

20 septembre 2024

Vers un Montréal juste, inclusif et accessible

Mémoire sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Ville de Montréal

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



Rédaction :

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

Avec la collaboration de :

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

TABLE DES MATIÈRES

À propos de nos organismes.....	5
Introduction	6
1 COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES	7
1.1 Mobilité.....	7
Transport collectif.....	7
Aménagements piétons	10
Aménagements cyclables	12
Micro-mobilités	13
Autopartage	15
Débarcadères, stationnements et zones d'arrêt de courte durée.....	16
Entretien & Déneigement.....	18
1.2 Cadre bâti.....	18
Logement.....	19
Équipements collectifs et espaces verts	23
Commerces et services.....	25
2 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE	27
2.1 Occupation du domaine public.....	27
2.2 Règlements d'urbanisme	27
Plans particuliers et implantation architecturale	27
Unités d'habitation accessoires.....	28
Stationnement accessoire	29
2.3 Patrimoine	30
2.4 Espaces à vocation économique et commerciale	30
2.5 Performance environnementale et résilience	31
3 PRÉOCCUPATIONS CONNEXES ET ASPECTS MANQUANTS	32
3.1 Gestion des matières résiduelles	32
3.2 Gouvernance.....	34
3.3 Participation citoyenne	35
3.4 Formation.....	36

3.5 Organismes communautaires 36

Conclusion 38

Annexes 39

Annexe 1 : Liste des recommandations..... 39

Annexe 2 : Liste des acronymes..... 47

Annexe 3 : Gradient et définitions de l’accessibilité universelle dans le logement..... 48

À PROPOS DE NOS ORGANISMES

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

Fondé en 1980, **Ex aequo** est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont : le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation, la parentalité et l'action citoyenne. La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalisent par des activités par et pour les membres qui peuvent prendre différentes formes : information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication.

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

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

INTRODUCTION

La Ville de Montréal s'apprête à adopter son Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050), qui vise à définir les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire et de mobilité pour les prochaines décennies. Ce document stratégique précise comment le territoire pourrait évoluer, comment les modes de vie pourraient s'adapter, et établit un cadre pour l'usage et la réglementation dans chacun des arrondissements.

Nous avons été particulièrement surpris de constater l'absence de toute mention aux travaux du Chantier en accessibilité universelle, amorcés il y a maintenant quatre ans et sur le point de se conclure. Cela étant, des avancées notables ont été réalisées depuis notre dernière prise de parole dans le cadre de la consultation sur le Projet de ville. Le PUM 2050 témoigne d'une prise en compte accrue de la diversité des besoins de la population montréalaise, et de l'importance d'intégrer les principes du design universel — un concept fréquemment évoqué dans le document : « Montréal met de l'avant les principes du design universel afin de permettre à toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités, de disposer des mêmes possibilités que le reste de la population quant au choix de leur lieu de vie, leurs déplacements par le réseau de transport collectif ainsi que leur accès aux espaces publics et aux équipements collectifs¹. »

L'accessibilité universelle constitue en effet un principe fondamental. Dans un contexte de densification urbaine, les nouvelles infrastructures — qu'elles concernent le transport, le logement ou les services — doivent le respecter. De même, une transition écologique juste et équitable, visant à réduire les inégalités sociales et territoriales, ne peut se concevoir sans l'accessibilité universelle. Les populations vulnérables sont parmi les plus exposées aux impacts négatifs des changements climatiques. C'est pourquoi les mesures adoptées dans le cadre de cette transition doivent garantir leur pleine participation à la vie collective, en respectant le principe d'égalité.

Le présent mémoire analyse plusieurs volets du PUM 2050, notamment ceux liés à la mobilité, au cadre bâti et aux équipements collectifs, en mettant en lumière les lacunes persistantes en matière d'accessibilité universelle.

Considérant que ce plan établit les bases du développement de Montréal pour les décennies à venir, nous remercions la Ville de Montréal de nous offrir l'occasion de contribuer de nouveau à cette réflexion collective, en vue de bâtir ensemble un Montréal inclusif et universellement accessible.

¹ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 1*, p. 15. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000086814>

1 COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES

1.1 MOBILITÉ

Dans le PUM 2050, la Ville de Montréal met l'accent sur le développement d'un réseau de mobilité durable, en accordant la priorité aux transports actifs et collectifs : « Le transport étant le principal secteur émetteur de GES au Québec, la transformation de la mobilité urbaine est au cœur de la stratégie montréalaise de carboneutralité. [...] Pour aménager un réseau de mobilité durable efficace, [la Ville] mise sur la consolidation et l'entretien du réseau, l'implantation d'un réseau de tramway, la multiplication de liens cyclables de qualité et l'aménagement de parcours piétonniers d'envergure². »

Dans cette perspective, l'accessibilité universelle doit orienter la conception et la mise en œuvre de ce réseau, afin qu'il soit réellement utilisable par toutes et tous, tel que rappelé à plusieurs reprises dans le PUM 2050.

Or, la Ville continue de générer de nouveaux obstacles, en déployant notamment des pistes cyclables et d'autres aménagements de l'espace public qui ne respectent pas les principes du design universel. Ces interventions ne tiennent pas compte des besoins, pourtant bien documentés, d'une part croissante de la population dont le PUM 2050 fait d'ailleurs état : « Les efforts consacrés à l'accessibilité universelle des réseaux et aux cheminements piétonniers sans obstacles doivent s'accélérer dans un contexte marqué par le vieillissement de la population³. ».

Transport collectif

« Le développement du réseau de transport collectif structurant nécessite notamment une coordination multipartite et un soutien financier des autres paliers de gouvernement. Pour agir rapidement,

² Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 1*, p. 5-6. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086814>

³ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 11. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

des solutions transitoires et des pratiques agiles devront également être mobilisées.⁴ »

Malgré les progrès accomplis, le réseau de métro de Montréal, élément central du système de transport collectif, demeure en grande partie inaccessible. Pourtant, 22 % de la clientèle de la Société de transport de Montréal (STM) déclare vivre avec une limitation fonctionnelle permanente⁵. En 2018, la STM s'était engagée à rendre l'ensemble des stations de métro accessibles d'ici 2038⁶. Compte tenu de l'importance stratégique du métro et de l'urgence d'assurer une mobilité inclusive, l'accélération des travaux annoncée par la STM⁷ doit se poursuivre. Nous saluons à cet égard l'intention du PUM 2050 de développer un plan d'intervention et de financement en matière d'accessibilité universelle, couvrant à la fois les stations de métro et les gares de train de banlieue, ainsi que la trame urbaine environnante des points d'accès du transport collectif⁸.

Dans le prolongement de ces engagements, le PUM 2050 prévoit le développement d'un réseau de tramways à Montréal. Si ce projet se concrétise, l'accessibilité universelle devra être intégrée dès la phase de planification, afin d'éviter les manquements passés en matière d'accessibilité et de garantir un réseau véritablement inclusif.

De la même manière, l'accessibilité des arrêts d'autobus constitue un prérequis à l'utilisation du transport collectif par toutes et tous, y compris les personnes à mobilité réduite. Une amélioration systématique de ces infrastructures s'inscrirait directement dans l'atteinte d'un des objectifs formulés par le PUM 2050, à savoir : « prioriser

⁴ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 1*, p. 6. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086814>

⁵ Baillargeon, S. (2024, 11 mai). Le programme pour l'accessibilité du métro à l'arrêt. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/812712/transport-commun-programme-accessibilite-metro-arret>. Consulté le 14 septembre 2024.

⁶ Schué, R. (2018, 5 février). Toutes les stations de métro universellement accessibles en 2038. *Journal Métro*. <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1386433/toutes-les-stations-de-metro-universellement-accessibles-en-2038/>. Consulté le 14 septembre 2024.

⁷ Société de transport de Montréal. (s.d.). *Accessibilité universelle : L'accessibilité universelle dans le métro*. <https://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/accessibilite-universelle>. Consulté le 14 septembre 2024.

⁸ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 7*, p. 13. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086790>

l'adoption de modes de transport actif et collectif ainsi que les usagers les plus vulnérables⁹. »

Toutefois, certaines interventions récentes, telles que les pistes cyclables transitoires ou la piétonnisation saisonnière de certaines rues, ont généré des obstacles majeurs pour les usagers du transport collectif et du transport adapté. Ces aménagements compliquent également les déplacements des personnes qui ont besoin d'un accompagnement — qu'il soit assuré par un proche ou un bénévole — et qui ne sont pas en mesure de parcourir de longues distances à pied.

Par ailleurs, la Ville souligne l'importance de l'intermodalité : « Parallèlement, des efforts additionnels doivent être déployés pour améliorer la fonctionnalité des réseaux de transport en renforçant l'interconnectivité des différents modes de transport¹⁰ ». Or, les transitions entre les modes de transport peuvent poser des défis particuliers aux personnes en situation de handicap — notamment lorsqu'il s'agit de passer du REM au métro. Un article du *Devoir* illustre bien ces difficultés : « Le parcours comprend des escaliers mobiles, des escaliers fixes et des portes tournantes infranchissables avec un vélo, une grande poussette ou, bien sûr, un fauteuil roulant¹¹ ».

Enfin, la communication d'informations claires, en temps réel, est essentielle pour améliorer l'expérience des usagers et favoriser l'autonomie dans les déplacements.

Recommandations :

- 1) Accélérer la mise en accessibilité de l'ensemble des stations de métro afin que le réseau montréalais soit universellement accessible avant 2038.
- 2) S'assurer que tous les nouveaux édicules du métro soient universellement accessibles dès leur conception.
- 3) Garantir l'exemplarité du futur réseau de tramways en matière d'accessibilité universelle, dès la phase de planification.
- 4) Rendre universellement accessibles tous les arrêts d'autobus sur l'ensemble du territoire.

⁹ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie II - Le cadre sectoriel*, Chapitre 3, p. 20. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDVCVDM-!displayDocument/00000086806>

¹⁰ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie II - Le cadre sectoriel*, Chapitre 3, p. 37. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDVCVDM-!displayDocument/00000086806>

¹¹ Baillargeon, S. (2023, 31 août). Le REM est difficilement accessible aux voyageurs à mobilité réduite. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/797258/le-rem-est-difficilement-accessible-aux-voyageurs-a-mobilite-reduite>. Consulté le 14 septembre 2024.

- 5) Assurer l'exemplarité des futures lignes du Service rapide par bus (SRB) en matière d'accessibilité universelle.
- 6) Veiller à ce que les rues et zones à priorité piétonne demeurent entièrement accessibles aux véhicules de transport adapté, en leur permettant d'y circuler à basse vitesse, au même titre que les véhicules d'urgence.
- 7) Dans les rues où des piétonnalisations saisonnières seront maintenues, mettre en place des lignes de bus alternatives dotées d'arrêts universellement accessibles à proximité.
- 8) Assurer l'accessibilité universelle des points de correspondance intermodaux, notamment entre le métro, l'autobus et le Réseau express métropolitain (REM).
- 9) Développer, en collaboration avec les gestionnaires de réseaux de transport, un système d'information en temps réel, accessible et complet, sur l'état du réseau de transport collectif, incluant : le fonctionnement des ascenseurs, les détours liés aux fermetures de rues, les perturbations affectant l'accessibilité et les solutions alternatives.

Aménagements piétons

« Montréal entend prioriser la mobilité piétonne aux autres besoins de mobilité dans les rues¹². » « [...] Il faut repenser l'aménagement des rues de manière à optimiser leur utilisation, les rendre plus inclusives, mais aussi plus vivantes¹³. »

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

Le PUM 2050 souligne à plusieurs reprises l'importance de l'accessibilité universelle, sans toutefois préciser suffisamment les mesures concrètes à mettre en œuvre, notamment dans le cadre des travaux routiers ou des réaménagements de rue. Il est

¹² Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence*, Chapitre 2, p. 106. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

¹³ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie II - Le cadre sectoriel*, Chapitre 3, p. 37. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086806>

encourageant que l'accessibilité universelle soit reconnue comme un enjeu dans l'Orientation 1, « Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité¹⁴ ». Toutefois, elle n'est mentionnée explicitement que dans les secteurs en déficit de marchabilité¹⁵, alors que de nombreux obstacles persistent dans des zones déjà piétonnisées.

En théorie, la réduction de l'emprise de la chaussée réservée aux automobiles peut favoriser l'accessibilité universelle, en diminuant les distances à franchir et en intégrant davantage d'options de mobilité accessibles. Pourtant, les besoins de l'ensemble des piétonnes et piétons, dans toute leur diversité, demeurent insuffisamment pris en compte. Les projets récents de piétonnisation ou de réaménagement de rues — qu'ils soient temporaires, transitoires ou permanents — ont parfois engendré des obstacles imprévus pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

L'annonce du développement d'un outil centralisé d'aide à la décision intégrant des principes d'accessibilité universelle marque un pas dans la bonne direction. Cela dit, bien que plusieurs solutions visant à rendre les voies publiques universellement accessibles aient déjà été élaborées, leur application demeure inégale. De nombreux enjeux nécessitent encore la recherche de solutions éprouvées.

Recommandations :

- 10) Créer un laboratoire permanent dédié à la conception de mesures favorisant des aménagements accessibles, axé sur des solutions facilement reproductibles à l'échelle du territoire.
- 11) Mettre en place un programme de mise à niveau des bateaux pavés et d'ajout de plaques podotactiles, distinct ou complémentaire au programme de réfection routière.
- 12) Dans tout nouveau projet d'aménagement, prévoir un budget réservé à la recherche et à l'innovation en matière d'accessibilité universelle et de sécurité routière.

¹⁴ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence*, Chapitre 2, p. 10. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

¹⁵ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 7, p. 11, Objectif 1.1. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM!displayDocument/00000086790>

- 13) Faire de l'accessibilité universelle une condition préalable à tout projet de repartage de la rue au profit des mobilités actives et collectives, réalisé ou soutenu par la Ville de Montréal.
- 14) Définir avec précision les conditions d'implantation des différents types d'aménagements routiers (ex. : rues partagées, rues piétonnes, voies de type *transit mall*¹⁶), afin de garantir la mise en œuvre de mesures adaptées aux contextes d'usage.
- 15) Rendre obligatoires, dans les directives d'aménagement du réseau piétonnier, l'ensemble des principes d'accessibilité universelle établis par le Service d'urbanisme et de la mobilité (SUM).
- 16) S'assurer que tous les aménagements piétons ou cyclables, qu'ils soient transitoires ou temporaires, mis en place ou autorisés par la Ville, soient universellement accessibles.
- 17) Adopter une norme municipale plus exigeante que celle du Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ), rendant systématique l'installation de signaux sonores aux intersections difficilement utilisables par les personnes ayant une déficience visuelle, et ce sans attendre une demande d'un institut de réadaptation.
- 18) Lors du réaménagement des rues, compenser systématiquement la suppression de voies de circulation automobile ou de places de stationnement par l'ajout de débarcadères et de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite.

Aménagements cyclables

Le PUM 2050 ne précise pas de préférence entre les pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles. Or, ces dernières présentent des défis supplémentaires pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, notamment visuelles. Dans une perspective de sécurisation des réseaux cyclables en lien avec les déplacements piétons et le transport collectif, une attention particulière doit être portée aux intersections et aux arrêts d'autobus, afin de prévenir les conflits d'usage.

Par ailleurs, l'aménagement de pistes cyclables protégées par un mail en béton entre la voie de circulation des véhicules et le trottoir, bien qu'il puisse accroître la sécurité des cyclistes, nuit à l'accessibilité. Il empêche notamment les conducteurs de véhicules de transport adapté de se stationner le long du trottoir, à proximité du point de départ ou

¹⁶ Collectivités viables. (2020). *Transit mall*. <https://collectivitesviables.org/articles/transit-mall.aspx>, Consulté le 20 septembre 2024.

d'arrivée de l'usager, rendant ainsi les embarquements et débarquements plus complexes, voire dangereux.

Recommandations :

- 19)Élaborer des lignes directrices encadrant les bonnes pratiques d'aménagement du réseau cyclable afin d'assurer l'accessibilité universelle du transport collectif et une desserte adéquate du transport adapté.
- 20)Prévoir davantage de zones d'attente pour les cyclistes à l'arrêt, afin de préserver la fluidité et la sécurité des parcours piétonniers.
- 21)Remplacer progressivement les pistes cyclables bidirectionnelles par des pistes unidirectionnelles suivant le sens de la circulation, afin de mieux répondre aux exigences de sécurité et d'accessibilité.
- 22)Aménager les pistes cyclables d'un seul côté de la rue, afin de libérer l'autre côté pour faciliter l'accès au transport collectif, aux taxis et au transport adapté, tout en réduisant les distances à parcourir.
- 23)Adopter comme standard minimal, dans tous les projets d'infrastructure cyclable longeant des lignes de bus, la fiche technique « Modèle d'arrêt d'autobus sur piste cyclable unidirectionnelle universellement accessible » élaborée par le Service d'urbanisme et de mobilité (SUM) et le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU).

Micro-mobilités

« En 2050, 100 % des Montréalaises et des Montréalais ont accès à deux services de mobilité partagée (active et motorisée) à moins de 15 minutes de marche de leur lieu de résidence¹⁷. »

L'offre d'appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et de véhicules non immatriculés en libre-service, avec ou sans ancrage (VNILSSA), tels que les vélos à assistance électrique ou les trottinettes électriques, a connu une expansion considérable au cours de la dernière décennie. Toutefois, à l'heure actuelle, les options de mobilité active en libre-service offertes à Montréal ne répondent pas aux besoins ni aux capacités d'un grand nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles.

¹⁷ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 211. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

Or, divers équipements adaptés existent. Par exemple, à Détroit, la ville a intégré des vélos adaptés dans son système de vélos en libre-service MoGo¹⁸. Cette flotte comprend des tricycles pour adultes, des vélos à main et des tandems, permettant à des personnes ayant diverses limitations fonctionnelles de bénéficier du service. L'offre de véhicules en libre-service devrait donc être diversifiée afin de répondre à ces besoins « moins conventionnels ».

Par ailleurs, comme l'a démontré le projet pilote mené à Montréal durant l'été 2019 — et comme l'ont souvent rapporté les médias dans d'autres villes —, les véhicules sans ancrage génèrent de nombreux obstacles pour les piétons, en particulier pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Le PUM 2050 prévoit, dans son chapitre consacré à la mise en œuvre, une collaboration avec les autres paliers de gouvernement concernant la réglementation applicable aux ATPM et aux aides à la mobilité motorisées (AMM)¹⁹. Cette orientation peut contribuer à améliorer la sécurité des déplacements en AMM, tout en élargissant les options de mobilité pour les personnes qui peuvent encore marcher, mais ne sont pas en mesure de conduire une voiture. Il importe de rappeler qu'il est actuellement permis aux personnes utilisant une AMM de circuler sur le réseau cyclable, qui s'avère souvent plus praticable que les trottoirs. Cet accès doit être maintenu, et le réseau cyclable planifié en conséquence.

Recommandations :

- 24) Diversifier l'offre de véhicules non immatriculés en libre-service afin de répondre aux besoins des personnes âgées et des personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi qu'à ceux de leurs proches.
- 25) En cas de retour d'un fournisseur de véhicules en libre-service sans ancrage, établir un cadre réglementaire clair et s'assurer que les aménagements nécessaires à leur déploiement soient déjà en place.
- 26) Intégrer rigoureusement les besoins des personnes à mobilité réduite dans l'encadrement des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et des aides à la mobilité motorisées (AMM).

¹⁸ MoGo Detroit. (s.d.). *Adaptive MoGo*. <https://mogodetroit.org/adaptive-mogo/>. Consulté le 14 septembre 2024.

¹⁹ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 7*, p. 59. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086790>

Autopartage

« [...] il est nécessaire d'offrir des alternatives à l'automobile individuelle qui soient efficaces et accessibles pour tous et toutes. [...] le développement des services de mobilité partagée [...] constitue une ressource et un complément au transport collectif. Pour l'encourager, Montréal a un rôle important à jouer, autant dans le soutien à l'innovation des solutions proposées, que dans leur déploiement sur le territoire²⁰. »

Le PUM 2050 vise à accroître l'offre de mobilité partagée comme solution de rechange à la possession d'un véhicule personnel. Toutefois, il ne précise pas que ces services devraient également être accessibles aux personnes à mobilité réduite et à leurs proches. Ces derniers rencontrent pourtant des défis particuliers en matière de transport, notamment des coûts plus élevés liés à l'achat et à l'adaptation d'un véhicule.

L'autopartage adapté — c'est-à-dire des services de partage de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite — doit être envisagé comme une composante essentielle d'une offre de mobilité flexible et inclusive. Cette solution contribuerait à répondre aux besoins diversifiés de la population, tout en s'inscrivant dans la vision d'une mobilité plus durable et équitable.

En France, des initiatives comme *Wheeliz*²¹, plateforme de location de véhicules adaptés entre particuliers, ou *Citiz*²², réseau de véhicules en libre-service, ont démontré leur pertinence. Au Québec, le CIUSSS de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec a récemment lancé un projet d'autopartage adapté pour les passagers en fauteuil roulant²³. À Halifax, Communauto a intégré à sa flotte des véhicules adaptés dans le cadre d'un projet pilote en collaboration avec des organismes communautaires²⁴.

²⁰ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 196. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-%20!displayDocument/00000086810>

²¹ Wheeliz. (s.d.). *Location de voitures aménagées entre particuliers*. <https://www.wheeliz.com/fr>. Consulté le 14 septembre 2024.

²² Citiz Coop. (s.d.). *Véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite*. <https://citiz.coop/pmr>. Consulté le 14 septembre 2024.

²³ Défis Innovation Québec. (2024). *Autopartage d'un véhicule adapté pour passager en fauteuil roulant*. <https://innovationsociale.poleaglo.ca/defi/autopartage-dun-vehicule-adapte-pour-passager-en-fauteuil-roulant/>. Consulté le 14 septembre 2024.

²⁴ Lefebvre, O. (2019, 27 février). Communauto : maintenant des véhicules CarShare Atlantic adaptés aux personnes handicapées. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1155609/autopartage-voitures-adaptees-handicap-communauto-carshare-atlantic-halifax>. Consulté le 20 septembre 2024.

Plus récemment, Kéroul²⁵ – un organisme qui œuvre pour l’accessibilité du tourisme et de la culture – et Taxelco²⁶ – une entreprise de transport qui regroupe plusieurs services de taxi à Montréal – ont lancé, le 9 juillet 2024, un projet pilote²⁷ novateur dans le Grand Montréal. Ce projet vise à offrir une alternative plus rapide et flexible aux services publics de transport adapté. Le service propose des véhicules adaptées, disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec réservation possible en moins d’une heure dans un rayon élargi autour de Montréal. Les véhicules sont équipés pour accueillir des personnes en fauteuil roulant, et les chauffeurs sont formés pour les assister. Un aspect notable est que le service est offert au même tarif qu’un taxi régulier, le rendant plus accessible financièrement.

Ces initiatives montrent qu’il est possible d’offrir des options de mobilité partagée adaptées aux personnes à mobilité réduite, en complément des services publics. Même si des investissements majeurs restent nécessaires pour rendre les transports collectifs universellement accessibles et améliorer le transport adapté, il importe aussi de proposer des solutions de rechange équitables, comparables à celles offertes au reste de la population.

Recommandations :

27) Promouvoir l’intégration de véhicules adaptés pour personnes à mobilité réduite dans les flottes d’autopartage existantes.

28) Favoriser l’émergence d’initiatives et de projets pilotes visant à diversifier les services de transport accessibles pour les personnes à mobilité réduite (ex. : autopartage adapté, taxis adaptés).

Débarcadères, stationnements et zones d’arrêt de courte durée

Nous saluons la volonté de réduire les emprises routières et de repartager la bordure des rues, notamment par l’optimisation des espaces de stationnement, qui seront accordés en priorité aux personnes à mobilité réduite.

Toutefois, de nombreuses personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles dépendent d’un accompagnement pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux, faire leurs courses ou accomplir des démarches administratives. Il est donc nécessaire de permettre aux proches et aux bénévoles — notamment ceux œuvrant dans les services d’accompagnement-transport communautaires — de stationner ou de s’arrêter à

²⁵ Kéroul. (s.d.). *Qui sommes-nous ?* <https://www.keroul.qc.ca/fr/la-vie-de-keroul/qui-sommes-nous>

²⁶ Taxelco. (s.d.). *Taxelco : La fondation de la mobilité moderne à Montréal.* <https://taxelco.com>

²⁷ Kéroul. (2024). *Kéroul et Taxelco s’associent autour d’un projet pilote pour un service de taxi adapté.* <https://www.keroul.qc.ca/nouvelles/4348-keroul-et-taxelco-s-associent-autour-dun-projet-pilote-pour-un-service-de-taxi-adapte.html>. Consulté le 14 septembre 2024.

proximité des lieux de destination (cliniques, commerces, services publics, etc.), même si la personne accompagnée ne détient pas de vignette de stationnement pour personne handicapée ou n'est pas admissible au transport adapté.

Par ailleurs, plusieurs personnes à mobilité réduite, souvent âgées, sont en mesure de conduire, mais ne peuvent pas parcourir de longues distances à pied. Leur autonomie dépend donc d'un accès facilité au stationnement à proximité de leur domicile ou de leurs lieux d'activités.

Dans un contexte de vieillissement démographique et de volonté de vieillir à domicile, il serait pertinent d'examiner l'encadrement du concept de « place de stationnement [...] fournie à titre de courtoisie aux utilisateurs à mobilité réduite²⁸ », tel qu'employé par Normes d'accessibilité Canada, ainsi qu'aux critères d'admissibilité associés à cette mesure.

Recommandations :

- 29) Réviser les normes d'aménagement des débarcadères, notamment ceux réservés aux personnes à mobilité réduite, afin d'en améliorer l'accessibilité (ex. : longueur minimale de 7,2 mètres) et de garantir leur entretien régulier.
- 30) Planter des débarcadères de manière systématique à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements.
- 31) Permettre l'aménagement d'un débarcadère près du domicile d'une personne à mobilité réduite, y compris lorsqu'une piste cyclable est présente.
- 32) Simplifier et harmoniser les démarches nécessaires pour obtenir un débarcadère réservé aux personnes à mobilité réduite.
- 33) Prévoir un nombre suffisant de zones d'arrêt de courte durée et de places de stationnement disponibles pour les proches aidants, les bénévoles accompagnant des personnes handicapées, ainsi que pour les personnes âgées.
- 34) Garantir la présence de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH) à proximité des principaux générateurs de déplacements, des zones piétonnes et des rues résidentielles sans stationnement privé.

²⁸ Normes d'accessibilité Canada. (2021). *CAN-ASC-2.1 Espaces extérieurs : Projet d'examen public – 7. Installations et mobilier*. <https://accessibilite.canada.ca/can-asc-2-1/c7>. Consulté le 18 septembre 2024.

Entretien & Déneigement

« Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons en adoptant pour tous les projets les principes d'aménagements inclusifs, sécuritaires et conviviaux²⁹ »

La politique de déneigement de la Ville de Montréal accorde la priorité à la sécurité des piétons, en prévoyant le dégagement des trottoirs indépendamment du niveau de fréquentation des rues. Toutefois, plusieurs problématiques subsistent. La neige est parfois retirée tardivement, les opérations manquent de coordination, et les chasse-neige entraînent des accumulations aux intersections, aux arrêts d'autobus, aux débarcadères de transport adapté, et même sur des trottoirs déjà dégagés. S'ajoutent à cela les dépôts illégaux de neige sur le domaine public, notamment par des résidents ou des commerces.

Ces obstructions, parfois présentes pendant plusieurs jours, compromettent la circulation des piétons et peuvent les contraindre à emprunter la chaussée, au détriment de leur sécurité.

Recommandations :

35) Effectuer le déneigement des débarcadères en même temps que celui des trottoirs adjacents, en veillant à dégager complètement les bateaux pavés pour en assurer l'accessibilité.

1.2 CADRE BÂTI

L'accessibilité universelle est mentionnée à de nombreuses reprises dans le PUM 2050, mais peu de leviers concrets y sont proposés pour améliorer l'accessibilité des bâtiments, qu'ils soient publics ou privés. Or, cet enjeu structurel ne pourra être résolu de manière durable que par une intervention réglementaire en urbanisme et en construction. Une approche fondée uniquement sur la sensibilisation ou la promotion des meilleures pratiques ne suffira pas à répondre aux besoins et aux aspirations des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles.

L'intensification et la diversification urbaines envisagées dans le PUM 2050 offrent de réelles occasions de créer des milieux de vie accessibles à toutes et à tous. Par exemple, la construction accrue d'immeubles dotés d'ascenseurs, induite par

²⁹ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 12. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

l'intensification, représente une opportunité majeure pour multiplier les espaces véritablement accessibles. Toutefois, les exigences actuelles du *Code de construction du Québec* (CCQ) demeurent insuffisantes pour garantir que ces ascenseurs, ainsi que les parcours et les espaces intérieurs, répondent réellement aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap. Le PUM 2050 devrait donc prescrire des ajustements réglementaires ambitieux.

Recommandations :

- 36) Prescrire, pour les nouvelles constructions, des exigences d'accessibilité supérieures à celles du *Code de construction du Québec* (CCQ), notamment pour garantir l'accessibilité universelle des immeubles dotés d'ascenseurs.
- 37) Modifier le *Règlement de construction* de la Ville de Montréal afin de dépasser les exigences minimales d'accessibilité du *Code de construction du Québec* (CCQ), notamment pour les bâtiments actuellement exemptés, en s'inspirant de la norme CSA B651:23³⁰ sur l'accessibilité des environnements bâtis.
- 38) Intégrer de manière exemplaire l'accessibilité universelle dans la planification des Programmes particuliers d'urbanisme³¹ (PPU) et des nouveaux quartiers (ex. : Namur–Hippodrome).

D'autres recommandations ciblant plus précisément les règlements d'urbanisme des arrondissements sont formulées dans la section sur le Document complémentaire³². Les trois sections suivantes illustrent pourquoi des modifications réglementaires et des politiques publiques intégrant l'accessibilité universelle sont indispensables dans trois domaines distincts : l'habitation, les équipements collectifs et les commerces.

Logement

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

³⁰ Norme d'accessibilité Canada. (2023). CSA B651:23 : Conception accessible pour l'environnement bâti. <https://www.csagroup.org/wp-content/uploads/2430329.pdf>

³¹ Ville de Montréal. (2024). *Plan d'urbanisme*. <https://montreal.ca/articles/plan-durbanisme-18111>

³² Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 6*. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000086794>

essentielle et implique des mesures d'accompagnement renforcées pour l'accessibilité et l'adaptation du domicile³³. »

En 2017, au Québec, 13,8 % des personnes de 15 ans et plus ayant une incapacité vivaient dans un ménage présentant des besoins impérieux en matière de logement, contre 5,1 % chez les personnes sans incapacité. De même, 10,2 % (contre 5,6 %) résidaient dans un logement de qualité insuffisante, et 25 % (contre 14 %) dans un logement non abordable³⁴. De manière générale, les personnes ayant une incapacité, quel que soit leur revenu, occupent des logements de plus petite taille³⁵.

Le PUM 2050 reconnaît cet enjeu, ce qui devrait se traduire par des engagements concrets en matière de logement accessible. Toutefois, aucune exigence ni cible précise n'est définie en matière de logements adaptables, accessibles ou universellement accessibles, tant dans le Document Complémentaire que dans le chapitre sur la mise en œuvre³⁶.

Or, l'offre actuelle demeure largement insuffisante pour répondre aux besoins croissants de la population montréalaise, dans un contexte de vieillissement démographique. En outre, les milieux de vie doivent être conçus de manière à s'adapter à l'évolution des capacités fonctionnelles des personnes dans le temps.

Le PUM 2050 demeure peu ambitieux à cet égard : l'accessibilité universelle y est mentionnée uniquement pour les logements sociaux³⁷, alors qu'une part importante des personnes ayant des limitations fonctionnelles n'y est pas admissible. Par ailleurs, l'offre existante de logements sociaux ne suffit pas à répondre à la demande.

³³ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 69. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

³⁴ Office des personnes handicapées du Québec. (2024). *Profil statistique des personnes handicapées*. <https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/statistiques/personnes-handicapees-au-quebec-en-chiffres/statistiques-sur-le-logement.html>. Consulté le 20 septembre 2024

³⁵ Office des personnes handicapées du Québec. (2022). *Les personnes avec incapacité au Québec: un portrait à partir des données de l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2017 - Habitation et besoins en aménagements spéciaux du logement (Volume 5)*. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/org/ophq/Statistiques/V05_Portrait_incapacite_Qc_ECI2017.pdf. Consulté le 20 septembre 2024.

³⁶ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 7*. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086790>

³⁷ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 7*, p. 31. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086790>

Tous les types de logements, peu importe leur statut ou leur vocation, doivent donc intégrer des unités accessibles ou facilement adaptables.

Plusieurs municipalités au Québec et au Canada se sont dotées de cadres réglementaires et de politiques ambitieuses en matière de logement accessible. Par exemple :

- Longueuil³⁸ et Laval³⁹ ont adopté une réglementation plus exigeante que le CCQ en matière de construction et de transformation d'immeubles résidentiels, afin de garantir une meilleure performance en accessibilité universelle ;
- La Ville de Vancouver exige que tous les nouveaux logements soient adaptables, peu importe leur typologie. Pour les transformations, elle a mis en place un arbre décisionnel précisant les composantes à rendre accessibles en fonction de l'ampleur des travaux⁴⁰.

Au niveau fédéral, les programmes APH Select⁴¹ et le Fonds pour le logement abordable⁴² comportent déjà des cibles de 15 à 20 % de logements accessibles. La Ville de Montréal gagnerait à s'en inspirer pour créer un effet de levier pour améliorer l'accessibilité des logements.

L'absence de registre recensant les logements accessibles ou adaptés constitue également un obstacle majeur pour les personnes ayant des besoins spécifiques en matière d'habitation, qui peinent à trouver un logement adéquat. De nombreux logements ayant fait l'objet de travaux d'adaptation demeurent invisibles sur le marché locatif. Dans certains cas, les adaptations financées par le Programme d'adaptation de domicile (PAD) sont même retirées à la demande du propriétaire lors du départ du locataire, empêchant ainsi d'en faire bénéficier d'autres personnes.

³⁸ Direction de l'aménagement et de l'urbanisme de Longueuil. (2022). *Accessibilité universelle*.

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

³⁹ Ville de Laval. (2024). *Code de l'urbanisme*. <https://info-reglements.laval.ca/consultation/cdu/construction/>. Consulté le 20 septembre 2024.

⁴⁰ Gouvernement du Canada. (2024). *Accessible Housing : List of Resources*. <https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/government/about-the-bc-government/accessible-bc/accessibility-2024/docs/accessible-housing.pdf>. Consulté le 20 septembre 2024.

⁴¹ Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2024). *Immeubles collectifs : SCHL APH Select*. <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/cmhc/professional/project-funding-and-mortgage-financing/mortgage-loan-insurance/multi-unit-insurance/mliselect/mli-select-fr.pdf>

⁴² Société canadienne d'hypothèques et de logement. (s.d.). *Fonds pour le logement abordable*. <https://www.cmhc-schl.gc.ca/professionnels/financement-de-projets-et-financement-hypothecaire/programmes-de-financement/toutes-les-opportunites-de-financement/fonds-pour-le-logement-abordable>

Enfin, les programmes actuellement destinés aux personnes handicapées et à leurs familles demeurent insuffisants pour répondre aux besoins identifiés, tant en matière d'accès au logement que de maintien à domicile. Une approche plus cohérente et structurée s'impose.

Afin de mieux soutenir la planification, un gradient d'accessibilité et des définitions précisant les différents niveaux applicables en matière de logement — de l'adaptation ponctuelle à l'accessibilité universelle — sont présentés à l'Annexe 3.

Recommandations :

- 39) Adopter une réglementation d'urbanisme plus exigeante que le *Code de construction du Québec* (CCQ) en matière de logement, en s'inspirant notamment de la Norme CSA B:652⁴³ sur le logement universellement accessible.
- 40) Se doter d'une réglementation ambitieuse permettant d'accroître rapidement la proportion de logements accessibles et facilement adaptables.
- 41) Garantir que les personnes vivant avec une incapacité, ainsi que leur famille, aient accès, dans tous les arrondissements, à une offre de logements accessibles, diversifiée et abordable, dans une proportion équivalente à celle du reste de la population.
- 42) S'assurer que tout projet de logement social ou communautaire soutenu financièrement ou logistiquement par la Ville comporte une proportion significative de logements accessibles, et que tous les logements soient aisément adaptables.
- 43) Soutenir la création d'un registre (ex. : sous forme de plateforme Web accessible) répertoriant les logements adaptés, adaptables et accessibles, qu'ils relèvent du secteur social ou privé, et qu'ils aient bénéficié ou non d'un financement public.
- 44) Réviser périodiquement le Programme d'adaptation de domicile (PAD)⁴⁴, en collaboration avec les personnes concernées et leurs représentants. Y intégrer un mécanisme d'indexation des montants admissibles selon l'évolution des coûts de construction, et réduire les délais de traitement des demandes.

⁴³ Norme d'accessibilité Canada. (2023). CSA / ASC B652:23 : Logements accessibles.

<https://www.csagroup.org/fr/store/product/csa-asc%20b652:23/>

⁴⁴ Ville de Montréal. (2024). *Programme d'adaptation à domicile (PAD)*.

<https://montreal.ca/programmes/programme-dadaptation-de-domicile-pad>

- 45) S'assurer qu'une proportion minimale de logements accessibles soit prévue dans les établissements d'hébergement temporaire ou transitoire, quels que soient leur vocation ou leur mode de gestion.

Équipements collectifs et espaces verts

« Mettre en application l'ADS+ pour l'aménagement de l'ensemble des équipements collectifs et des espaces publics⁴⁵. »

La mise en œuvre de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) représente une occasion de rendre les milieux de vie plus équitables et inclusifs. Toutefois, dans un contexte d'intensification urbaine et de mutualisation croissante des ressources, cet engagement doit être accompagné de mesures concrètes visant à assurer l'accessibilité universelle de l'ensemble des bâtiments municipaux, parcs et places publiques.

Les gymnases, bibliothèques et autres lieux consacrés au sport, à la culture et aux loisirs, même lorsqu'ils sont déclarés accessibles, demeurent souvent inadaptés à l'accueil de groupes composés de personnes ayant des limitations fonctionnelles⁴⁶. Par exemple, dans la majorité des gymnases dits universellement accessibles, ni les vestiaires ni les ascenseurs ne permettent à une équipe de basketball en fauteuil roulant ou à un groupe de membres d'une association de personnes handicapées d'y accéder simultanément, ce qui compromet la tenue régulière d'activités sportives ou collectives. Des rénovations ou des agrandissements mal planifiés peuvent même entraîner une régression de l'accessibilité pour les équipes ou les personnes pratiquant des sports adaptés, en l'absence d'exigences systématiques et élevées en matière d'accessibilité universelle.

Par ailleurs, un nombre croissant d'équipements collectifs (bornes de recharge, îlots de récupération, fontaines, etc.) sont implantés sur les domaines public et privé. Leur conception, leur emplacement et leur accessibilité doivent être pensés pour l'ensemble de la population, sans créer d'obstacles supplémentaires dans les corridors de circulation. De plus, trop souvent, un ou deux éléments adaptés sont ajoutés à un ensemble majoritairement inaccessible, ce qui ne permet pas de garantir une

⁴⁵ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 7*, p. 47. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086790>

⁴⁶ Office des personnes handicapées du Québec. (2024). Bâtiments et lieux publics – Municipalités : Obstacles. <https://www.ophq.gouv.qc.ca/fr/publications/guides-de-loffice/guides-pour-les-ministeres-les-organismes-publics-et-les-municipalites/recueil-de-bonnes-pratiques-volet-municipalites/batiments-et-lieux-publics.html> - c37966

accessibilité réelle et équitable. L'ensemble des équipements et du mobilier urbain (bancs, tables, aires de jeux, piscines, etc.) doit être conçu selon les principes du design universel.

Recommandations :

- 46) Aménager les bâtiments municipaux et autres équipements collectifs de manière à permettre l'accueil simultané de plusieurs personnes à mobilité réduite.
- 47) Saisir systématiquement les occasions offertes par les travaux de rénovation ou d'agrandissement pour améliorer l'accessibilité universelle des bâtiments publics existants (ex. : entrées, ascenseurs, toilettes).
- 48) Réaliser un portrait actualisé de l'accessibilité des bâtiments municipaux, en assurer la mise à jour régulière, et diffuser ces données sur la page Web de chaque immeuble.
- 49) Mettre à jour et systématiser l'application du Guide d'accessibilité universelle des bâtiments municipaux de Montréal.
- 50) Doter la Ville de Montréal d'outils, de guides et de réglementations facilitant l'application effective des principes d'accessibilité universelle, notamment pour les partenaires (ex. : cafés-terrasses, location de trottinettes électriques en libre-service sans ancrage).
- 51) Définir des critères d'accessibilité pour la conception, l'installation, la signalisation et l'identification des équipements collectifs sur le domaine public (ex. : îlots de récupération, fontaines d'eau potable), afin qu'ils répondent aux besoins de toutes et tous, notamment des personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles. S'assurer que leur répartition minimise les distances à parcourir.
- 52) Installer les équipements collectifs sur le domaine public de manière à ne pas nuire aux opérations de déneigement et de déglacage, afin d'en assurer l'usage sécuritaire et équitable en toute saison.

Commerces et services

« La Ville continuera de soutenir les commerçants soucieux d'améliorer la qualité architecturale et le traitement des façades des bâtiments afin de renforcer l'attrait des commerces de proximité⁴⁷. »

La pleine participation sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles suppose un accès équitable aux services de base offerts par les commerces de proximité. À cet égard, au-delà de la révision des règlements d'urbanisme et de construction visant à accélérer la mise en accessibilité des établissements commerciaux, la Ville doit également soutenir la mise en œuvre de mesures concrètes pour en améliorer l'accessibilité.

L'annonce d'une bonification du Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) constitue une avancée, compte tenu des limites observées jusqu'à présent. En effet, les transformations requises pour satisfaire aux exigences du CCQ sont souvent d'envergure, et entraînent des coûts bien supérieurs aux montants admissibles au programme, ce qui freine considérablement les initiatives des commerçants.

Recommandations :

- 53) Modifier les règlements d'urbanisme et de construction, afin d'accélérer la mise en accessibilité des établissements commerciaux, notamment en rendant obligatoire l'aménagement d'entrées de plain-pied pour les locaux situés au rez-de-chaussée.
- 54) Interdire l'aménagement de tout nouveau commerce ne respectant pas les normes minimales d'accessibilité, y compris pour les établissements de moins de 300 m².
- 55) Abolir la taxe d'occupation permanente du domaine public⁴⁸ applicable aux rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite en façade d'établissements commerciaux.
- 56) Exempter les travaux de mise en accessibilité du calcul des taxes municipales, ou prévoir des compensations lorsque ces travaux entraînent une hausse de la valeur foncière et des taxes.

⁴⁷ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 7, p. 38. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDQCVDM-!displayDocument/00000086790>

⁴⁸ Ville de Montréal (2024). *Types de taxe : Autres taxes*. <https://montreal.ca/sujets/types-de-taxes>

- 57) Réaffecter intégralement, à l'exercice suivant, les sommes non utilisées du Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) afin d'en maximiser l'impact.
- 58) Revoir en profondeur le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC), l'harmoniser avec d'autres programmes tels que Petits établissements accessibles (PÉA)⁴⁹ et Programme Réussir@Montréal (PRAM)⁵⁰, afin de simplifier les démarches et d'augmenter la proportion des frais admissibles au remboursement.

⁴⁹ Société d'habitation du Québec. (s.d.). *Petits établissements accessibles*.
<https://www.habitation.gouv.qc.ca/programme/programme/petits-etablissements-accessibles>

⁵⁰ Ville de Montréal. (2023). *Subvention pour la rénovation de commerces*.
<https://montreal.ca/programmes/subvention-pour-la-renovation-de-commerces>

2 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Le Document complémentaire vise à orienter la mise en concordance des règlements d'urbanisme des arrondissements. Il devrait donc constituer un levier important pour concrétiser les principes de l'accessibilité universelle dans l'aménagement du territoire. Or, si certaines des orientations proposées vont dans la bonne direction, elles demeurent souvent trop imprécises pour garantir une inclusion réelle des personnes ayant des limitations fonctionnelles. D'autres dimensions essentielles de l'accessibilité universelle sont par ailleurs absentes de ce chapitre.

Les recommandations qui suivent visent à combler ces lacunes et à renforcer l'engagement de la Ville en faveur d'un environnement bâti véritablement inclusif.

2.1 OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

Aucune disposition du Document complémentaire ne traite de l'occupation du domaine public. Pourtant, dans un contexte où la réorganisation de la voirie vise à prioriser la marche, le vélo et les transports collectifs, il est nécessaire de s'assurer que les occupations temporaires ou saisonnières n'entraînent pas de recul en matière d'accessibilité.

Recommandation :

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

2.2 RÈGLEMENTS D'URBANISME

Comme exposé dans la section Cadre bâti, la réglementation en matière d'urbanisme et de construction constitue un levier important pour améliorer de manière systémique l'accessibilité des milieux de vie. Ces exigences doivent être intégrées de façon cohérente dans les règlements d'urbanisme des arrondissements.

Recommandation :

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

Plans particuliers et implantation architecturale

Dans le cadre de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment assujéti à un Projet particulier de construction, de modification ou

d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)⁵¹ ou à un Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)⁵² des objectifs et des critères en matière d'accessibilité universelle devraient être intégrés, à l'instar des considérations environnementales ou énergétiques⁵³.

Bien que les PPCMOI permettent d'intégrer des exigences en matière d'accessibilité universelle, cette possibilité est encore trop peu exploitée, notamment en raison d'une sensibilisation insuffisante et de l'absence de balises précises dans plusieurs arrondissements. De plus, l'accent mis dans de nombreux règlements des PIIA sur l'intégration architecturale au cadre bâti existant a souvent pour effet de perpétuer, voire de reproduire des obstacles à l'accessibilité, y compris dans les constructions récentes.

Recommandations :

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

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

Unités d'habitation accessoires

Les unités d'habitation accessoires⁵⁴ (UHA) représentent une solution pertinente pour les personnes âgées ou en perte d'autonomie, ainsi que pour leurs familles⁵⁵. Elles permettent de maintenir une proximité dans un cadre familial, tout en réduisant la pression sur les proches aidants. Toutefois, leur conception doit intégrer des critères d'accessibilité universelle afin de répondre adéquatement à l'évolution des besoins fonctionnels dans le temps.

⁵¹ Ville de Montréal. (2024). *Déposer un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble*. <https://montreal.ca/demarches/deposer-un-projet-particulier-de-construction-de-modification-ou-d'occupation-dun-immeuble>

⁵² Ville de Montréal. (2024). Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) – Le Plateau.

⁵³ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 6*. p. 28-35, Sections 7.3.3, 7.4.2, 7.4.8, 7.5.5, 7.6.3. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REDOCVD#displayDocument/00000086794>

⁵⁴ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action, Chapitre 6*. p. 13, Section 2.1.5. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REDOCVD#displayDocument/00000086794>

⁵⁵ Ordre des architectes du Québec. (2020). *Unités d'habitation accessoires : Comblar les vides*. <https://www.oaq.com/article-magazine/unites-dhabitation-accessoires-comblar-les-vides/#:~:text=Les%20unités%20d'habitation%20accessoires,ou%20restrictive%20à%20cet%20égard>.

Recommandation :

63) Prescrire un niveau minimal d'accessibilité pour les unités d'habitation accessoires (UHA), et exiger qu'elles soient facilement adaptables.

Stationnement accessoire

La suppression des exigences minimales en matière de stationnement se justifie dans une perspective de densification urbaine et de lutte contre les changements climatiques. Toutefois, le vieillissement de la population et l'augmentation du nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles requiert des mesures d'atténuation ciblées. Il est nécessaire de définir et de garantir un nombre minimal de places de stationnement réservées aux personnes handicapées⁵⁶, ainsi qu'à des personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles qui ne détiennent pas nécessairement de vignette, afin de prévenir des situations discriminatoires ou dangereuses.

L'expérience de la pandémie de COVID-19 a mis en évidence la vulnérabilité accrue de certaines populations face aux enjeux de mobilité. Plusieurs personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles, plus à risque de complications, ont été contraintes d'éviter le transport collectif et adapté, au risque d'aggraver leur état de santé ou de s'exposer au virus. Par ailleurs, les autorités publiques recommandaient explicitement de ne pas utiliser les transports collectifs pour se rendre dans les établissements de santé en cas d'infection, ce qui renforçait le besoin de solutions de déplacement individuelles accessibles.

Dans ce contexte, il est à la fois raisonnable et nécessaire de maintenir un nombre suffisant de places de stationnement réservées aux personnes handicapées, ainsi que des places dédiées aux personnes âgées ou à mobilité réduite, afin de soutenir leur autonomie et d'éviter qu'elles décident de s'autoconfiner.

Recommandation :

64) Dans la disposition DC 10.1.2⁵⁷, définir un minimum de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH), ainsi que de places pour les personnes âgées et à mobilité réduite, en fonction des types de bâtiments et d'usages.

⁵⁶ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 6. p. 44, Section 10.1.2. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000086794>

⁵⁷ Idem

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

2.3 PATRIMOINE

La préservation de l'intégrité patrimoniale est souvent invoquée pour justifier l'absence de mise en accessibilité des bâtiments anciens, et l'orientation « Élément caractéristique patrimonial d'un immeuble situé dans un secteur patrimonial⁵⁸ » semble conforter cette position. Or, les normes de conservation ne devraient pas primer sur les exigences d'accessibilité universelle, car une telle approche revient à perpétuer l'exclusion des personnes handicapées de lieux marqués par une longue histoire d'inaccessibilité.

Recommandation :

- 66) Intégrer une disposition précisant que la conservation d'éléments patrimoniaux ne doit en aucun cas faire obstacle à la mise en accessibilité des bâtiments ou des sites. Toute intervention, transformation ou agrandissement doit être considérée comme une occasion d'améliorer l'accessibilité universelle.

2.4 ESPACES À VOCATION ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE

Afin de dynamiser les espaces à vocations économique et commerciale dans une perspective d'aménagement stratégique et écoresponsable, des critères d'accessibilité universelle doivent être intégrés aux dispositions générales⁵⁹.

Recommandation :

- 67) Exiger que tout bâtiment à vocations commerciale ou économique soit implanté avec une entrée de plain-pied et un aménagement de la cour avant permettant d'assurer l'accessibilité universelle de l'immeuble.

⁵⁸ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 6. p. 27, Section 7.3.2.1. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086794>

⁵⁹ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 6. p. 22, Section 4.1.1. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086794>

2.5 PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET RÉSILIENCE

Les dispositions visant à améliorer la résilience du territoire face aux risques d'inondation⁶⁰ sont nécessaires. Toutefois, elles ne doivent pas se traduire par des reculs en matière d'accessibilité. L'ajout de marches à l'entrée des bâtiments ou l'interdiction des rez-de-jardin, par exemple, peut compromettre l'accès pour de nombreuses personnes à mobilité réduite. Une approche équilibrée, intégrant des mesures compensatoires, s'impose.

Par ailleurs, l'augmentation des surfaces végétalisées et la rétention des eaux pluviales⁶¹ sont des pratiques reconnues pour lutter contre les îlots de chaleur et améliorer la perméabilité des sols. Toutefois, ces aménagements peuvent devenir impraticables pour les personnes à mobilité réduite si les revêtements ne sont pas stables, nivelés et résistants aux déformations. Il est donc nécessaire de prévoir des parcours accessibles compatibles avec ces objectifs environnementaux.

Recommandation :

68) En complément des mesures de réduction de la vulnérabilité aux inondations, intégrer des mesures compensatoires permettant de garantir l'accessibilité des bâtiments, telles que le nivellement du terrain ou l'aménagement de pentes douces.

69) Dans les dispositions relatives à la perméabilité des sols (DC 9.3.1) et à la gestion des eaux pluviales (DC 9.3.2), préciser qu'un minimum de surfaces dures ou minérales doit être préservé pour assurer des parcours sans obstacle, détectables par les personnes ayant une déficience visuelle. Encourager parallèlement des dispositifs de gestion des eaux tels que les noues végétalisées, les bassins de rétention et les systèmes de collecte ou de réutilisation de l'eau de pluie.

⁶⁰ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 6. p. 41-42, Section 9.2, 9.3. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086794>

⁶¹ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie III - Le cadre d'action*, Chapitre 6. p. 41-42, Section 9.3.1, 9.3.2. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086794>

3 PRÉOCCUPATIONS CONNEXES ET ASPECTS MANQUANTS

3.1 GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

« La collecte et le traitement des matières résiduelles font partie des services publics pour lesquels Montréal s'est donné des cibles ambitieuses de performance d'ici 2030. Il faut donc faciliter le geste de tri par tous et toutes dès la conception [...]. En 2050, 100 % des bâtiments permettent un taux de détournement des matières résiduelles de 100 %⁶². »

Un grand nombre de personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles vivant sur le territoire montréalais résident seules, souvent dans des immeubles comprenant deux logements ou plus. Dans un contexte où les types de collectes se diversifient, les méthodes et services de collecte doivent être adaptés non seulement aux caractéristiques du bâti, mais également au contexte socioculturel. Cela suppose une prise en compte explicite des besoins de ces personnes en matière d'organisation des services, d'aménagement physique, de signalisation et d'information.

À titre d'exemple, les plages horaires autorisées pour la sortie des bacs de recyclage, des résidus alimentaires, des déchets domestiques ou des objets visés par des collectes spéciales (ex. : encombrants) varient selon les arrondissements et le type de collecte. Alors que certains arrondissements permettent de déposer les bacs jusqu'à 12 heures à l'avance, d'autres n'autorisent cette opération que deux ou trois heures avant la collecte. Des horaires trop restrictifs posent problème pour de nombreuses personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles qui ne peuvent sortir leurs bacs sans assistance. Elles doivent alors compter sur un proche aidant ou un préposé pour accomplir cette tâche, parfois en dehors des délais prescrits, ce qui les expose à des constats d'infraction et à des pénalités financières. En période hivernale, cette difficulté est exacerbée, notamment pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, qui doivent attendre le déneigement des trottoirs avant de pouvoir accéder à l'extérieur.

Parallèlement, les politiques publiques actuelles encouragent le maintien à domicile des personnes âgées et des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Dans un contexte de vieillissement démographique et d'augmentation des incapacités liées à

⁶² Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 189-190. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

l'âge ou à des conditions chroniques, le domicile devient progressivement un lieu de soins. Cette réalité implique l'utilisation de matériel médical, de produits d'incontinence et autres fournitures nécessaires aux fonctions d'élimination, qui doivent être entreposés temporairement, puis éliminés de manière appropriée. Ces besoins doivent être intégrés aux politiques et pratiques relatives à la collecte des matières résiduelles.

La réduction de la fréquence des collectes d'ordures ménagères — de fréquence hebdomadaire ou bihebdomadaire à bimensuelle — pourrait avoir des conséquences importantes en matière d'hygiène et de salubrité pour ces populations. Cette problématique est particulièrement préoccupante en milieu urbain dense, où de nombreuses personnes habitent dans des condominiums ou des appartements sans accès à un espace d'entreposage extérieur. Les personnes qui utilisent des fournitures nécessaires aux fonctions d'élimination, tels que des couches, ne peuvent conserver les déchets à l'intérieur de leur logement pendant deux semaines, en particulier durant la saison estivale.

Enfin, certains modèles d'écofiscalité risquent d'imposer des charges financières excessives aux personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles. Des mesures comme la « taxe au sac », mise en place dans le canton du Valais (Suisse) en 2018⁶³, ou la « facturation à l'ouverture » de conteneurs à déchets expérimentée dans certains départements français⁶⁴, visent à réduire la production de déchets par une tarification à l'usage. Toutefois, ces approches pourraient pénaliser injustement des personnes dont les besoins médicaux ou d'hygiène entraînent une production accrue de déchets, sans lien avec une surconsommation volontaire. Au demeurant, exiger que les personnes concernées s'identifient pour bénéficier d'une exemption soulèverait des enjeux importants en matière d'acceptabilité sociale et de respect de la dignité. Par conséquent, toute mesure d'écofiscalité envisagée devra faire l'objet d'une analyse rigoureuse de ses impacts sur les personnes ayant des limitations fonctionnelles et sur les personnes âgées, avant toute mise en œuvre.

Recommandations :

70) Adopter une réglementation garantissant l'accessibilité des bâtiments, des aménagements et des équipements liés à la gestion des matières résiduelles.

71) S'assurer que les critères de conception, d'installation, de signalisation et d'identification favorisant une utilisation adéquate des équipements collectifs de

⁶³ Antenne Région Valais Romand. (s.d.). *Accueil : Trier les déchets pour notre bien*. <https://www.tax-au-sac-valais.ch>

⁶⁴ Syndicat Mixte Départemental des Déchets de la Dordogne. (2024). *Ce qui va changer avec la redevance incitative*. <https://smd3.fr/ce-qui-va-changer-redevance-incitative/>

collecte sélective (tels que les bacs de récupération) tiennent compte des besoins des personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles.

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

3.2 GOUVERNANCE

L'adoption d'orientations ambitieuses en matière d'accessibilité universelle à la Ville de Montréal, y compris dans le PUM 2050, nécessite la mise en place de structures de gouvernance robustes pour assurer leur mise en œuvre. La coordination, le suivi et l'évaluation des actions en accessibilité doivent être confiés à une instance autonome dotée d'un mandat clair et de ressources suffisantes.

Recommandations :

- 75) Mettre en place une instance de gouvernance dédiée à l'accessibilité universelle, chargée de promouvoir une vision globale, cohérente et intersectorielle. Cette instance devra coordonner les actions entre les différentes unités administratives et assurer le suivi des engagements en matière d'accessibilité universelle prévus au Plan d'urbanisme.
- 76) Instaurer des mécanismes rigoureux de contrôle et de suivi (ex. : inspections, audits indépendants) afin de s'assurer que les normes d'accessibilité universelle, les bonnes pratiques et les cadres réglementaires en vigueur soient effectivement appliqués dans tous les projets d'aménagement, qu'ils soient temporaires ou permanents.

3.3 PARTICIPATION CITOYENNE

« La Ville entend d'ailleurs poursuivre et généraliser les processus de collaboration et de co-construction des projets avec des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles, des personnes subissant des formes de discriminations multiples et croisées⁶⁵. »

Si la Ville propose désormais une diversité de modalités de participation (ateliers de co-création, plateformes numériques, consultations publiques, etc.), force est de constater que les personnes ayant des limitations fonctionnelles demeurent encore trop souvent exclues de ces démarches. L'accessibilité des lieux est certes mieux prise en compte, mais les documents, activités et outils utilisés dans le cadre de ces consultations restent fréquemment inadaptés à un large éventail de besoins.

Recommandations :

- 77)Garantir l'accessibilité de l'ensemble des communications et événements liés aux consultations publiques, y compris les retransmissions en direct, en offrant notamment l'interprétation en langue des signes et le sous-titrage.
- 78)Tenir systématiquement les activités de consultation dans des lieux universellement accessibles et proposer des modes hybrides de participation afin de permettre aux personnes ne pouvant se déplacer d'y prendre part.
- 79)Rendre l'ensemble de l'information pertinente disponible dans une diversité de formats et de supports (PDF, HTML, papier, médias substituts, etc.), afin d'en assurer l'accès au plus grand nombre.
- 80)Impliquer des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le choix et la validation des activités, des outils et des documents utilisés lors d'une consultation publique.
- 81)Prévoir des délais suffisants entre l'annonce d'une consultation publique et sa tenue, afin de permettre aux organismes communautaires œuvrant auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille d'informer leurs membres, de les préparer adéquatement, et ainsi de favoriser une plus grande participation de ces personnes.

⁶⁵ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 135. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

3.4 FORMATION

Le concept d'accessibilité universelle ne peut être appliqué de manière cohérente que s'il est bien compris. Il est donc nécessaire que l'ensemble de l'administration municipale reçoive une formation adéquate afin de pouvoir l'intégrer dans ses pratiques courantes.

Recommandations :

- 82) Offrir une formation de base à l'ensemble du personnel municipal sur l'accessibilité universelle, le Processus de production du handicap (PPH), ainsi que sur les cadres normatifs en vigueur (ex. : Charte des droits et libertés de la personne, Politique à part entière) qui définissent les obligations de la Ville.
- 83) Déployer des programmes de formation spécialisés, adaptés aux domaines d'intervention spécifiques (aménagement des parcs, gestion des travaux publics, services culturels, etc.), qui intègrent systématiquement les principes d'accessibilité universelle.
- 84) Rendre obligatoires les formations sur l'accessibilité universelle, les offrir de manière périodique, et en actualiser régulièrement le contenu pour tenir compte de l'évolution des connaissances, des technologies, des pratiques exemplaires et des besoins identifiés.

3.5 ORGANISMES COMMUNAUTAIRES

« Montréal reconnaît également que les milieux communautaire et associatif, par leurs activités, leurs services et leur mission, constituent des partenaires stratégiques pour soutenir l'équité, dynamiser les lieux de la vie collective, y créer du lien social et un sentiment d'appartenance pour la population⁶⁶. »

Depuis plusieurs années, l'augmentation des loyers, la reprise de locaux scolaires par les centres de services scolaires et la fermeture d'églises ont contraint de nombreux organismes communautaires à quitter des lieux qu'ils occupaient depuis longtemps. Pour les organismes œuvrant auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles, cette situation est d'autant plus critique qu'elle complique leur capacité à remplir leur mission, faute de locaux abordables, adaptés et accessibles.

⁶⁶ Ville de Montréal. (2024). *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Partie I - Le cadre de référence, Chapitre 2*, p. 124. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM-!displayDocument/00000086810>

Pour répondre à cette problématique, le CRAL, un comité de travail réunissant divers partenaires régionaux, institutionnels, communautaires et philanthropiques a été mis en place. Parmi les solutions envisagées figurent l'identification et l'occupation de locaux publics vacants, la mise à disposition d'espaces à vocation communautaire, ainsi que la bonification des programmes de soutien financier dédiés à l'acquisition ou à la rénovation de bâtiments communautaires.

Recommandations :

- 85) Recenser, rendre publics et promouvoir les bâtiments municipaux vacants ou excédentaires, ainsi que les lieux accessibles pouvant accueillir des organismes et leurs activités.
- 86) Lors de la requalification d'immeubles publics, réserver une proportion d'espaces à la location ou à la vente à des organismes communautaires.
- 87) Exiger que tous les projets immobiliers respectent les normes d'accessibilité universelle et réservent une proportion des espaces commerciaux ou communautaires à des organismes communautaires.
- 88) Adapter le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) ou créer un programme spécifique pour les organismes communautaires, afin d'offrir un soutien financier plus généreux pour les travaux d'accessibilité liés à l'acquisition, à la rénovation ou à la location de locaux.
- 89) Simplifier les procédures permettant aux organismes communautaires d'obtenir une exemption des taxes municipales, qu'ils soient propriétaires ou locataires.
- 90) Augmenter le soutien financier accordé aux OBNL locataires⁶⁷ afin de compenser adéquatement ceux qui ne peuvent être inscrits comme titulaires du compte de taxes.

⁶⁷ Ville de Montréal.(2024). *Mesure d'aide financière aux OBNL locataires*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/sdis_obnl_locataires_lignes_directrices_fr_2024.pdf?VersionId=xMc.q54NTz8zbJMs00OGcEAtV0AisnB

CONCLUSION

Ce Plan d'urbanisme, novateur et visionnaire à bien des égards, marque une rupture salubre avec les approches traditionnelles du développement urbain. Nous souhaitons qu'il incarne également une transformation profonde afin que toutes les Montréalaises et tous les Montréalais, quelle que soit leur diversité fonctionnelle, puissent accéder équitablement à leur ville. Il s'agit à la fois d'une question de dignité — consacrée par la Charte des droits et libertés de la personne du Québec et par la Charte canadienne — et d'un pilier fondamental de la transition socioécologique.

L'intégration de l'accessibilité universelle dans les règlements d'urbanisme est indispensable pour garantir à toutes les citoyennes et à tous les citoyens, quelles que soient leurs capacités, une participation pleine et entière à la vie de leur quartier et de leur ville. Les recommandations formulées dans ce mémoire visent à renforcer l'engagement de la Ville envers l'inclusion, dans le cadre des orientations du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Leur mise en œuvre contribuera non seulement à répondre aux besoins actuels des personnes ayant des limitations fonctionnelles, mais aussi à anticiper ceux d'une population de plus en plus diversifiée et vieillissante.

Bien que des avancées importantes aient été réalisées au cours des dernières années en matière d'accessibilité universelle, les personnes ayant des limitations fonctionnelles continuent de se heurter à de nombreux obstacles dans leur quotidien, ce qui entrave leur pleine participation sociale. Pourtant, la Ville de Montréal affirme dans sa vision que, pour « lutter contre toutes formes de discrimination, les interventions menées doivent prendre comme point de référence l'expérience et les défis des usagères et des usagers les plus vulnérables, en particulier les personnes avec des limitations fonctionnelles et celles vivant plusieurs formes de discriminations croisées ». De plus, les nombreuses références à l'accessibilité universelle dans le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 témoignent d'une volonté affirmée de faire de Montréal une ville plus inclusive.

Nous réitérons notre disponibilité pour être consultés en amont de tout nouveau projet, afin de faciliter la participation et de porter la voix des personnes que nous représentons.

Les solutions existent. Il est temps de les appliquer !

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES RECOMMANDATIONS

- 1) Accélérer la mise en accessibilité de l'ensemble des stations de métro afin que le réseau montréalais soit universellement accessible avant 2038.
- 2) S'assurer que tous les nouveaux édicules du métro soient universellement accessibles dès leur conception.
- 3) Garantir l'exemplarité du futur réseau de tramways en matière d'accessibilité universelle, dès la phase de planification.
- 4) Rendre universellement accessibles tous les arrêts d'autobus sur l'ensemble du territoire.
- 5) Assurer l'exemplarité des futures lignes du Service rapide par bus (SRB) en matière d'accessibilité universelle.
- 6) Veiller à ce que les rues et zones à priorité piétonne demeurent entièrement accessibles aux véhicules de transport adapté, en leur permettant d'y circuler à basse vitesse, au même titre que les véhicules d'urgence.
- 7) Dans les rues où des piétonnalisations saisonnières seront maintenues, mettre en place des lignes de bus alternatives dotées d'arrêts universellement accessibles à proximité.
- 8) Assurer l'accessibilité universelle des points de correspondance intermodaux, notamment entre le métro, l'autobus et le Réseau express métropolitain (REM).
- 9) Développer, en collaboration avec les gestionnaires de réseaux de transport, un système d'information en temps réel, accessible et complet, sur l'état du réseau de transport collectif, incluant : le fonctionnement des ascenseurs, les détours liés aux fermetures de rues, les perturbations affectant l'accessibilité et les solutions alternatives.
- 10) Créer un laboratoire permanent dédié à la conception de mesures favorisant des aménagements accessibles, axé sur des solutions facilement reproductibles à l'échelle du territoire.
- 11) Mettre en place un programme de mise à niveau des bateaux pavés et d'ajout de plaques podotactiles, distinct ou complémentaire au programme de réfection routière.
- 12) Dans tout nouveau projet d'aménagement, prévoir un budget réservé à la recherche et à l'innovation en matière d'accessibilité universelle et de sécurité routière.

- 13) Faire de l'accessibilité universelle une condition préalable à tout projet de repartage de la rue au profit des mobilités actives et collectives, réalisé ou soutenu par la Ville de Montréal.
- 14) Définir avec précision les conditions d'implantation des différents types d'aménagements routiers (ex. : rues partagées, rues piétonnes, voies de type *transit mall*), afin de garantir la mise en œuvre de mesures adaptées aux contextes d'usage.
- 15) Rendre obligatoires, dans les directives d'aménagement du réseau piétonnier, l'ensemble des principes d'accessibilité universelle établis par le Service d'urbanisme et de la mobilité (SUM).
- 16) S'assurer que tous les aménagements piétons ou cyclables, qu'ils soient transitoires ou temporaires, mis en place ou autorisés par la Ville, soient universellement accessibles.
- 17) Adopter une norme municipale plus exigeante que celle du Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ), rendant systématique l'installation de signaux sonores aux intersections difficilement utilisables par les personnes ayant une déficience visuelle, et ce sans attendre une demande d'un institut de réadaptation.
- 18) Lors du réaménagement des rues, compenser systématiquement la suppression de voies de circulation automobile ou de places de stationnement par l'ajout de débarcadères et de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite.
- 19) Élaborer des lignes directrices encadrant les bonnes pratiques d'aménagement du réseau cyclable afin d'assurer l'accessibilité universelle du transport collectif et une desserte adéquate du transport adapté.
- 20) Prévoir davantage de zones d'attente pour les cyclistes à l'arrêt, afin de préserver la fluidité et la sécurité des parcours piétonniers.
- 21) Remplacer progressivement les pistes cyclables bidirectionnelles par des pistes unidirectionnelles suivant le sens de la circulation, afin de mieux répondre aux exigences de sécurité et d'accessibilité.
- 22) Aménager les pistes cyclables d'un seul côté de la rue, afin de libérer l'autre côté pour faciliter l'accès au transport collectif, aux taxis et au transport adapté, tout en réduisant les distances à parcourir.
- 23) Adopter comme standard minimal, dans tous les projets d'infrastructure cyclable longeant des lignes de bus, la fiche technique « Modèle d'arrêt d'autobus sur piste cyclable unidirectionnelle universellement accessible » élaborée par le Service

d'urbanisme et de mobilité (SUM) et le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU).

24) Diversifier l'offre de véhicules non immatriculés en libre-service afin de répondre aux besoins des personnes âgées et des personnes ayant des limitations fonctionnelles, ainsi qu'à ceux de leurs proches.

25) En cas de retour d'un fournisseur de véhicules en libre-service sans ancrage, établir un cadre réglementaire clair et s'assurer que les aménagements nécessaires à leur déploiement soient déjà en place.

26) Intégrer rigoureusement les besoins des personnes à mobilité réduite dans l'encadrement des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et des aides à la mobilité motorisées (AMM).

27) Promouvoir l'intégration de véhicules adaptés pour personnes à mobilité réduite dans les flottes d'autopartage existantes.

28) Favoriser l'émergence d'initiatives et de projets pilotes visant à diversifier les services de transport accessibles pour les personnes à mobilité réduite (ex. : autopartage adapté, taxis adaptés).

29) Réviser les normes d'aménagement des débarcadères, notamment ceux réservés aux personnes à mobilité réduite, afin d'en améliorer l'accessibilité (ex. : longueur minimale de 7,2 mètres) et de garantir leur entretien régulier.

30) Planter des débarcadères de manière systématique à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements.

31) Permettre l'aménagement d'un débarcadère près du domicile d'une personne à mobilité réduite, y compris lorsqu'une piste cyclable est présente.

32) Simplifier et harmoniser les démarches nécessaires pour obtenir un débarcadère réservé aux personnes à mobilité réduite.

33) Prévoir un nombre suffisant de zones d'arrêt de courte durée et de places de stationnement disponibles pour les proches aidants, les bénévoles accompagnant des personnes handicapées, ainsi que pour les personnes âgées.

34) Garantir la présence de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH) à proximité des principaux générateurs de déplacements, des zones piétonnes et des rues résidentielles sans stationnement privé.

35) Effectuer le déneigement des débarcadères en même temps que celui des trottoirs adjacents, en veillant à dégager complètement les bateaux pavés pour en assurer l'accessibilité.

- 36) Prescrire, pour les nouvelles constructions, des exigences d'accessibilité supérieures à celles du *Code de construction du Québec* (CCQ), notamment pour garantir l'accessibilité universelle des immeubles dotés d'ascenseurs.
- 37) Modifier le *Règlement de construction* de la Ville de Montréal afin de dépasser les exigences minimales d'accessibilité du *Code de construction du Québec* (CCQ), notamment pour les bâtiments actuellement exemptés, en s'inspirant de la norme CSA B651:23 sur l'accessibilité des environnements bâtis.
- 38) Intégrer de manière exemplaire l'accessibilité universelle dans la planification des Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et des nouveaux quartiers (ex. : Namur–Hippodrome).
- 39) Adopter une réglementation d'urbanisme plus exigeante que le *Code de construction du Québec* (CCQ) en matière de logement, en s'inspirant notamment de la Norme CSA B:652 sur le logement universellement accessible.
- 40) Se doter d'une réglementation ambitieuse permettant d'accroître rapidement la proportion de logements accessibles et facilement adaptables.
- 41) Garantir que les personnes vivant avec une incapacité, ainsi que leur famille, aient accès, dans tous les arrondissements, à une offre de logements accessibles, diversifiée et abordable, dans une proportion équivalente à celle du reste de la population.
- 42) S'assurer que tout projet de logement social ou communautaire soutenu financièrement ou logistiquement par la Ville comporte une proportion significative de logements accessibles, et que tous les logements soient aisément adaptables.
- 43) Soutenir la création d'un registre (ex. : sous forme de plateforme Web accessible) répertoriant les logements adaptés, adaptables et accessibles, qu'ils relèvent du secteur social ou privé, et qu'ils aient bénéficié ou non d'un financement public.
- 44) Réviser périodiquement le Programme d'adaptation de domicile (PAD), en collaboration avec les personnes concernées et leurs représentants. Y intégrer un mécanisme d'indexation des montants admissibles selon l'évolution des coûts de construction, et réduire les délais de traitement des demandes.
- 45) S'assurer qu'une proportion minimale de logements accessibles soit prévue dans les établissements d'hébergement temporaire ou transitoire, quels que soient leur vocation ou leur mode de gestion.
- 46) Aménager les bâtiments municipaux et autres équipements collectifs de manière à permettre l'accueil simultané de plusieurs personnes à mobilité réduite.

- 47) Saisir systématiquement les occasions offertes par les travaux de rénovation ou d'agrandissement pour améliorer l'accessibilité universelle des bâtiments publics existants (ex. : entrées, ascenseurs, toilettes).
- 48) Réaliser un portrait actualisé de l'accessibilité des bâtiments municipaux, en assurer la mise à jour régulière, et diffuser ces données sur la page Web de chaque immeuble.
- 49) Mettre à jour et systématiser l'application du Guide d'accessibilité universelle des bâtiments municipaux de Montréal.
- 50) Doter la Ville de Montréal d'outils, de guides et de réglementations facilitant l'application effective des principes d'accessibilité universelle, notamment pour les partenaires (ex. : cafés-terrasses, location de trottinettes électriques en libre-service sans ancrage).
- 51) Définir des critères d'accessibilité pour la conception, l'installation, la signalisation et l'identification des équipements collectifs sur le domaine public (ex. : îlots de récupération, fontaines d'eau potable), afin qu'ils répondent aux besoins de toutes et tous, notamment des personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles. S'assurer que leur répartition minimise les distances à parcourir.
- 52) Installer les équipements collectifs sur le domaine public de manière à ne pas nuire aux opérations de déneigement et de déglacage, afin d'en assurer l'usage sécuritaire et équitable en toute saison.
- 53) Modifier les règlements d'urbanisme et de construction, afin d'accélérer la mise en accessibilité des établissements commerciaux, notamment en rendant obligatoire l'aménagement d'entrées de plain-pied pour les locaux situés au rez-de-chaussée.
- 54) Interdire l'aménagement de tout nouveau commerce ne respectant pas les normes minimales d'accessibilité, y compris pour les établissements de moins de 300 m².
- 55) Abolir la taxe d'occupation permanente du domaine public applicable aux rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite en façade d'établissements commerciaux.
- 56) Exempter les travaux de mise en accessibilité du calcul des taxes municipales, ou prévoir des compensations lorsque ces travaux entraînent une hausse de la valeur foncière et des taxes.
- 57) Réaffecter intégralement, à l'exercice suivant, les sommes non utilisées du Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) afin d'en maximiser l'impact.
- 58) Revoir en profondeur le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC), l'harmoniser avec d'autres programmes tels que Petits établissements

accessibles (PÉA) et Programme Réussir@Montréal (PRAM), afin de simplifier les démarches et d'augmenter la proportion des frais admissibles au remboursement.

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

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

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

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

63) Prescrire un niveau minimal d'accessibilité pour les unités d'habitation accessoires (UHA), et exiger qu'elles soient facilement adaptables.

64) Dans la disposition DC 10.1.2, définir un minimum de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (RPH), ainsi que de places pour les personnes âgées et à mobilité réduite, en fonction des types de bâtiments et d'usages.

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

66) Intégrer une disposition précisant que la conservation d'éléments patrimoniaux ne doit en aucun cas faire obstacle à la mise en accessibilité des bâtiments ou des sites. Toute intervention, transformation ou agrandissement doit être considérée comme une occasion d'améliorer l'accessibilité universelle.

67) Exiger que tout bâtiment à vocations commerciale ou économique soit implanté avec une entrée de plain-pied et un aménagement de la cour avant permettant d'assurer l'accessibilité universelle de l'immeuble.

68) En complément des mesures de réduction de la vulnérabilité aux inondations, intégrer des mesures compensatoires permettant de garantir l'accessibilité des bâtiments, telles que le nivellement du terrain ou l'aménagement de pentes douces.

69) Dans les dispositions relatives à la perméabilité des sols (DC 9.3.1) et à la gestion des eaux pluviales (DC 9.3.2), préciser qu'un minimum de surfaces dures ou minérales doit être préservé pour assurer des parcours sans obstacle, détectables par les personnes ayant une déficience visuelle. Encourager parallèlement des dispositifs

de gestion des eaux tels que les noues végétalisées, les bassins de rétention et les systèmes de collecte ou de réutilisation de l'eau de pluie.

70) Adopter une réglementation garantissant l'accessibilité des bâtiments, des aménagements et des équipements liés à la gestion des matières résiduelles.

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

72) Faire tester l'utilisabilité des équipements par des organismes représentant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, afin d'intégrer des normes ou des modèles recommandés dans la réglementation.

73) Effectuer une étude approfondie et détaillée des impacts sur les populations vivant avec des limitations fonctionnelles avant la mise en place de toute mesure d'écofiscalité.

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

75) Mettre en place une instance de gouvernance dédiée à l'accessibilité universelle, chargée de promouvoir une vision globale, cohérente et intersectorielle. Cette instance devra coordonner les actions entre les différentes unités administratives et assurer le suivi des engagements en matière d'accessibilité universelle prévus au Plan d'urbanisme.

76) Instaurer des mécanismes rigoureux de contrôle et de suivi (ex. : inspections, audits indépendants) afin de s'assurer que les normes d'accessibilité universelle, les bonnes pratiques et les cadres réglementaires en vigueur soient effectivement appliqués dans tous les projets d'aménagement, qu'ils soient temporaires ou permanents.

77) Garantir l'accessibilité de l'ensemble des communications et événements liés aux consultations publiques, y compris les retransmissions en direct, en offrant notamment l'interprétation en langue des signes et le sous-titrage.

78) Tenir systématiquement les activités de consultation dans des lieux universellement accessibles et proposer des modes hybrides de participation afin de permettre aux personnes ne pouvant se déplacer d'y prendre part.

79) Rendre l'ensemble de l'information pertinente disponible dans une diversité de formats et de supports (PDF, HTML, papier, médias substituts, etc.), afin d'en assurer l'accès au plus grand nombre.

- 80) Impliquer des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le choix et la validation des activités, des outils et des documents utilisés lors d'une consultation publique.
- 81) Prévoir des délais suffisants entre l'annonce d'une consultation publique et sa tenue, afin de permettre aux organismes communautaires œuvrant auprès des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille d'informer leurs membres, de les préparer adéquatement, et ainsi de favoriser une plus grande participation de ces personnes.
- 82) Offrir une formation de base à l'ensemble du personnel municipal sur l'accessibilité universelle, le Processus de production du handicap (PPH), ainsi que sur les cadres normatifs en vigueur (ex. : Charte des droits et libertés de la personne, Politique à part entière) qui définissent les obligations de la Ville.
- 83) Déployer des programmes de formation spécialisés, adaptés aux domaines d'intervention spécifiques (aménagement des parcs, gestion des travaux publics, services culturels, etc.), qui intègrent systématiquement les principes d'accessibilité universelle.
- 84) Rendre obligatoires les formations sur l'accessibilité universelle, les offrir de manière périodique, et en actualiser régulièrement le contenu pour tenir compte de l'évolution des connaissances, des technologies, des pratiques exemplaires et des besoins identifiés.
- 85) Recenser, rendre publics et promouvoir les bâtiments municipaux vacants ou excédentaires, ainsi que les lieux accessibles pouvant accueillir des organismes et leurs activités.
- 86) Lors de la requalification d'immeubles publics, réserver une proportion d'espaces à la location ou à la vente à des organismes communautaires.
- 87) Exiger que tous les projets immobiliers respectent les normes d'accessibilité universelle et réservent une proportion des espaces commerciaux ou communautaires à des organismes communautaires.
- 88) Adapter le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) ou créer un programme spécifique pour les organismes communautaires, afin d'offrir un soutien financier plus généreux pour les travaux d'accessibilité liés à l'acquisition, à la rénovation ou à la location de locaux.
- 89) Simplifier les procédures permettant aux organismes communautaires d'obtenir une exemption des taxes municipales, qu'ils soient propriétaires ou locataires.
- 90) Augmenter le soutien financier accordé aux OBNL locataires afin de compenser adéquatement ceux qui ne peuvent être inscrits comme titulaires du compte de taxes.

ANNEXE 2 : LISTE DES ACRONYMES

ADS+ : Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle

AMM : Aides à la mobilité motorisées

ATPM : Appareils de transport personnel motorisés

CCAU : Comité consultatif en accessibilité universelle

CCQ : Code de construction du Québec

CIUSSS : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux

CSA : Canadian Standards Association

GES : Gaz à effet de serre

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

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

PAD : Programme d'adaptation de domicile

PÉA : Petits établissements accessibles

PIIA : Plans d'implantation et d'intégration architecturale

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

PPH : Processus de production du handicap

PPU : Programmes particuliers d'urbanisme

PRAM : Programme Réussir@Montréal

PUM : Plan d'urbanisme et de mobilité

RAAMM : Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain

REM : Réseau express métropolitain

ROPMM : Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain

RPH : Places de stationnement réservées aux personnes handicapées

SRB : Service rapide par bus

STM : Société de transport de Montréal

SUM : Service de l'urbanisme et de la mobilité

UHA : Unités d'habitation accessoires

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

ANNEXE 3 : GRADIENT ET DÉFINITIONS DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DANS LE LOGEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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