

**Projet de loi n° 42**  
**Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le**  
**Règlement sur les points d'inaptitude**  
**et**  
**Projet de loi n° 55**  
**Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière**  
**et d'autres dispositions législatives**

**Commentaires et recommandations**  
**de l'Office des personnes handicapées du Québec**

## **Rédaction**

---

Michael Magner  
Pour la Direction de l'intervention nationale

## **Collaboration**

---

Pierre Berger  
Direction de l'intervention nationale

## **Le**

---

26 novembre 2007

## **Mise en page**

---

Véronique Bahl  
Louise Sansfaçon  
O:\DRECNI\Secrétariat\DOCUMENT\1200\1232\_Projets de Loi 42 et 55 (Loi modifiant le CSR et  
Loi modifiant le nouveau CSR) Commentaires et recommandations.doc

## **Approbation**

---

Céline Giroux  
Directrice générale

*Office des personnes  
handicapées*

Québec



309, rue Brock  
Drummondville (Québec) J2B 1C5



# Table des matières

---

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS DE L'OFFICE .....</b>	<b>3</b>
1.    PREVENTION DES DEFICIENCES ET DES INCAPACITES .....	3
2.    SECURITE DANS LES DEPLACEMENTS DES PERSONNES HANDICAPEES.....	5
3.    AUTRES MESURES A CONSIDERER .....	9
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>11</b>



# Introduction

L'Office des personnes handicapées du Québec (ci-après l'Office) a pour mandat général de veiller à la coordination des actions relatives à l'élaboration et à la prestation des services qui concernent les personnes handicapées et leur famille ainsi que de favoriser et d'évaluer, sur une base collective, l'intégration scolaire, professionnelle et sociale des personnes handicapées. En plus de promouvoir généralement les intérêts de ces dernières et de leur famille, l'Office les informe, les conseille, les assiste et fait des représentations en leur faveur tant sur une base individuelle que collective. Avec l'adoption, en décembre 2004, du projet de loi n° 56<sup>1</sup>, Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives, les fonctions et les pouvoirs de l'Office relatifs à l'amélioration des possibilités d'intégration des personnes handicapées au sein de la société québécoise ont été précisés.

L'Office a toujours reconnu l'importance des déplacements sécuritaires<sup>2</sup> et la nécessité de réduire les facteurs de risque afin de prévenir les déficiences et les incapacités. D'ailleurs, sans nier l'importance des améliorations de l'accessibilité des infrastructures et des divers modes de transport, la sécurité dans les déplacements est toujours

---

<sup>1</sup> Le projet de loi n° 56, Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives, présenté en juin 2004 par le ministre Philippe Couillard, conformément à l'engagement pris par le premier ministre du Québec lors de son discours à l'occasion de l'inauguration de la 37<sup>e</sup> législature, le 4 juin 2003, a modifié, de façon substantielle, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. Le titre de cette loi, adoptée en 1978, est ainsi devenu Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Pour le texte de la Loi, voir :

QUÉBEC (2004), *Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives : L.Q., c. 31 (sanctionnée le 17 décembre)*, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 24 p.

<sup>2</sup> À ce sujet, on peut consulter notamment :

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (1984), *À part... égale : l'intégration sociale des personnes handicapées : un défi pour tous*, Québec, Publications du Québec, p. 223-238.

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (1998), *Le Québec et l'intégration sociale des personnes handicapées : état de situation multisectoriel (DEIP-1025)*, Drummondville, Direction de l'évaluation, de l'intervention et des programmes, L'Office, p. 2.14-2.15, 10.1-10.18.

demeurée une préoccupation de premier plan. En effet, l'Office considère qu'il s'agit d'une condition essentielle pour permettre de prévenir l'apparition de déficiences et d'incapacités et d'éliminer les obstacles à la mobilité des personnes handicapées. C'est dans cette perspective d'assurer des déplacements sécuritaires que se situent les commentaires et les recommandations de l'Office formulés en vue de cette consultation particulière sur les projets de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière (CSR) et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.



# Commentaires et recommandations de l'Office

## 1. Prévention des déficiences et des incapacités

Les commentaires de l'Office par rapport aux questions de la sécurité routière s'inscrivent résolument dans une perspective de prévention des déficiences et des incapacités. À ce titre, il s'agit d'éviter, autant que possible, l'apparition de déficiences et d'incapacités consécutives à des accidents survenus sur le réseau routier. En effet, diminuer le nombre des accidents avec des blessés graves se traduit toujours, et fort heureusement, par la diminution du nombre de personnes ayant à vivre avec des déficiences et des incapacités importantes. De même, compte tenu du fait que les personnes handicapées, dans certaines circonstances, encourent des risques plus élevés lorsqu'elles empruntent le réseau routier, l'amélioration du contexte général de la sécurité routière a un impact encore plus important sur leur mobilité. À ce titre, l'Office salue de façon particulière les efforts apportés pour rendre les intersections plus sécuritaires, notamment en recourant à un système photographique de contrôle de la circulation aux feux rouges permettant de sanctionner les comportements qui mettent à risque les déplacements des piétons et, notamment, des personnes ayant une déficience visuelle et les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, il serait souhaitable de profiter de l'installation des caméras en question pour équiper les intersections visées de feux à décompte numérique et, au besoin, de signaux sonores. Étant donné qu'il s'agit d'équipements qui améliorent la sécurité routière, les coûts de leur installation et de leur entretien pourraient être assumés à même des fonds destinés à la sécurité routière.

En résumé, étant donné que les modifications proposées ont un fort potentiel d'améliorer la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers du réseau routier, incluant les personnes handicapées, l'Office souscrit aux objectifs poursuivis par le dépôt des projets de loi n° 42 et n° 55 et il se montre en faveur de leur adoption.

Par ailleurs, deux modifications, faisant partie du projet de loi n° 55, attirent l'attention de l'Office de façon particulière. En premier lieu, il est question de l'article 28 du projet de loi n° 55 qui élargit la portée de l'article 308 du CSR. À l'été 2004, le ministère des

Transports du Québec avait consulté l'Office concernant les modifications proposées qui auront, entre autres, un impact certain sur la conformité de la signalisation routière utilisée pour identifier les stationnements réservés aux personnes handicapées. À l'époque, l'Office s'est prononcé en faveur des modifications visant à élargir la portée de l'article 308 du CSR et, aujourd'hui encore, son appui pour cette modification demeure. L'Office est également en faveur des modifications proposées à l'article 46 du projet de loi n° 55 à l'effet de ne plus soustraire partiellement à l'amende les personnes dont la vignette d'identification est expirée et qui stationnent dans un espace réservé aux détenteurs de vignette. Ceci semble nécessaire afin de réduire l'utilisation frauduleuse des vignettes expirées.

**L'Office encourage l'Assemblée nationale à adopter les projets de loi n° 42 et n° 55.**

## 2. Sécurité dans les déplacements des personnes handicapées

Au cours de 25 prochaines années, la population du Québec connaîtra des changements importants en regard de la pyramide d'âge. Bien que les estimations puissent varier légèrement, l'ensemble des données indique une augmentation significative de la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus par rapport à l'ensemble de la population<sup>3</sup>. Or, les personnes de 65 ans et plus étant plus touchées par diverses incapacités que celles plus jeunes, on peut en déduire que le nombre de personnes handicapées connaîtra une augmentation rapide dans les années à venir<sup>4</sup>. Cela se traduira, vraisemblablement, par une augmentation du nombre de personnes handicapées usagers de la route. Or, même si le nombre de déplacements n'augmentera pas nécessairement au même rythme, puisque les personnes âgées effectuent, en général, moins de déplacements, le vieillissement de la population modifiera de façon significative le profil des usagers de la route que nous connaissons aujourd'hui.

En outre, mis à part des changements au niveau du motif de déplacement (décroissance de la part des déplacements aux fins du travail professionnel et, moindrement, pour les études), il faudrait s'attendre à une évolution des besoins en lien

---

<sup>3</sup> Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec, la proportion des personnes ayant 65 ans et plus augmentera au cours des prochaines décennies : 13 % en 2001, 16 % en 2011, 21 % en 2021 et 28 % en 2041. Cela se traduira, entre autres, par une augmentation significative du nombre de personnes ayant des incapacités. En 2001, il y avait 423 000 personnes de 65 ans et plus ayant des incapacités, ce nombre augmentera à 716 000 en 2021 et dépassera 1 000 000 en 2041. Parmi les personnes ayant des incapacités, la proportion de celles qui ont 65 ans et plus augmentera également : 43 % en 2001, 55 % en 2021 et 67 % en 2041. Voir :

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2001), *Enquête québécoise sur les limitations d'activités 1998*, Québec, Publications du Québec, 440 p.

<sup>4</sup> Le vieillissement de la population aura vraisemblablement pour conséquence de faire accroître de façon significative le nombre de personnes ayant des incapacités. Déjà, depuis 1995, plus de la moitié des personnes qui présentent pour elles-mêmes une demande de crédit d'impôt pour personnes handicapées au Canada ont 65 ans et plus. Voir :

COMITÉ CONSULTATIF SUR LES MESURES FISCALES POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES (2004), *Une fiscalité équitable pour les personnes handicapées : rapport du Comité consultatif sur les mesures fiscales pour les personnes handicapées*, Ottawa, ministère des Finances du Canada, p. 28-29.

avec l'alourdissement des incapacités. Bien qu'il soit extrêmement difficile de prévoir l'ensemble des mesures nécessaires pour répondre aux besoins des déplacements de cette population vieillissante, il nous semble à propos de suggérer quelques mesures ciblées permettant, à court et à moyen terme, de répondre à ces nouveaux besoins.

Le CSR qui « régit l'utilisation des véhicules et la circulation des piétons sur les chemins publics » (article 1) ne renferme pas de définition précise du terme « piéton ». C'est donc le sens usuel du mot qui prévaut dans le code, c'est-à-dire « une personne qui circule à pied » comme on peut lire au dictionnaire Le Petit Robert de la langue française. Il s'ensuit qu'une personne qui utilise une aide à la mobilité motorisée (AMM), soit un triporteur, un quadriporteur ou un fauteuil roulant motorisé ne serait pas un piéton au sens strict du terme et que les « dispositions particulières aux piétons » contenues au CSR ne seraient pas applicables à la circulation des personnes en AMM. Il s'agit notamment d'un article du code qui prévoit que : « lorsqu'un trottoir borde la chaussée, un piéton est tenu de l'utiliser. En cas d'impossibilité d'utiliser le trottoir, le piéton doit circuler sur le bord de la chaussée et dans le sens contraire de la circulation des véhicules, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger » (article 452). De même, « lorsqu'un trottoir ne borde une chaussée, un piéton doit circuler sur le bord de la chaussée et dans le sens contraire de la circulation des véhicules, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger » (article 453). Cependant, certaines dispositions du code traitant de la « signalisation routière » (articles 310, 311 et 312) imposent « à toute personne » le respect de la signalisation et s'appliquent, par le fait même, non seulement aux personnes circulant à l'aide d'AMM, mais à l'ensemble des personnes handicapées. Or, cela ne tient aucunement compte de la vitesse, du poids et des gabarits qui distinguent une personne circulant avec une AMM d'un piéton. De plus, ces dispositions ne prennent pas en considération le fait que certaines incapacités, comme celles liées à la vision, à l'audition, à la motricité ainsi qu'à la performance intellectuelle ont un impact sur les aptitudes des personnes à utiliser le réseau routier.

Par ailleurs, rappelons ici qu'un récent rapport d'investigation du coroner recommande à l'Office de faire la promotion de la prévention par rapport à la circulation routière des personnes qui utilisent les AMM<sup>5</sup>. D'une façon plus particulière, l'Office devrait jouer le rôle de « sensibiliser les personnes handicapées utilisant des fauteuils roulants motorisés à se rendre plus visibles, et surtout, à respecter les règles de la circulation en évitant d'emprunter les axes routiers principaux<sup>6</sup> ». L'Office a été également interpellé par les municipalités ainsi que par les citoyens voulant savoir quelles sont les règles gérant les déplacements des AMM. Or, bien que la question de la sécurité dans les déplacements des personnes qui utilisent les AMM constitue une préoccupation importante pour l'Office, le statut fort problématique des utilisateurs des AMM qui empruntent les chemins publics rend difficile, sinon impossible, une intervention efficace de l'Office et des autorités responsables de la sécurité routière.

Du point de vue de l'Office, il est incontestable que les AMM facilitent les déplacements des personnes à mobilité réduite et constituent, dans certains cas, le seul moyen permettant à ces personnes de se déplacer de manière autonome<sup>7</sup>. Or, malgré l'impact positif que l'utilisation des AMM peut avoir sur la participation sociale des personnes handicapées, une référence au cadre légal existant ne permet pas de bien circonscrire cette pratique. En effet, l'application des règles de circulation routière aux personnes qui se déplacent avec une AMM est présentement une question sujette à interprétation. Ceci explique en partie la méconnaissance des règles de circulation routière de la part des usagers de ces équipements. Finalement, les personnes handicapées qui utilisent les AMM rencontrent des difficultés en matière de sécurité, lorsqu'elles empruntent le

---

<sup>5</sup> BUREAU DU CORONER (2006), *Rapport d'investigation du coroner M. Michel Masse suite au décès de M<sup>me</sup> Thérèse Brunelle*, Sorel-Tracy, Bureau du coroner, 2 p.

<sup>6</sup> *Loc. cit.*

<sup>7</sup> Notons que dans d'autres cas, il s'agit d'un usage purement récréatif pour ne pas dire d'un objet de consommation de luxe. En effet, les triporteurs et les quadriporteurs semblent être considérés comme moins « handicapants » qu'un fauteuil roulant manuel ou mû électriquement et, par le fait même, sont perçus positivement. Par ailleurs, le lien qu'on retrouve souvent dans la publicité est celui avec des véhicules récréatifs, surtout les voiturettes utilisées par les golfeurs.

transport en commun et adapté puisque, encore une fois, le cadre légal et réglementaire actuel n'offre qu'une réponse très partielle à cette problématique<sup>8</sup>.

### **Recommandations**

Que les changements législatifs et les démarches de sensibilisation tiennent compte des changements du profil des usagers de la route dû, notamment, au phénomène du vieillissement de la population.

Qu'une définition du piéton tenant compte des particularités de modes de déplacements des personnes handicapées soit introduite au Code de la sécurité routière.

Que soit élaborée une réglementation en matière de déplacements des personnes qui utilisent des AMM sur le réseau routier.

Que soit élaborée une réglementation en matière du transport des AMM et d'autres types d'équipement à bord des véhicules de transport en commun et de transport adapté.

---

<sup>8</sup> Notons que la Table québécoise de la sécurité routière reconnaît l'importance de cette problématique et recommande de mener une étude permettant d'évaluer l'impact des AMM sur la sécurité routière. À ce sujet, voir :

TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2007), *Pour améliorer le bilan routier : premier rapport et recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière*, [s. l. s. n.], p. 48.

### **3. Autres mesures à considérer**

La sécurité routière et l'amélioration du bilan routier sont des enjeux qui interpellent l'ensemble de la population et des acteurs sociaux. À ce titre, l'Office, en tant qu'organisme gouvernemental, prévoit se doter de lignes directrices visant le plus grand respect des dispositions du CSR par ses employés lors de l'exercice de leurs fonctions. Une activité de sensibilisation réalisée de concert avec le Comité de santé et de sécurité du travail fera partie de la démarche. L'Office considère qu'une telle intervention pourrait également améliorer les comportements routiers de ses employés en dehors du contexte de travail en contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité routière. L'Office sera également ouvert à partager son expérience avec d'autres organismes et ministères du gouvernement du Québec qui s'engageraient dans les démarches visant à promouvoir la sécurité routière auprès de ces employés.

En marge de divers commentaires formulés à l'occasion de la présente consultation, l'Office juge à propos de suggérer deux mesures fiscales incitatives qui pourraient faire partie des engagements du gouvernement en faveur de la sécurité routière. En premier lieu, il serait pertinent d'examiner la possibilité d'abolir la taxe de vente du Québec perçue lors de l'achat de feux à décompte numérique et de feux sonores. De même, l'abolition de la taxe de vente du Québec, à l'achat d'un siège d'auto pour enfant, (incluant les équipements spécialisés pour certains enfants handicapés, par exemple : les sièges « gorilla ») devrait également être considérée. Cette dernière mesure, outre de promouvoir la sécurité routière, pourrait compléter les allègements fiscaux en matière de certains produits destinés aux enfants que le gouvernement du Québec a déjà introduits comme faisant partie de sa politique en faveur des familles.





## **Conclusion**

Assurer les déplacements sécuritaires des personnes handicapées est une condition qui contribue à leur intégration sociale. L'Office ne peut donc que saluer les efforts visant l'amélioration de la sécurité des déplacements pour l'ensemble de la population, incluant les personnes handicapées. Toutefois, une approche orientée vers l'avenir doit tenir compte davantage des changements démographiques affectant le profil des usagers de la route. À ce titre, la sécurité des piétons et des personnes qui utilisent les AMM devrait dorénavant faire partie des actions prioritaires visant l'amélioration de la sécurité des déplacements.

L'Office espère que ses commentaires et ses recommandations puissent contribuer à améliorer la sécurité dans les déplacements de l'ensemble de la population, incluant les personnes handicapées.