plan de mise en œuvre pour l'intégration de l'accessibilité universelle à la Ville de Montréal, 2022 <https://bit.ly/4eYgvXB>

les institutions de la société et de l'État⁷. »

« Accessibilité universelle : caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents⁸. »

« Obstacle systémique : facteur environnemental qui entrave la réalisation des habitudes de vie lorsqu'il entre en interaction avec les facteurs personnels et environnementaux. Celui-ci peut être un préjugé, un manque d'accompagnement, un bâtiment non accessible, etc. Les obstacles systémiques, quant à eux, désignent des systèmes, des politiques, des pratiques ou des procédures qui empêchent certaines personnes de bénéficier d'un accès égal ou qui les excluent⁹. »

Revendications

- 1. La CMM doit demander aux municipalités concernées de prévoir dans leur plan d'action à l'égard des personnes handicapées des activités de sensibilisation et de formation en accessibilité universelle et en lutte contre le capacitisme destinées au personnel municipal afin de développer ses connaissances et compétences en la matière.**
- 2. La CMM doit inclure dans le PMAD une définition du capacitisme, de l'accessibilité universelle et de la notion d'obstacle systémique qu'elle s'engage à appliquer dans l'élaboration de toute mesure visant la création de milieux de vie complets et inclusifs.**

⁷ Voir Commission ontarienne des droits de la personne, « Capacitisme, attitudes négatives, stéréotypes et stigmatisation » https://www.ohrc.on.ca/fr/capacitisme-attitudes-negatives-stereotypes-et-stigmatisation-fiche#_edn1. Voir aussi la définition du terme « capacitisme » figurant dans le Plan d'action pour l'accessibilité universelle et la lutte contre le capacitisme 2024-2030 du Plateau-Mont-Royal https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/PMR_Plan_AU_041124.pdf?VersionId=iewR7zE.2fXdJEE6UfNVOnXNxIA-rpN.

⁸ Voir Collectif AU, « accessibilité universelle » <https://collectifau.ca/laccessibilite-universelle/>

⁹ Voir Ville de Rimouski, Politique d'inclusion, 2024 https://rimouski.ca/storage/app/media/ville/decouvrir/publications-et-plan-daction/politiques-generales/politique_inclusion.pdf

La toile de fond

Design universel

Le design universel est un moyen puissant de combattre le capacitisme. Un encadré du PPMADR indique que la CMM comprend ce concept architectural et urbanistique ainsi que son importance. Or, elle ne l'applique qu'aux aménagements publics, aux transports et aux infrastructures piétonnières, alors qu'il est tout aussi fondamental pour le logement et les autres espaces privés, comme les locaux commerciaux.

Pourquoi limiter ainsi l'application de ce concept ? Après tout, la CMM reconnaît que le « design universel met l'humain au centre de la conception des espaces ».

L'humain n'est-il pas concerné par ces autres fonctions élémentaires de la ville que sont les logements et les commerces ? Bien sûr que oui. Nous estimons que cette application à géométrie variable du design universel n'a pas lieu d'être. Les citoyens et citoyennes, qu'ils soient en situation de handicap ou non, doivent pouvoir accéder en toute égalité aux logements, moyens de transport, parcs, rues, commerces de proximité ou édifices publics. La CMM doit donc appliquer le design universel à toutes les composantes de ses villes et adopter une Politique métropolitaine de design universel garantissant une application cohérente de ce principe de conception à l'échelle de son territoire.

Il convient de dissiper ici les mythes tenaces concernant les coûts associés au design universel (aussi connu sous le nom de conception universelle) et donc de l'accessibilité universelle. Dans le **Document d'orientation : accessibilité dans les bâtiments**, le Conseil national de recherches Canada indique ce qui suit :

La conception universelle s'entend de la conception de produits et d'environnements qui doivent être utilisables par tous, dans toute la mesure du possible, sans qu'il soit nécessaire de les adapter ou de les concevoir de façon spécialisée. Elle vise à simplifier la vie de tous en rendant les produits, les communications et l'environnement bâti plus utilisables par le plus grand nombre de personnes possible, à peu de frais ou sans frais supplémentaires. Elle profite aux personnes de tous âges et de toutes capacités¹⁰.

Selon Société Logique, « [l]e design universel offre un cadre bâti simple, esthétique, inclusif et durable, à coûts comparables aux façons de faire traditionnelles¹¹ ». Le design universel n'entraîne donc pas nécessairement des coûts plus élevés que les

¹⁰ Conseil national de recherches Canada, Document d'orientation : accessibilité dans les bâtiments, 2021 <https://nrc.canada.ca/fr/certifications-evaluations-normes/codes-canada/document-dorientation-accessibilite-batiments>

¹¹ <https://societelogique.org/equipe/isabelle-cardinal/>

conceptions discriminatoires traditionnelles, à condition qu'il soit intégré dès les premières phases d'un projet, ce qui permet d'épargner le coût élevé d'adaptations ultérieures. Autrement dit, le design universel ne grève pas la rentabilité d'un développement et n'augmente pas déraisonnablement le coût de réalisation par porte. Pourtant, des croyances erronées persistent au sujet de son coût supposément astronomique. Il est temps de les abandonner une fois pour toutes et de proclamer l'abordabilité, la rentabilité et la durabilité du design universel.

Revendications

- 3. La CMM doit inclure dans le PMAD une définition du design universel et une analyse plus approfondie de ce concept. Elle doit en outre adopter une Politique métropolitaine de design universel.**
- 4. La CMM doit traiter du design universel dans la section « La toile de fond » et non seulement à l'orientation 2.**

Favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs

L'accessibilité piétonne : absence d'accès aux services de proximité

Dans le PPMADR, l'accessibilité universelle est essentiellement celle des voies piétonnes. On vise à offrir aux piétons un cheminement court et direct vers leur lieu de destination. Des indicateurs d'accessibilité piétonne sont prévus pour évaluer les trajets. Cette approche est nécessaire, mais loin d'être suffisante. Il est précisé que ces « parcours doivent être conçus pour y circuler librement, quelle que soit la capacité de l'individu ». Mais qu'en est-il de l'accès au lieu de destination pour l'individu qui présente des incapacités ? Il risque de ne pas pouvoir y accéder s'il rencontre des obstacles comme des marches à l'entrée. Envisager l'accessibilité d'une façon aussi limitée va à l'encontre de l'objectif de création de milieux de vie inclusifs. Des milieux de vie réellement inclusifs ne peuvent, par définition, être discriminatoires.

L'objectif de la consolidation et du développement de milieux de vie complets et durables est de permettre à la population « d'habiter des milieux de vie attrayants, durables, et d'avoir accès à un ensemble de services de proximité ». Dans les villes à échelle humaine que prône le PPMADR, on peut satisfaire la plupart de ses besoins quotidiens en moins de 15 minutes à pied ou à vélo.

Toutefois, il n'est mentionné nulle part que les services et commerces de proximité ainsi que les gares de train et stations de métro inaccessibles doivent être rendues universellement accessibles. La durabilité des milieux de vie semble donc devoir advenir sans qu'on prévoie pour autant dès le départ l'accessibilité qui est nécessaire à une population vieillissante et obligatoire pour offrir un monde inclusif aux générations futures. La consolidation du tissu urbain dans les centralités locales semble devoir se faire sans mise en accessibilité du cadre bâti.

Ainsi, l'indicateur d'accessibilité piétonne relatif aux commerces et services ne doit pas se contenter de mesurer « le niveau de convivialité d'un trajet réalisé à pied pour répondre aux besoins de consommation dans un quartier » ni de tenir « compte de la proximité entre les commerces et services et le domicile ». Il doit également évaluer le niveau d'accessibilité des « lieux de destination ». En effet, si l'entrée et l'intérieur des commerces et locaux où sont offerts les services sont inaccessibles, on ne peut pas « répondre aux besoins de consommation » de l'ensemble de la population, particulièrement celle des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. En adoptant un tel indicateur d'accessibilité, la CMM ne tient compte que des personnes sans limitation fonctionnelle qui résident dans le quartier et laisse tomber les personnes handicapées.

Cet indicateur part du principe que les lieux de destination ne présentent pas d'obstacles sur le trajet des personnes, autrement dit, que ces lieux sont universellement accessibles. Il contient donc l'idée que la personne type qui réalise le trajet à pied n'est pas sujette à rencontrer des obstacles dans le cours de ses activités quotidiennes, contrairement à une personne en situation de handicap dans nos environnements urbains capacitistes : il s'agit d'une approche capacitiste.

Si la convivialité du trajet et la proximité des commerces sont importantes pour l'ensemble des citoyens et citoyennes, y compris les personnes handicapées, ce ne sont pas, pour ces dernières, des conditions suffisantes à la création de milieux de vie complets et inclusifs. Il est certes essentiel de prioriser l'accessibilité universelle et d'offrir un cheminement court, direct, dépourvu d'obstacles et de détours, mais il est vain de se limiter aux aménagements urbains, car des milieux de vie sans accessibilité des espaces privés sont des milieux de vie incomplets et marqués par l'exclusion sociale. Par conséquent, il faut également tenir compte de l'accessibilité des lieux de destination.

Le PPMADR mesure « l'accessibilité piétonne des ménages aux commerces et aux services », c'est-à-dire jusqu'aux commerces et services, et non l'accessibilité des commerces et services aux ménages. Le fait de garantir un accès piétonnier à des commerces dont on ne garantit pas l'accessibilité universelle est incompatible avec la notion de « milieux de vie complets et inclusifs » ou « durables ». On ne saurait améliorer de cette façon la qualité des milieux de vie et leur résilience, car des

milieux de vie qui demeurent inaccessibles n'apportent aucune amélioration qualitative, et leur manque de résilience face au vieillissement prévu de la population est flagrant. D'ailleurs, la CMM reconnaît que « [l']adaptation et le développement d'aménagements universellement accessibles sont d'autant plus importants dans un contexte de vieillissement de la population, où des environnements inadaptés nuisent à l'autonomie des personnes ». La création de milieux de vie complets, inclusifs, attrayants, dynamiques, conviviaux et durables, bref des milieux de vie de qualité, est indissociable d'une vision de l'accessibilité universelle qui va au-delà des espaces publics et englobe également les espaces privés.

Parmi les indicateurs d'accessibilité piétonne, l'indicateur « transport collectif » ne mesure que « la proximité, la fréquence et l'amplitude du service de transport collectif, tant en période de pointe qu'en période creuse ». Il tient compte du « temps de marche requis pour accéder à un point d'accès du transport collectif ». Toutefois, il ne mesure pas l'accessibilité universelle des infrastructures de transport. Il repose lui aussi sur la norme de la personne sans incapacité. Cette norme n'est pas uniquement dommageable aux personnes en situation de handicap. Elle nuit aussi à toutes les personnes à mobilité réduite que sont les enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées ou les parents avec une poussette. Les notions de « temps de marche requis » et d'« accessibilité piétonne » participent de la même logique discriminatoire, d'autant plus qu'elles excluent toute considération de l'accessibilité universelle de la destination.

La CMM ne doit pas se contenter du modèle d'urbanisme de la ville des 15 minutes pour améliorer l'aménagement des quartiers et créer des milieux de vie complets, car même s'il offre des avantages en matière de déplacements actifs, de mobilité durable et de convivialité urbaine, ce modèle présente néanmoins, du fait de l'insistance sur l'accessibilité à pied ou à vélo, un angle mort de taille : l'accès au « vaste éventail de services » qu'il promet ne correspond pas à la réalité, c'est-à-dire le manque généralisé d'accessibilité des locaux privés. Pour remplir cette promesse, il faudra développer la réglementation nécessaire et l'inclure dans la « planification détaillée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et, le cas échéant, les centralités locales » qui est demandée dans le PPMADR. Une telle réglementation est un élément incontournable de toute démarche visant à créer des milieux de vie de qualité, complets et inclusifs.

La « convivialité urbaine » ne saurait exister sans garantie de l'accessibilité des locaux privés, car toute partie d'une ville dont des personnes sont exclues est tout sauf conviviale. L'évaluation des « niveaux actuels d'accessibilité » ne doit pas se limiter au trajet permettant d'atteindre les commerces : elle doit s'étendre à l'accessibilité des locaux pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Il faut se garder de s'en tenir aux « grands principes de l'accessibilité universelle » (non spécifiés), mais au contraire s'attarder aux besoins concrets des personnes en perte d'autonomie comme en quête d'autonomie tout au long de leur trajet, de l'intérieur de leur domicile à l'intérieur du lieu de destination, en passant par le réseau piétonnier et les moyens de transport collectif. La chaîne de déplacement ne doit pas être rompue, sinon l'accessibilité ne peut être qualifiée d'universelle. Toute rupture de la continuité empêche les personnes concernées d'exercer leurs activités quotidiennes comme les autres, ce qui est un facteur d'exclusion et non d'inclusion.

Revendication

5. La CMM doit intégrer l'accessibilité universelle des lieux de destination à l'évaluation de l'accessibilité piétonne.

Mesures visant la bonification de l'accessibilité des commerces

Dans le Grand Montréal comme ailleurs au Québec, la faible accessibilité des petits commerces de proximité aux personnes en situation de handicap est la règle. Une étude récente de l'Office québécois des personnes handicapées (OPHQ) sur l'accessibilité des petits bâtiments ouverts au public révèle qu'aucun des bâtiments évalués ne répond à « l'ensemble des critères minimaux d'accessibilité observés¹² ». Selon l'OPHQ, compte tenu du peu de variation des résultats obtenus dans les trois municipalités à l'étude (Montréal, Québec et Saguenay), il est permis de penser que la situation est identique dans l'ensemble de la province.

Les petits bâtiments en question se retrouvent dans les rues commerciales et les noyaux urbains ou villageois. Ce sont les commerces de proximité où l'on peut se procurer des biens et des services offerts à la population. Ils sont un peu l'épine dorsale de ces « quartiers dynamiques qui intègrent une diversité de logements, de commerces, de services, d'emplois et de loisirs ». Leur importance pour les communautés est inversement proportionnelle à celle que l'on accorde aux personnes handicapées qui résident dans lesdites communautés ou qui les visitent.

Plus précisément, il s'agit des établissements commerciaux d'une superficie totale de plancher d'au plus 300 m², des établissements d'affaires d'au plus deux étages et des établissements de réunion ne pouvant pas accueillir plus de neuf personnes à la fois. Ces bâtiments sont dispensés des exigences d'accessibilité du Code de

¹² Office des personnes handicapées du Québec, « Un éclairage inédit sur l'accessibilité des petits bâtiments ouverts au public ». Rapport déposé à la Commission de l'économie et du travail, 2023.

https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Etudes_analyses_et_rapports/OPHQ_AccesPetitsBatiments_ACC.pdf

construction du Québec. Cette dispense milite pour l'adoption par les municipalités d'une réglementation rigoureuse en matière d'accessibilité universelle. Elles ont le pouvoir de réglementer l'accessibilité de ces bâtiments, mais le font rarement, selon ce qu'a pu constater l'OPHQ. Celui-ci leur recommande donc de prévoir de telles mesures dans leur Plan d'action à l'égard des personnes handicapées.

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a fait des constatations analogues en 2023. L'évaluation du potentiel d'accessibilité universelle de 1132 commerces a révélé que seulement 29 % ont une entrée sans marche et que 14 % sont accessibles selon le Code de construction. Des interventions simples pourraient être faites pour améliorer l'accessibilité de 16 % des commerces, mais l'amélioration de l'accessibilité de 70 % des commerces serait complexe et dispendieuse.

Pour sa part, la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, ayant « observé un accroissement significatif des plaintes déposées contre des commerces de détail », a réalisé en 2013 une « recherche terrain [...] auprès d'un échantillon de commerces associés aux grandes bannières du secteur de l'alimentation et des pharmacies¹³ ». Elle a constaté la présence de divers obstacles et fait des recommandations aux commerces visités. Un rapport de suivi publié en 2015 ne fait pas état de progrès significatifs¹⁴.

Certes, le plan de mise en œuvre 2023-2027 de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire indique que le gouvernement entend « [a]méliorer l'accessibilité des petits bâtiments aux personnes handicapées¹⁵ ». Cependant, les municipalités ont d'ores et déjà ce pouvoir et doivent l'utiliser sans attendre la décision du gouvernement de donner suite, ou pas, à ses bonnes intentions.

Malheureusement, une nouvelle embûche s'est dressée sur le chemin de l'accessibilité universelle en 2023, lorsque le projet de loi 17 a modifié **la Loi sur le bâtiment** pour « garantir que seules des normes plus exigeantes puissent être adoptées par les municipalités » en matière de construction. Autrement dit, il est interdit d'assouplir les règles pour faciliter la mise en accessibilité des commerces situés dans le vieux cadre bâti difficile à adapter. La Ville de Montréal a dû suspendre le processus de modification de son Règlement sur la construction et la

¹³

https://www.cdpdj.qc.ca/storage/app/media/publications/rapport_acces_biens_services.pdf

¹⁴

https://www.cdpdj.qc.ca/storage/app/media/publications/rapport_acces_biens_services_Suivi-2015.pdf

¹⁵ Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Plan de mise en œuvre 2023-2027 https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/PNAAT/BRO_pmo_pnaat.pdf

transformation de bâtiments, qui était déjà bien avancé, en attendant le résultat des négociations avec la Régie du bâtiment du Québec.

C'est triste à dire, mais il faut maintenant négocier des dispenses des exigences outrancières de la loi pour pouvoir rendre le plus possible de bâtiments accessibles et inclusifs. Tout comme la CMM a fixé des cibles pour l'accessibilité piétonne, elle doit également prévoir dans le PMAD des cibles d'accessibilité des commerces et services échelonnées dans le temps pour mettre la pression sur le gouvernement.

Revendications

6. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'évaluer le niveau d'accessibilité universelle des commerces et des services présents sur leur territoire au plus tard le 31 décembre 2026.

7. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'appliquer les recommandations pertinentes qui accompagnent l'analyse de l'accessibilité des petits bâtiments ouverts au public effectuée par l'Office des personnes handicapées du Québec, notamment en adoptant une réglementation rigoureuse en matière d'accessibilité.

8. La CMM doit négocier des dispenses avec la Régie du bâtiment du Québec pour faciliter l'amélioration de l'accessibilité des commerces existants et ainsi rendre le plus grand nombre possible de bâtiments accessibles.

9. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'adopter une réglementation rendant obligatoire l'application de normes d'accessibilité universelle à tous les nouveaux commerces et bâtiments où sont dispensés des services qui auront été construits après décembre 2026, y compris ceux ayant une superficie inférieure à 300 m².

10. La CMM doit prévoir dans le PMAD des cibles d'accessibilité des commerces et services échelonnées dans le temps, par exemple 40 % en 2030, 60 % en 2035, 75 % en 2040, 95 % en 2050.

Habitation

En matière d'Habitation, le PPMADR manque de cohérence avec la Politique métropolitaine d'habitation qui fut pourtant adoptée par la CMM en 2022 suite à des consultations exhaustives. Cette politique, qui vise à ce que les ménages puissent habiter un logement répondant à leurs besoins, énonce le principe suivant :

Afin de répondre aux besoins particuliers [des] personnes [vivant avec des incapacités] et de la population vieillissante, **les logements existants ainsi que les nouvelles constructions doivent être**

adaptés selon les principes d'accessibilité universelle.

L'accessibilité universelle est un concept d'aménagement fondé sur l'équité et l'inclusion. Elle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, de bénéficier des mêmes opportunités et d'une expérience de qualité, de manière autonome. Les aménagements universellement accessibles profitent donc à l'ensemble de la population, quels que soient l'âge et les caractéristiques des personnes, de même que le profil du ménage. Ce type d'aménagement vise autant une utilisation identique et équitable des bâtiments, des lieux, des équipements que des objets. Pour les projets résidentiels, l'accessibilité universelle signifie que les logements doivent être pensés et construits de façon à ce que tous les membres de la société puissent y habiter et y réaliser leurs activités. **La conception et la construction de logements universellement accessibles facilitent, en outre, l'adaptabilité des nouvelles unités et diminuent les coûts que peuvent nécessiter des adaptations à plus long terme.**

La CMM considère d'une grande importance l'adoption de normes de construction plus inclusives et plus rigoureuses en matière d'accessibilité et d'adaptabilité des logements. Des modifications ont été apportées en 2018 au Code de construction du Québec ainsi qu'au Code national du bâtiment du Canada, mais ne sont pas suffisantes¹⁶.

Pourtant, malgré l'adoption de ce principe, aucune mesure ni cible à atteindre ne figure dans le PPMADR, qui serait l'outil réglementaire permettant à la CMM d'agir en ce sens et de garantir le droit au logement des personnes en situation de handicap et de notre population vieillissante.

L'augmentation des seuils minimaux de densité dans les secteurs PIAT et à l'extérieur de ceux-ci entraînera l'augmentation de la population et par conséquent du nombre de personnes en situation de handicap et à mobilité réduite vivant dans ces secteurs, dont les personnes âgées. D'ailleurs, le PPMADR indique que la demande en logements « reposera essentiellement sur une forte augmentation des ménages privés de 75 ans et plus ainsi qu'une forte augmentation des ménages collectifs de 85 ans et plus ». Or, comme l'indique le PPMADR, le « taux d'incapacité augmente avec l'âge : il passe de 10,5 % chez les 15 à 34 ans à 32,8 % chez les 75 ans et plus ». Dès lors, l'accessibilité universelle revêt une importance

¹⁶ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, Politique métropolitaine d'Habitation, p. 54 et 55.

fondamentale, comme la CMM le reconnaît d'ailleurs dans sa Politique métropolitaine d'habitation.

Lors d'une présentation en lien avec les consultations entourant le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) de Montréal, il a été mentionné que la CMM entendait répondre aux enjeux liés au vieillissement de la population en misant sur le développement de résidences pour personnes âgées (RPA). Or, les logements disponibles dans ce type de résidences sont généralement très dispendieux et ne sauront répondre aux besoins de la majorité des personnes. Disposer d'un stock de logements accessibles et adaptables suffisant, autant sur le marché privé que pour les logements sociaux et communautaires, permettrait d'offrir une alternative permettant aux personnes de continuer à habiter leur logement le plus longtemps possible d'une manière autonome ou avec du soutien à domicile. De plus, de nombreuses personnes préfèrent habiter dans des milieux de vie intergénérationnels.

Aujourd'hui, d'après le PPMADR, plus de 75 % des nouvelles habitations mises en chantier sont des appartements en copropriété ou en mode locatif. En vertu du Code de construction, il est possible d'accéder par ascenseur aux logements neufs situés dans les immeubles de quatre étages et plus, mais l'accessibilité interne n'est pas garantie, car le Code est désuet en ce qui concerne l'aménagement intérieur des appartements. La norme du logement minimalement accessible est insuffisante pour loger les personnes en situation de handicap : il faut donc adopter au moins la norme du logement adaptable, voire **prévoir des normes supérieures à celles prévues au Code, par exemple la norme CSA B 652 : 23 - logement accessible.**

La CMM veut des cibles de logement social et abordable pour créer des quartiers plus inclusifs. L'abordabilité du logement est certes un important facteur d'inclusion sociale de la diversité capacitaire, mais ce n'est pas le seul à prendre en compte : **l'accessibilité universelle est fondamentale pour permettre aux gens de demeurer dans leur logement et dans leur quartier.** Elle est essentielle pour permettre aux personnes en situation de handicap de choisir leur lieu de résidence, conformément à la **Convention relative aux droits des personnes handicapées** de l'ONU, que le Canada a ratifiée en 2010¹⁷. Or, on voit encore des projets livrés sans tenir compte de l'accessibilité universelle ni de l'adaptabilité. Il y a donc lieu de prévoir des cibles à atteindre quant à la proportion du stock de logements adaptables ou construits selon les principes du design universel.

Dans le PPMADR, on lit que des « milieux de vie de qualité doivent [...] être inclusifs et accessibles à tous les ménages, y compris les ménages plus défavorisés » et que

¹⁷ Voir l'article 19 de la Convention relative aux droits des personnes handicapées, 2006 <https://www.ohchr.org/fr/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

« plusieurs études ont fait état de l'impact que pouvait avoir l'amélioration des quartiers, notamment par la mise en place d'infrastructures vertes et de transport collectif, sur la hausse des prix des logements et l'embourgeoisement des secteurs ». La CMM part du principe que l'inclusion n'est qu'une question de classe sociale. Mais l'accessibilité n'est pas que financière. C'est avant tout une question d'accessibilité physique, d'accessibilité universelle. Des quartiers inclusifs doivent faire une place aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, surtout si l'on entend « s'assurer du maintien des ménages à revenu faible et modeste dans ces secteurs ».

En effet, les personnes handicapées sont parmi les personnes les plus touchées par la pauvreté. On sait notamment que chez les personnes de 25 à 64 ans vivant avec une incapacité au Québec en 2022, « 67 % occupent un emploi comparativement à 80 % des personnes sans incapacité¹⁸ ». Or, le « Grand Montréal abrite la majorité (60 %) des Québécois en situation de pauvreté¹⁹ ». Plus de 71 % des personnes ayant une limitation fonctionnelle vivaient de l'anxiété financière en 2024, selon une étude menée par Centraide du Grand Montréal²⁰.

Par ailleurs, le PPMADR reconnaît que les « personnes ayant des besoins particuliers en habitation [...] sont davantage confrontées à des problèmes d'abordabilité du logement ». **La crise du logement est en effet pire pour les personnes en situation de handicap, mais c'est aussi en raison de la rareté des logements adaptables ou construits selon les principes du design universel.** De plus, ces personnes font l'objet de discrimination en matière de logement²¹. Il importe par conséquent de fournir suffisamment de logements sociaux et abordables qui soient adaptés à leurs besoins. Puisque la CMM fixe des cibles de logements sociaux et abordables sur l'ensemble du parc locatif, elle peut et doit aussi fixer des cibles à atteindre du stock de logements adaptables et construits selon les principes du design universel.

Le programme Accès Logis prévoyait un minimum de 10 % d'unités accessibles et adaptables et des exigences plus élevées que celles du Code de construction. Pour les immeubles ayant plus de trois étages et huit logements, la dernière version d'Accès Logis prévoyait 30 % de logements adaptables à Montréal et 100 % dans le reste du Québec. Il serait possible, par règlement, d'appliquer des exigences à tous

¹⁸ <https://www.quebec.ca/famille-et-soutien-aux-personnes/participation-sociale-personnes-handicapees/statistiques#c291738>

¹⁹ <https://www.centraide-mtl.org/bloque/la-pauvrete/>

²⁰ <https://www.centraide-mtl.org/indice-anxiete-financiere/>

²¹ INSPQ, Logement et inégalités sociales de santé en temps de COVID-19 : des stratégies pour des logements abordables et de qualité. Synthèse rapide des connaissances, 2021 <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/3152-inegalites-sociales-covid-19-strategies-logements-abordables-qualite.pdf>

les nouveaux immeubles à logements. La CMM doit mettre en œuvre les principes qu'elle a adoptés dans sa Politique métropolitaine d'habitation et s'assurer que les nouveaux logements construits soient sans obstacle et conçus selon les principes du design universel.

Pour accélérer la création d'un stock de logements hors marché, l'acquisition d'immeubles locatifs existants est également recommandée. Les logements acquis de cette façon se trouvant bien souvent dans des immeubles peu accessibles, il faudra prévoir leur mise en accessibilité pour offrir des unités aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Pour ce faire, il y aurait lieu d'ajouter un volet « accessibilité universelle » au Fonds du logement social métropolitain.

Revendications

11. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'adopter des normes de construction en matière d'accessibilité et d'adaptabilité des logements qui soient plus inclusives et plus rigoureuses que le minimum inadéquat prévu au Code de construction.

12. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations de rendre obligatoire l'application de la Norme CSA/ASC B652 : 23 - Logement accessible la plus à jour à tous les nouveaux logements construits.

13. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'analyser le niveau d'accessibilité des habitations et logements existant sur leur territoire.

14. La CMM doit fixer des cibles à atteindre quant à la proportion de logements adaptables ou construits selon les principes du design universel existants, autant pour le logement social que sur le marché privé.

15. La CMM doit ajouter un volet « accessibilité universelle » au Fonds du logement social métropolitain.

Mixité sociale

Le PPMADR contient une définition de la mixité sociale : « La mixité sociale réfère à la cohabitation, dans un même quartier ou dans une même habitation, de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des nationalités ou à des tranches d'âge différentes. » Il mentionne cette notion treize fois. C'est donc un concept clé. L'objectif général est de « favoriser une plus grande mixité sociale dans les milieux de vie du Grand Montréal ».

Malheureusement, la définition est lacunaire parce qu'elle occulte les personnes en situation de handicap. Cet angle mort contribue à faire en sorte que les besoins de ces personnes ne sont pas entièrement satisfaits par le PPMADR. Ainsi, il est

aberrant de compter assurer la mixité sociale en misant sur la diversification des types de logements, mais sans prévoir de mesures en matière d'accessibilité et d'adaptabilité. On ne peut pas dire que des logements inaccessibles soient diversifiés. Les commerces inaccessibles ferment la porte au nez de la diversité. Les stations encore inaccessibles dont on ne prévoit pas la mise en accessibilité ne sont pas plus accueillantes. En l'absence de réglementation imposant des obligations strictes d'accessibilité et des normes supérieures à celles du fort désuet Code de construction, l'inaccessibilité du cadre bâti sera maintenue dans les quartiers et des logements ou des commerces inaccessibles et inadaptables seront construits. Tout cela va à l'encontre de l'objectif affiché.

Par ailleurs, il aurait fallu que cette définition parle de « catégories socioéconomiques » et non de « catégories socioprofessionnelles » pour englober plus précisément les personnes en situation de pauvreté. Sans cela, la définition de la mixité sociale n'a pas beaucoup de sens. La profession n'est pas le facteur le plus pertinent. À moins que l'on ne souhaite évacuer la dimension proprement socioéconomique de la diversité humaine, ce qui semble pour le moins déplacé dans un plan qui traite de logement social.

La CMM se doit de repenser toute son approche de la mixité sociale. Elle doit ajouter au PMAD une section sur l'inclusion sociale et remplacer la notion restrictive de « mixité sociale » par les notions de diversité, d'inclusion et de participation sociale telles qu'on les trouve dans la Politique d'inclusion de la Ville de Rimouski²² :

« Diversité : qualité d'un ensemble hétérogène de personnes qui, dans un milieu donné, diffèrent les unes des autres par des caractéristiques comme le sexe, l'âge, l'ethnie, la culture, la religion, les croyances, les valeurs, la langue, l'identité de genre, l'orientation sexuelle, les compétences, le handicap, la situation familiale et le statut socioéconomique.

« Inclusion : action d'inclure une personne ou un groupe dans l'ensemble de la communauté sans égard à sa condition économique, physique ou socioculturelle. Elle permet à chacun et chacune de contribuer à la vie collective, quels que soient ses besoins ou ses capacités. L'inclusion se rapporte donc à la création d'un environnement où toutes les citoyennes et tous les citoyens sont respectés de manière égale et équitable, et qu'ils ont accès aux mêmes possibilités.

« Participation sociale : capacité de réalisation des habitudes de vie par un individu. Ces habitudes de vie, soit les activités courantes et les rôles sociaux qui sont valorisés par la personne ou par son contexte socioculturel, assurent la survie et l'épanouissement de l'individu dans la société, et ce, tout au long de sa vie. »

²² Voir Ville de Rimouski, Politique d'inclusion, op. cit.

Revendication

16. La CMM doit ajouter au PMAD une section sur l'inclusion sociale et remplacer la notion de « mixité sociale » par celles de diversité, d'inclusion et de participation sociale.

Mobilité et Transport

Aires TOD et transport collectif

La CMM veut créer un cadre bâti compact et dense aux abords des principaux points d'accès du réseau métropolitain de transport collectif structurant, c'est-à-dire des zones et aires TOD ainsi que des espaces stratégiques de redéveloppement.

Cela suppose que les transports dans ces secteurs soient accessibles universellement pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population. Les points d'accès existants au réseau encore inaccessibles (stations et gares) doivent être mis en accessibilité au plus tard à l'ouverture de la première phase des projets immobiliers dans les secteurs TOD pour éviter de créer des quartiers discriminatoires qui excluent d'emblée les personnes handicapées et à mobilité réduite. Cela est d'autant plus important que la CMM a fixé des cibles ambitieuses en matière de logement²³.

Si l'approche PIAT « consiste à structurer le territoire de manière à créer des milieux de vie optimisés, favorisant l'utilisation des modes de transport actifs et collectifs pour satisfaire les besoins de déplacements de la population », l'accessibilité des transports collectifs doit être garantie dès la conception des projets et non repoussée aux calendes grecques. C'est malheureusement ce qui s'est produit dans le nouveau quartier Esplanade Cartier, à Montréal. Située juste à côté de ce secteur TOD, la station Papineau aurait dû être mise en accessibilité dès le départ, mais elle demeure inaccessible, alors que l'on va commencer à emménager dans les nouveaux logements. Le secteur TOD Place Versailles échappera à ce sort funeste si la station de métro Radisson est rendue accessible avant l'ouverture de la première phase de ce long projet. Il ne faut pas répéter l'erreur d'Esplanade Cartier. Il ne faut plus planifier de tels développements à priori discriminatoires, si l'on veut réellement créer des milieux de vie inclusifs.

Avec ses trois stations de métro et son bâti relativement dense, le noyau urbain que constitue le quartier Wellington-de-l'Église, dans l'arrondissement montréalais de

²³ Le PPMADR n'indique pas si les aires TOD développées au cours des dernières années remplissent ces conditions. Il serait utile de faire le recensement des bons et des moins bons coups.

Verdun, est un peu un exemple de TOD avant l'heure. Or, ces stations de métro demeurent inaccessibles, de sorte que la mobilité durable est réservée à la partie de la population qui n'est ni en situation de handicap ni à mobilité réduite. Située de l'autre côté de l'aqueduc, la station accessible Jolicœur est trop lointaine pour nombre de personnes en situation de handicap. La mise en accessibilité des trois stations de Verdun est donc impérative.

Les stationnements de grande superficie comme ceux du TOD Place Versailles sont jugés stratégiques en raison de leur proximité au réseau de transport structurant. De ce fait, ils sont extrêmement rentables pour les sociétés qui les redéveloppent. On sait en effet que « la proximité d'une station de métro s'avère un facteur déterminant sur le prix de l'habitation [...] en 2018, les propriétés qui se trouvaient à moins de 2 000 mètres d'une station de métro profitaient d'une plus-value attribuable à la proximité qui variait en moyenne entre +9 % pour les logements les plus proches (500 mètres et moins de la station) à +2,2 % pour ceux situés entre 1 500 et 2 000 mètres de la station²⁴ ». On peut gager que la plus-value est beaucoup plus élevée à l'heure actuelle.

On sait aussi que le gouvernement du Québec rechigne désormais à financer le transport collectif et à poursuivre la mise en accessibilité du métro. Aussi inconcevable que cela puisse paraître, le financement n'est plus garanti. Les propriétaires immobiliers profitant de la plus-value apportée par le réseau doivent donc contribuer au maintien et à l'amélioration de celui-ci. Il ne serait pas normal que l'ensemble des contribuables aient à défrayer seul la totalité de ces coûts lorsque le réseau profite directement à des intérêts privés. Compte tenu de la plus-value chiffrable des projets immobiliers, les municipalités concernées doivent négocier une contribution en contrepartie des dérogations accordées aux promoteurs. Si cette méthode de financement avait été appliquée, la station Papineau serait déjà accessible.

Revendications

17. Les municipalités de la CMM doivent s'entendre avec le gouvernement du Québec et les promoteurs immobiliers pour effectuer un montage financier permettant la mise en accessibilité universelle des points d'accès existants au réseau de transport collectif structurant au plus tard à l'ouverture de la première phase des projets immobiliers dans les secteurs TOD.

18. Les municipalités de la CMM doivent négocier avec les promoteurs une contribution à l'amélioration et au maintien des infrastructures de transport

²⁴ Communauté métropolitaine de Montréal, « Portrait de l'habitation dans le Grand Montréal », Cahiers métropolitains, n° 10, mai 2022 https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/05/CMM_10e_Cahier_metropolitain_web.pdf

collectif qui desservent leurs projets immobiliers, notamment en s'assurant qu'une partie de l'augmentation de la valeur foncière associée à la présence d'infrastructure de transport collectif revienne à la société de transport.

Une transformation des déplacements

Le PPMADR indique que « l'amélioration de l'offre de service en transport collectif dans la région a pris plusieurs formes » depuis 1996, notamment :

L'amélioration depuis 1997 en lien avec l'accès universel des différents équipements de transport collectif notamment avec l'adaptation des véhicules (plancher surbaissé, rampe, espace dédié pour fauteuil) du métro, du REM, des trains de banlieue et des bus ainsi que l'ajout d'ascenseurs dans les stations et les gares (p. 152).

Le libellé de ce paragraphe laisse entendre que l'accès universel consiste en des aménagements uniquement destinés aux personnes handicapées, ce qui n'est pas du tout le cas. S'il importe de souligner que des infrastructures universellement accessibles sont un élément incontournable pour les personnes en situation de handicap, il faut aussi indiquer qu'elles améliorent grandement la convivialité des déplacements des personnes âgées, des parents avec des enfants en poussette ou des personnes se déplaçant avec des bagages. À titre d'exemple, il y aurait lieu de mentionner que la place réservée aux personnes en fauteuil roulant dans le bus peut aussi être utilisée pour un enfant en poussette lorsqu'elle n'est pas occupée par une personne handicapée. Rappelons également que chaque ascenseur du métro est activé en moyenne 700 fois par jour, ce qui démontre clairement que cet équipement est utilisé par l'ensemble des groupes d'utilisateurs et d'utilisatrices.

Revendication

19. Le PMAD doit préciser que les mesures visant l'accessibilité universelle sont bénéfiques pour l'ensemble des citoyens et citoyennes.

Le transport actif et le transport collectif comme socles de la mobilité durable

Nous suggérons de bonifier le paragraphe suivant (p. 157) :

L'orientation 1 du PMAD propose de concentrer la croissance des ménages dans des quartiers complets favorisant le transport actif et desservis par le transport collectif. Afin d'y parvenir, des mesures doivent être mises en place pour favoriser le transfert modal vers ces

modes et des dispositions doivent être établies afin d'assurer qu'ils soient conviviaux, sécuritaires et compétitifs. (p.157)

Il faut préciser que les infrastructures permettant le transfert modal doivent être accessibles universellement. Si elles ne le sont pas, on créera une rupture dans la chaîne de déplacement. Ne reproduisons pas l'erreur du REM. Un an après sa mise en service, le lien souterrain de la station de métro Bonaventure à la station du REM à la Gare Centrale n'est toujours pas accessible aux personnes utilisant une aide à la mobilité.

Revendication

20. Le PMAD doit préciser que les infrastructures permettant le transfert modal doivent être universellement accessibles.

Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable

Nous demandons de bonifier le libellé suivant (p. 167) :

Sur cette base, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à améliorer et à bonifier l'accessibilité aux pôles d'emploi métropolitains et aux pôles à rayonnement international par le biais de modes de transport durable et décarboné pour les personnes et les marchandises.

Par ailleurs, la **CMM demande** à analyser l'accessibilité en transport actif et collectif aux pôles d'emploi existant et en émergence. Cette mesure permettra d'identifier les lacunes.

Revendications

21. La CMM doit ajouter le mot « universelle » après chaque occurrence du mot « accessibilité ».

Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

Nous demandons de bonifier les trois paragraphes suivants (p. 168) :

Un réseau piétonnier et cyclable misant sur la continuité, la connectivité, la sécurité et l'accessibilité universelle donnant accès aux secteurs commerciaux, d'emplois et résidentiels ainsi qu'aux infrastructures de transport collectif favorisera le transport actif. Pour ce faire, une révision du partage des emprises publiques doit être faite

afin d'y prévoir des aménagements accessibles favorisant le transport actif tel que des trottoirs, sentiers, rues piétonnes, rues complètes, voies cyclables, etc.

À cet effet, il importe de favoriser et de prioriser les déplacements piétonniers en planifiant et en aménageant un cadre bâti dense et compact, favorisant la mixité fonctionnelle et la diminution des distances entre les logements, les commerces et les services, ainsi que des parcours conviviaux et sécuritaires, accessibles à tous en toute saison. L'amélioration de la perméabilité et de la connectivité des réseaux piétonniers et cyclables en vue des déplacements utilitaires doit être considérée. Différentes mesures peuvent favoriser la sécurité des déplacements des piétons dont l'adoption de la Vision zéro et de l'approche du système sûr, la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et de la vitesse et un meilleur aménagement des intersections.

De plus, le développement d'un réseau cyclable à la fois utilitaire et récréatif sur l'ensemble du territoire métropolitain, soit un Réseau vélo métropolitain structurant, complet, continu, connecté, sécuritaire et de qualité, constitue le moyen privilégié pour favoriser la mobilité active par la CMM dans le Grand Montréal. Adopté en août 2017, le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain détaille le projet de mise sur pied de ce réseau.

Nous sommes en faveur de l'aménagement de pistes cyclables, car elles sont bien souvent plus confortables que les trottoirs et, contrairement à ceux-ci, ne sont pas parsemées d'obstacles. Elles facilitent par conséquent les déplacements de plusieurs personnes qui utilisent des aides à la mobilité comme des fauteuils roulants ou des quadriporteurs.

Au cours des dernières années, cependant, le déploiement de certaines pistes cyclables à Montréal a eu pour effet de rendre inaccessibles ou non sécuritaires des arrêts d'autobus qui étaient auparavant accessibles et sécuritaires. Cette situation a été dénoncée par l'Ombudsman de Montréal²⁵. Le Réseau Express Vélo (REV) Saint-Denis est un exemple d'aménagement mal conçu, qui fera l'objet de modifications.

La conception actuelle de plusieurs arrêts d'autobus jouxtant des segments du REV ne permet pas une utilisation sécuritaire du réseau de transport en commun pour les personnes en situation de handicap. À certains arrêts d'autobus, ces personnes se

²⁵ Ombudsman de Montréal, Rapport concernant les amendements urbains réalisés à l'été 2020. Mobilité pour tous à Montréal en temps de crise et après, 2020

retrouvent au milieu de la piste cyclable pour embarquer dans l'autobus ou en débarquer. Le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal a pourtant développé une expertise et proposé des plans d'aménagement d'arrêts de bus accessibles universellement. Malheureusement, ces plans ne sont pas toujours retenus par les équipes réalisant les projets de pistes cyclables protégées. De plus, lorsque les rues sont piétonnisées, les arrêts d'autobus sont déplacés, ce qui augmente les distances à parcourir pour les personnes en situation de handicap, alors que la saison estivale est celle où elles utilisent le plus le transport régulier.

L'aménagement actuel des REV et la piétonnisation des rues nuisent aussi au bon fonctionnement du transport adapté, étant donné qu'il s'agit d'un service porte à porte et que les chauffeurs et chauffeuses ne peuvent stationner devant l'adresse de la destination. Ils et elles doivent stationner au coin de la rue et laisser leur véhicule sans surveillance, de sorte qu'ils ne peuvent respecter leur obligation de toujours garder un œil sur celui-ci.

Revendications

22. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations de rendre tous les arrêts de bus qui longent des pistes cyclables sur leur territoire accessibles universellement et sécuritaires en appliquant les exigences définies par le Comité consultatif en accessibilité universelle du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal.

23. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations de faire en sorte que toutes les pistes cyclables soient aménagées de façon à garantir l'accessibilité universelle en appliquant les exigences définies par le Comité consultatif en accessibilité universelle du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal.

24. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'aménager des débarcadères à proximité des lieux considérés par le transport adapté comme de grands générateurs de déplacements, lorsqu'il y a des pistes cyclables protégées.

25. La CMM doit s'entendre avec les sociétés de transport pour que les véhicules de transport adapté puissent circuler à basse vitesse sur les rues piétonnes comme les véhicules d'urgence.

Programme d'entretien des bateaux-pavés et largeur des trottoirs

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

Trop souvent l'étroitesse des trottoirs rend ardu les déplacements des personnes utilisant une aide à la mobilité sur le réseau piétonnier. Elles doivent constamment se mettre en retrait pour laisser passer une piétonne ou un piéton. Cette situation arrive de plus en plus fréquemment depuis les dernières années, car la marche gagne en popularité chez les citoyens et citoyennes. Il serait donc judicieux que les nouveaux trottoirs aient tous au moins 1,8 mètre de large.

Si la CMM souhaite sérieusement encourager la mobilité active, elle se doit de voir à ce que l'entretien du réseau piétonnier soit considéré comme au moins aussi important que l'entretien des rues.

Revendications

26. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations de faire en sorte que tous les nouveaux trottoirs aient au moins 1,8 mètre de large.

27. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations de se doter d'un programme d'entretien des bateaux-pavés.

Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle

Nous demandons de bonifier les paragraphes suivants (p. 169 et 170) :

Ce réseau de voies piétonnes doit faire en sorte que la marche incluant les déplacements réalisés avec un outil d'aide à la mobilité soit un choix de déplacement sécuritaire, fluide, connecté, concurrentiel, confortable et convivial. Pour y parvenir, différentes mesures peuvent être mises en place telles que :

- Des trottoirs et des voies piétonnes larges, de faible inclinaison, pourvus de revêtements sécuritaires (stables, lisses, uniformes, antidérapants, etc.) et d'outils signalant un danger pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles tels que feux sonores, plaques podotactiles, etc. ;
- Des tracés réduisant les distances et évitant les détours ;
- Des environnements piétons protégés de la circulation et des accidents (ex. mesures d'apaisement de la circulation, avancées de trottoirs) ainsi que des intempéries et des nuisances (ex. vent, pluie, pollution, bruit, lumière) ;
- Du mobilier urbain en quantité suffisante, adapté à l'ensemble des usagers pour se reposer ou socialiser (ex. abribus, bancs, éclairage, etc.) ;
- Le maintien de l'accessibilité universelle des voies piétonnes en toute saison ;
- L'intégration des grands principes de l'accessibilité universelle

Étant donné la position basse des personnes qui utilisent un fauteuil roulant manuel ou motorisé et la petite taille des enfants, il est important que les espaces situés de chaque côté de la traverse soient bien dégagés. Nous revendiquons l'adoption d'une norme fixant à 600 mm la hauteur maximale de la végétation et des objets situés aux coins des rues afin que ces personnes puissent voir et être vues avant de s'engager sur les traverses.

Revendication

28. La CMM doit demander aux MRC et aux agglomérations d'adopter une norme fixant à 600 mm la hauteur maximale de la végétation et des objets situés aux coins des rues.

Conclusion

La CMM doit reconnaître que tout investissement dans l'accessibilité universelle est un investissement social payant. L'accessibilité universelle est un moyen de rendre la ville plus juste dès aujourd'hui et de garantir qu'elle sera résiliente demain. Nous ne croyons pas que tout l'édifice de l'architecture et de l'urbanisme tels que nous les connaissons à l'heure actuelle s'écroulera si la CMM adopte des normes et des pratiques anticapacitistes comme le design universel de manière globale.

L'inclusion des personnes handicapées est d'abord et avant tout une question de dignité et de droits, bien sûr ; mais c'est aussi un choix pragmatique parce qu'en théorie, le spectre d'une vie avec une ou des limitations fonctionnelles plane même sur les personnes qui se croient à l'abri. Toute personne qui n'est pas en situation de handicap ne l'est que momentanément. Elle est susceptible de se retrouver dans cette situation un jour ou l'autre, que ce soit en raison d'une maladie, d'un accident ou du vieillissement. Toute personne, sa famille et ses proches risquent d'être directement concernés à un moment donné. Autrement dit, assurer l'accessibilité universelle de toutes les composantes des villes, qu'elles soient publiques ou privées, revient un peu à appliquer le fameux principe de précaution.

La CMM souhaite « déterminer des cibles afin de favoriser le développement ou la consolidation de milieux de vie complets et inclusifs ». À cette fin, elle doit aussi établir des cibles d'accessibilité et d'adaptabilité des logements, des commerces et des services privés et ne pas se contenter de l'accessibilité des espaces publics et du transport collectif. L'absence de telles cibles est une grave lacune à corriger. Il ne suffit pas d'établir des cibles d'accessibilité piétonne sans s'intéresser à l'(in)accessibilité des commerces. Il est unimaginable de faciliter l'accès aux commerces sans permettre aux gens d'y pénétrer.

Si l'on veut vraiment créer des milieux de vie complets et inclusifs, la conception des secteurs PIAT et des CAT doit reposer sur la mise en accessibilité du cadre bâti et l'utilisation du design universel dans les domaines public et privé. Il est impératif de créer de nouveaux quartiers entièrement accessibles au moyen du design universel, mais aussi de travailler sur les « centralités locales », qui « offrent un potentiel intéressant pour la densification et la consolidation du tissu urbain existant », en rendant le cadre bâti accessible.

Le PMAD donne aux municipalités de la CMM l'occasion de remodeler l'environnement urbain en garantissant l'accessibilité des logements, des transports, de la mobilité active et des commerces aux personnes en situation de handicap. Elles peuvent éliminer les obstacles en établissant des obligations d'accessibilité et en contrôlant leur application. Elles peuvent ainsi assurer aux personnes

handicapées le droit de vivre de façon autonome et indépendante dans la dignité ainsi que celui d'être incluses dans la société. Ces droits sont garantis par la **Convention relative aux droits des personnes handicapées**. Le G7 vient de les réaffirmer en adoptant la Charte de Solfagnano²⁶, laquelle affirme notamment que tous les pays membres doivent donner la priorité à l'inclusion des personnes en situation de handicap et que celles-ci, de même que les organisations qui les représentent, doivent être activement impliquées dans les processus législatifs et administratifs et les prises de décisions politiques.

Les personnes handicapées ont un principe : « rien de ce qui nous concerne ne doit se faire sans nous ». Aucune décision ne doit être prise sans nous consulter, car, comme nous l'avons vu, tout nous concerne. Nos besoins, notamment en accessibilité universelle, soulèvent des questions transversales. Nous voulons prendre part aux décisions pour influencer sur la forme de notre environnement et de nos milieux de vie. Nous voulons que l'on nous consulte en continu.

Les municipalités n'auront aucune difficulté à comprendre notre volonté d'avoir notre mot à dire, elles qui ne l'ont pas toujours, en tant que simples « créatures de la province », dans leurs rapports avec Québec. Elles souhaitent réformer le cadre juridique et fiscal d'un autre âge qui entrave leur capacité d'action. Ont-elles toute l'écoute voulue ? Non. Comme les municipalités, les personnes en situation de handicap luttent contre un système complexe qui leur met des bâtons dans les roues. Nous souhaitons mener notre vie de façon autonome et indépendante, ce qui nécessite une réglementation municipale à même de faire respecter nos droits fondamentaux, notamment par l'imposition d'obligations strictes en matière d'accessibilité universelle. En solidarité, les municipalités de la CMM entendront-elles nos revendications ? Le choix qui est le leur est de préserver le statu quo (qui résultera assurément du PPMADR s'il est adopté sous sa forme actuelle) ou d'agir toujours plus pour le bien commun et dans l'intérêt collectif.

²⁶ Charte de Solfagnano, 16 octobre 2024 https://www.g7italy.it/wp-content/uploads/G7-Inclusion-and-disability_Solfagnano-Charter.def_.pdf (en anglais).

Liste des revendications

1. La CMM doit demander aux municipalités concernées de prévoir dans leur plan d'action à l'égard des personnes handicapées des activités de sensibilisation et de formation en accessibilité universelle et en lutte contre le capacitisme destinées au personnel municipal afin de développer ses connaissances et compétences en la matière.
2. La CMM doit inclure dans le PMAD une définition du capacitisme, de l'accessibilité universelle et de la notion d'obstacle systémique qu'elle s'engage à appliquer dans l'élaboration de toute mesure visant la création de milieux de vie complets et inclusifs.
3. La CMM doit inclure dans le PMAD une définition du design universel et une analyse plus approfondie de ce concept. Elle doit en outre adopter une Politique métropolitaine de design universel.
4. La CMM doit mettre la notion du design universel dans la section Toile de fond et non seulement à l'orientation 2.
5. La CMM doit intégrer l'accessibilité universelle des lieux de destination à l'évaluation de l'accessibilité piétonne.
6. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'évaluer le niveau d'accessibilité universelle des commerces et des services présents sur leur territoire au plus tard en décembre 2026.
7. La CMM doit appliquer les recommandations pertinentes qui accompagnent l'analyse de l'accessibilité des petits bâtiments ouverts au public effectuée par l'Office des personnes handicapées du Québec, notamment pour réglementer l'accessibilité.
8. La CMM doit négocier des dispenses avec la Régie du bâtiment du Québec pour faciliter l'amélioration de l'accessibilité des commerces existants et ainsi rendre le plus grand nombre possible de bâtiments accessibles.
9. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'adopter une réglementation rendant obligatoire l'application de normes d'accessibilité universelle pour tous les nouveaux commerces et services construits après décembre 2026, y compris ceux ayant une superficie inférieure à 300 m².

10. La CMM doit prévoir dans le PMAD des cibles d'accessibilité des commerces et services échelonnées dans le temps, par exemple 50 % en 2030, 60 % en 2035, 75 % en 2040, 95 % en 2050.
11. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'adopter des normes de construction plus inclusives et plus rigoureuses en matière d'accessibilité et d'adaptabilité des logements que le minimum inadéquat prévu au Code de construction.
12. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations de rendre obligatoire l'application de la Norme CSA/ASC B652 : 23 - Logement accessible la plus à jour pour tous les nouveaux logements construits.
13. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'analyser le niveau d'accessibilité des habitations et logements existant sur leur territoire.
14. La CMM doit fixer des cibles à atteindre quant à la proportion de logements adaptables ou construits selon les principes du design universel existants, autant pour le logement social que sur le marché privé.
15. La CMM doit ajouter un volet « accessibilité universelle » au Fonds du logement social métropolitain.
16. La CMM doit ajouter au PMAD une section sur l'inclusion sociale et remplacer la notion de « mixité sociale » par celles de diversité, d'inclusion et de participation sociale.
17. Les municipalités de la CMM doivent s'entendre avec le gouvernement du Québec et les promoteurs immobiliers pour effectuer un montage financier permettant la mise en accessibilité universelle des points d'accès existants au réseau de transport collectif structurant au plus tard à l'ouverture de la première phase des projets immobiliers dans les secteurs TOD.
18. Les municipalités de la CMM doivent négocier avec les promoteurs une contribution à l'amélioration et au maintien des infrastructures de transport collectif qui desservent leurs projets immobiliers, notamment en s'assurant qu'une partie de l'augmentation de la valeur foncière associée à la présence d'infrastructure de transport collectif revienne à la société de transport.
19. La CMM doit préciser dans le texte que les mesures visant l'accessibilité universellement sont bénéfiques pour l'ensemble des citoyens et citoyennes.

20. Ajouter dans le texte que les infrastructures permettant le transfert modal doivent être universellement accessibles.
21. Nous exigeons que dans la première demande de la CMM (page 167), on ajoute « universelle » après « l'accessibilité ».
22. Nous exigeons que dans la deuxième demande de la CMM (page 167), on ajoute « universelle » après « l'accessibilité ».
23. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations de rendre tous les arrêts de bus qui longent des pistes cyclables sur leurs territoires accessibles universellement et sécuritaires en appliquant les requis définis par le Comité consultatif en accessibilité universelle du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal.
24. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations que tous les nouveaux projets d'aménagement de piste cyclable doivent être conçus accessibles universellement en appliquant les requis définis par le Comité consultatif en accessibilité universelle du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal.
25. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations qu'elles aménagent une zone d'embarquement et débarquement à proximité des lieux considérés, par le transport adapté, de grands générateurs de déplacement, lorsqu'il y a présence de piste cyclable protégée.
26. La CMM doit faire les démarches pour que les véhicules de transport adapté puissent circuler à basse vitesse sur les rues piétonnes, comme les véhicules d'urgence.
27. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations que tous les nouveaux trottoirs aient au moins 1,8 mètre de large.
28. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations de se doter d'un programme d'entretien des bateaux-pavés.
29. La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'adopter une norme fixant la hauteur maximale à 600 mm des objets situés aux coins des rues.