

2011

Le partage du réseau cyclable montréalais

Mémoire pour l'étude publique

Présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics

Par le comité sur les pistes cyclables du ROPMM

(Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain)

Et ses organismes membres

Ex aequo

RUTA de Montréal

Société canadienne de la sclérose en plaques (section Montréal)

Autre membre du comité

AlterGo

Comité sur les pistes cyclables

23/11/2011





Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain

Le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM) est un organisme d'action communautaire autonome fondé en 1985. Il regroupe 30 organismes, situés sur l'île de Montréal, qui sont engagés dans la défense des droits et la promotion des intérêts des personnes ayant une déficience motrice, visuelle, auditive, du langage et de la parole et organique ainsi que leur famille.

Objectifs :

- ▶ regrouper les organismes de base de la région métropolitaine qui sont engagés dans la promotion des droits et à la défense des intérêts des personnes handicapées et de leur famille;
- ▶ favoriser la concertation entre les organismes membres sur des dossiers d'intérêts communs;
- ▶ développer des liens de communication, d'échange et de collaboration entre les organismes membres, ainsi qu'avec les dix-huit autres organismes régionaux du Québec;
- ▶ entreprendre des actions communes ayant pour but l'amélioration des conditions de vie des personnes handicapées et de leur famille;
- ▶ faire les représentations nécessaires auprès des différentes autorités pour l'avancement de ces objectifs.



Créé en 1975, AlterGo regroupe près de 85 organismes qui ont une préoccupation commune à l'égard du loisir pour les personnes handicapées.

Lieu de référence et d'information unique pour le loisir des personnes handicapées, AlterGo est la voix de 150 000 personnes de tous âges vivant avec une ou des déficiences sur l'île de Montréal.

La mission d'AlterGo est de soutenir l'inclusion sociale de ces personnes par l'abolition des obstacles d'accès au loisir tout en faisant la promotion d'une image forte et dynamique des personnes handicapées.

La vision d'AlterGo est de contribuer, en tant qu'organisme rassembleur et agent de changement, à faire de Montréal un modèle en loisir universellement accessible.



Ex aequo est un organisme sans but lucratif de promotion et de défense des droits fondé en 1980 par et pour les personnes ayant une déficience motrice. Notre but est de favoriser l'inclusion sociale.

Nous intervenons à plusieurs niveaux afin de nous assurer que les personnes ayant des limitations fonctionnelles aient en main les outils nécessaires à leur intégration sociale et économique. De nos nombreux champs d'intervention, l'accessibilité universelle figure parmi les plus importants. Nous faisons la promotion de celle-ci auprès des différentes instances gouvernementales, des entreprises et de la population en général.



En 1980, la Société de transport de la CUM met sur pied son service de transport adapté (TA). La même année, un groupe d'usagers du TA fonde le Regroupement des Usagers du Transport Adapté (le RUTA de la CUM), par souci de la qualité du service de transport offert aux personnes handicapées. Le RUTA a pour mandat de veiller au fait que la STM développe un système de transport adapté qui réponde réellement aux besoins des personnes handicapées. Dès 2000, le RUTA fait également la promotion de l'accessibilité du réseau régulier du transport en commun. Nous représentons et défendons les intérêts des personnes ayant des limitations fonctionnelles en matière de transport en commun accessible. Aussi, de concert avec ses partenaires, le RUTA relève, identifie et promeut les besoins en termes de transport. En outre, nous coordonnons la Table de concertation sur le transport des personnes handicapées de Montréal, qui relève des regroupements régionaux (ROPMM et CRADI). Enfin, à partir de 2007, le RUTA devient le Regroupement des Usagers du Transport Adapté et Accessible. De ce fait, nous travaillons aussi aux projets de transport collectif, tel que le réseau cyclable.



La Section Montréal de la Société canadienne de la sclérose en plaques

Mission

Être un chef de file dans la recherche sur le remède de la sclérose en plaques et permettre aux personnes aux prises avec cette maladie d'améliorer leur qualité de vie.

Nombre de membres

1 300 membres à Montréal et plus de 8 000 au Québec.

Services

- Information et documentation, conférences et ateliers, référence.
- Support psychologique : séances d'information pour les personnes nouvellement diagnostiquées, groupes d'entraide, écoute et support téléphonique.
- Activités sportives adaptées, activités récréatives et sociales.
- Sensibilisation du public.

La sclérose en plaques (SP) en bref

- ♦ La plupart des personnes atteintes de SP reçoivent leur diagnostic entre 15 et 40 ans.
- ♦ De 13 000 à 18 000 personnes ont la SP au Québec.
La SP est une maladie évolutive dont les symptômes varient d'une personne à l'autre : troubles visuels, fatigue, troubles de l'équilibre et de la coordination, raideur musculaire, faiblesse, etc.

INTRODUCTION

Nous sommes heureux de pouvoir nous prononcer à la consultation publique sur le partage du réseau cyclable montréalais coordonnée par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics. À cet égard, le document joint à l'invitation, de même que notre expertise concernant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, nous ont été fort utiles pour nous prononcer dans ce débat.

D'entrée de jeu, nous observons que le document de synthèse sur le réseau cyclable de Montréal nous démontre bien la hausse du nombre de cyclistes, et donc, de l'achalandage sur les voies cyclables. Cela, combiné à la multiplication des moyens de transport qui s'accaparent aujourd'hui les voies cyclables et à l'absence de réglementation pour certains de ces moyens de transport, nous plonge dans un questionnement actuel et pertinent sur le partage du réseau cyclable montréalais.

En nous basant sur la politique municipale d'accessibilité universelle, nous recommandons que les besoins de tous les citoyens soient aussi un enjeu mis en valeur dans la planification des nouvelles règles concernant le réseau cyclable de Montréal. Actuellement, les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles ne sont pas pris en compte dans l'utilisation de ces voies cyclables.

Nous savons que la Ville de Montréal reconnaît l'importance de l'accessibilité universelle et, par le fait même, l'importance de l'inclusion sociale de ses citoyens ayant des limitations fonctionnelles temporaires et permanentes. Les recommandations de la Commission sur le partage du réseau cyclable devront donc tenir compte de ces valeurs.

1 L'accessibilité universelle, un principe de la Ville de Montréal!

La notion d'accessibilité universelle est mise de l'avant dans les nombreux documents de planification urbaine et de référence de la Ville de Montréal. Ainsi, le Sommet de la Ville de Montréal en 2002 a d'abord reconnu le concept d'accessibilité universelle dans les fondations de la nouvelle ville. Puis, le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, la Charte montréalaise des droits et responsabilités, le plan d'action 2006 de la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle et le plan de transport de la Ville de Montréal ont continué dans cette voie en réaffirmant ce principe d'aménagement urbain. Toutefois, c'est en juin 2011 que la Ville de Montréal a fait le plus grand pas dans la bonne direction en adoptant sa *Politique municipale d'accessibilité universelle*. Ainsi, ce ne sont plus certains projets ici et là qui incluront un volet d'accessibilité universelle, mais bien tous les domaines dans lesquels la Ville de Montréal a compétence.

Le plan d'urbanisme définit l'accessibilité universelle de la façon la plus précise : « *L'accessibilité universelle constitue un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture. Son objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la ville, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Ces limitations peuvent être d'ordre permanent ou temporaire, liées à l'âge ou à des déficiences physiques ou intellectuelles. Il importe donc de concevoir l'aménagement urbain et l'architecture de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle aux personnes présentant de telles limitations dans la réalisation de leurs activités quotidiennes.* »

Nous avons aussi noté que, dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, on retrouve des engagements en matière d'accessibilité universelle: « *le Plan de transport, à travers l'ensemble de ses chantiers et de ses projets et en collaboration avec ses partenaires, fait de l'accessibilité universelle un principe transversal. Montréal s'engage donc à poursuivre ses efforts afin de favoriser un réseau de transport accessible universellement*».

La Ville de Montréal met de l'avant ce concept d'aménagement afin de favoriser l'intégration à la société de ses citoyens ayant une limitation fonctionnelle. Elle désire, entre autres, favoriser leurs déplacements et ainsi leur permettre, dans plusieurs cas, de vaquer à leurs occupations

avec leur aide à la mobilité manuelle ou motorisée, que ce soit pour se rendre au travail, pour les loisirs ou pour faire leurs emplettes.

2 L'accessibilité universelle : une question d'égalité des citoyens!

Bien souvent la limitation fonctionnelle d'une personne est amplifiée par l'environnement et l'espace dans lequel la personne évolue. On attribue alors à l'individu des difficultés qui relèvent, en fait, de l'aménagement de la société environnante. L'enjeu de l'accessibilité est donc de proposer un concept d'aménagement permettant à toute personne ayant des limitations fonctionnelles d'accéder aux divers lieux, aux espaces de travail, à une activité ou à un service de la même manière que tous les autres citoyens. Toutes les déficiences sont alors considérées (motrice, visuelle, auditive, cognitive, etc.), de même que les situations temporaires de limitations de la mobilité (femmes enceintes, parents avec poussette, jambe plâtrée, etc.). Plus généralement, c'est une question d'égalité des citoyens face à l'espace public et à l'accès aux services.

Intégrer l'accessibilité universelle dans le développement de la ville signifie, en pratique, que les environnements sont conçus pour être tous accessibles de la même façon, au plus grand nombre d'utilisateurs et à toutes les périodes de l'année.

Depuis plusieurs années, les gens roulent sur le réseau cyclable en aides à la mobilité motorisées (AMM) ou en fauteuils roulants à caractère sportif (voir annexe) pour vaquer à leurs occupations ou pour faire une activité sportive. On les préfère aux trottoirs qui sont souvent endommagés (fissures, trous, bateaux-pavés hors normes) ou encombrés (arbres, pots de fleurs, poteaux), car le réseau cyclable permet des déplacements rapides et sécuritaires en tout confort. Présentement, dans la plupart des arrondissements, les gens se déplaçant avec ces aides à la mobilité sur le réseau cyclable sont tolérés, malgré que le Règlement sur la circulation et le stationnement (C -4.1) de la Ville de Montréal précise à l'article 24 « *Dans une voie cyclable, il est interdit de circuler autrement qu'à bicyclette ou en patins à roulettes* ».

La Ville de Montréal, par sa position concernant l'accessibilité universelle, désire faciliter, entre autres, le déplacement des gens qui ont une limitation fonctionnelle. C'est pour cela que nous avons entrepris ces démarches afin d'obtenir auprès des autorités municipales le droit d'utiliser le réseau cyclable.

Aussi, dans un contexte accru de protection de l'environnement et de promotion de l'exercice physique dans un souci de santé, l'accès

réglementaire au réseau cyclable pour les personnes utilisant des AMM ou un fauteuil roulant à caractère sportif serait un appel fort à la pratique du transport actif.

3 Recommandations pour la consultation publique sur le partage du réseau cyclable montréalais

Nos recommandations portent sur deux points :

Que la Ville de Montréal :

- a. donne le droit aux utilisateurs d'aide à la mobilité motorisée (AMM) et de fauteuil roulant à caractère sportif d'utiliser le réseau cyclable sans restreindre leur droit d'utiliser les trottoirs. Ils devront, bien entendu, respecter la réglementation;
- b. fasse une campagne de sensibilisation concernant le partage du réseau cyclable en insistant sur la diversité des utilisateurs.

Contacts

ROPMM: Serge Poulin
serge.poulin@ropmm.com
(514) 255-4888

Altergo: Lise Roche
liser@altergo.net
(514) 933-2739 poste 219

Ex æquo: Luc Forget
lforget@exaequo.net
(514) 288-3852 poste 229

RUTA de Montréal: Christelle Labrecque-Dupuis
concertation@rutamtl.com
(514) 255-0765

Société canadienne de la sclérose en plaques, section Montréal:
Martin Laperle
martin.laperle@scleroseenplaques.ca
(514) 849-7591 poste 246

Aide à la mobilité motorisée (AMM)



Fauteuil motorisé



Quadriporteur



Triporteur

Fauteuils à caractère sportif



Fauteuil roulant de sport



Vélo à mains



Fauteuil roulant de compétition