

---

Consultation publique  
sur la sécurité routière

---

**Mémoire de l'Office des personnes handicapées du Québec**

**Février 2017**

RÉDACTION

Sylvain Manseau  
Conseiller  
Direction des projets interministériels et des  
mandats spéciaux

SUPERVISION

Valérie Vanasse  
Directrice par intérim  
Direction des projets interministériels et des  
mandats spéciaux

COLLABORATION

Katy Bendwell  
Coordonnatrice  
Secrétariat général – Équipe des  
communications

Valéry Thibeault  
Conseillère  
Direction des interventions sectorielles  
stratégiques

APPROBATION

Conseil d'administration de l'Office  
19 avril 2017

LE

28 février 2017

MISE EN PAGE

Jacinthe Bélanger

*Ce document est disponible en médias adaptés  
sur demande.*

## TABLE DES MATIÈRES

---

INTRODUCTION.....	1
1. LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES HANDICAPÉES EN QUELQUES DONNÉES STATISTIQUES .....	3
2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE COMPOSANTE À LA PARTICIPATION SOCIALE DES PERSONNES HANDICAPÉES .....	5
3. PROTÉGER L'USAGER LE PLUS VULNÉRABLE .....	7
3.1 LA CIRCULATION DES AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES SUR LA VOIE PUBLIQUE .....	10
3.2 FAIRE CONNAITRE LE PRINCIPE DE PRUDENCE .....	11
4. PRIVILÉGIER DES AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS ACCESSIBLES .....	13
4.1 ASSURER L'ACCESSIBILITÉ ET LA COHÉRENCE DE L'ENSEMBLE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	15
4.2 PRIVILÉGIER L'OCTROI DE SOUTIEN FINANCIER POUR DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES SANS OBSTACLES.....	17
5. L'EXPÉRIMENTATION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES .....	19
CONCLUSION .....	21
LISTE DES RECOMMANDATIONS .....	23



## INTRODUCTION

L'Office des personnes handicapées du Québec est un organisme gouvernemental qui contribue à accroître la participation sociale des personnes handicapées. Pour ce faire, il travaille de concert avec les organisations concernées à la recherche de solutions efficaces permettant de réduire les obstacles à leur participation sociale. Grâce à une combinaison unique de fonctions, il possède une fine compréhension des enjeux concernant la participation sociale des personnes handicapées.

Rappelons qu'au cours des dernières années le Gouvernement du Québec a fait des choix clairs, notamment, avec l'adoption en 2004 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (la Loi) et en 2009, la politique À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité : Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées. Il est donc impératif que les travaux et propositions sur la sécurité routière s'inscrivent en cohérence avec les orientations édictées dans la Loi ainsi que les choix effectués par le Gouvernement du Québec avec l'adoption de la politique À part entière.

La présente consultation publique sur la sécurité routière, combinée aux possibilités qu'offre la réfection actuelle des infrastructures routières, est une opportunité pour l'Office de formuler des recommandations qui permettront de favoriser les déplacements sécuritaires sans obstacles pour les personnes handicapées.

Le présent mémoire expose, dans un premier temps, quelques données statistiques sur les déplacements des personnes handicapées et souligne le rôle important que joue la sécurité routière pour favoriser leur participation sociale. Il met ensuite l'accent sur l'importance du principe de prudence en vue de protéger l'utilisateur le plus vulnérable ainsi que sur l'accessibilité des aménagements extérieurs qui sont des éléments essentiels pour favoriser des déplacements sécuritaires pour les personnes handicapées.



## 1. LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES HANDICAPÉES EN QUELQUES DONNÉES STATISTIQUES

Au cours des dernières décennies, on constate un accroissement de la participation des personnes handicapées dans différentes sphères d'activité, dont l'éducation, l'emploi, les loisirs, etc. Par conséquent, les personnes handicapées se déplacent davantage et il faut donc qu'elles puissent le faire sans obstacles, et ce, peu importe les moyens de transport utilisés, qu'ils soient actifs ou collectifs<sup>1</sup>. La possibilité de se déplacer sans obstacles permet aux personnes handicapées de réaliser leurs activités quotidiennes (faire les courses, etc.) et d'accomplir leurs rôles sociaux (travailler, étudier, etc.).

Selon l'EQLAV<sup>2</sup>, 15,2 % des Québécoises et des Québécois de 15 ans et plus, vivant en ménage privé, ont une incapacité liée à l'agilité et 13,2 % ont une incapacité liée à la mobilité. Aussi, 7,4 % des adultes québécois ont une incapacité liée à l'audition et 4,6 % ont une incapacité liée à la vision. De plus, 1 % de la population québécoise de 15 ans et plus a une déficience intellectuelle ou un trouble du spectre de l'autisme.

Par ailleurs, parmi les personnes ayant une incapacité liée à la motricité, 75 % utilisent une aide technique<sup>3</sup> pour pallier leur incapacité. Cette proportion augmente avec l'âge pour atteindre 86 % chez celles de 65 ans et plus. On remarque également, qu'à titre de conducteur, même chez les personnes ayant une incapacité, l'automobile représente le mode de déplacement le plus utilisé dans une proportion de 66 %<sup>4</sup>. Nonobstant ce qui précède, il est important de souligner que, proportionnellement, les plus grands

---

<sup>1</sup> Les transports collectifs regroupent les modes de transport en commun (autobus, métro, taxi-bus, etc.), incluant le transport adapté, et permettent de transporter sur un même trajet plusieurs personnes.

<sup>2</sup> Claire FOURNIER, et autres (2013), *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 : Utilisation des services de santé et des services sociaux des personnes avec incapacité*, volume 2, Québec, Institut de la statistique du Québec, 260 p.

<sup>3</sup> Il peut s'agir par exemple d'une canne, d'une marchette, d'un triporteur, d'un fauteuil roulant motorisé ou non, etc.

<sup>4</sup> STATISTIQUE CANADA (2011), *Enquête sociale générale 2010, cycle 24 : Bien-être et stress lié au manque de temps 2010 : fichier de microdonnées à grande diffusion*, Ottawa, n° 12M0024X au catalogue.

utilisateurs de transport collectif sont les personnes avec incapacité de 15 à 34 ans, alors que 73 % des celles-ci l'ont utilisé au cours d'une période d'une année. D'ailleurs, concernant l'utilisation des transports collectifs, selon l'ECI<sup>5</sup>, pour 48 % des Québécoises et Québécois avec incapacités, l'accessibilité des véhicules de transport en commun pose des difficultés. Ajoutons que 38 % de ceux-ci ont également mentionné la difficulté de se rendre aux arrêts ou de les repérer comme étant un obstacle à l'utilisation de ces services.

Aussi, bien que l'on constate une amélioration significative du bilan routier depuis des décennies, de tous les piétons, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent aujourd'hui plus de 40 % des décès liés aux accidents routiers, alors qu'ils ne représentent qu'environ 15 % de la population<sup>6</sup>. Une grande part des facteurs de risques pour les piétons âgés lors des traversées de rue est davantage attribuable à leurs incapacités qu'à leur âge<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> *Enquête canadienne sur l'incapacité de 2012*, Statistique Canada (ISQ 2015a).

<sup>6</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013b), *Table québécoise de la sécurité routière : Troisième rapport de recommandations. Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Québec, Direction des communications, ministère des Transports du Québec, 57 p.

<sup>7</sup> Rapport de recherche – Programme actions concertées. Projet PARI Piétons Âgés : risque et insécurité routière chez une population grandissante. Subvention du Fonds de recherche du Québec - Société et culture; Société de l'assurance automobile du Québec; Fonds de recherche du Québec - Santé. Co-chercheur. Équipe : Marie-Soleil Cloutier (direction, INRS-UCS), Jacques Bergeron (co-chercheur, U. de. M.), Ugo Lachapelle (co-chercheur, UQAM) et Sébastien Lord (co-chercheur, U. de. M.).

## 2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE COMPOSANTE À LA PARTICIPATION SOCIALE DES PERSONNES HANDICAPÉES

La participation sociale des personnes handicapées a progressé au cours des quarante dernières années. La Loi, les politiques ainsi que les programmes spécifiques et généraux s'adressant aux personnes handicapées ont grandement contribué à ce progrès.

Soulignons que la Loi édicte des orientations qui doivent guider l'action gouvernementale. L'une de ces orientations est de favoriser l'adaptation du milieu aux besoins des personnes handicapées (1.2 d) tandis qu'une autre vise à leur offrir une protection maximale contre les facteurs de risque d'apparition de déficience (1.2 f). Cette loi vise principalement à responsabiliser davantage, par une implication accrue, les différents ministères, organismes publics et privés, ainsi que les municipalités quant à leurs actions en vue de favoriser la participation sociale des personnes handicapées.

Pour sa part, la politique À part entière prévoit, comme l'une des conditions essentielles la participation sociale des personnes handicapées, l'aménagement d'environnements accessibles. Soulignons que l'aménagement des infrastructures routières a une incidence directe sur la sécurité routière, notamment pour les usagers en situation de vulnérabilité sur la voie publique, dont les personnes handicapées. Conséquemment, la politique vise à offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût, peu importe le lieu et les moyens utilisés.

En octobre 2016, le Gouvernement du Québec lançait la politique gouvernementale de prévention en santé dont la finalité est d'améliorer la santé et la qualité de vie de la population. Une des orientations de cette politique concerne l'aménagement de communautés et de territoires sains et sécuritaires, notamment en réduisant les risques pour la santé associés à l'environnement, au transport et à l'aménagement du territoire. Cette orientation fait ainsi le pont entre la participation sociale des personnes

handicapées, l'aménagement du territoire, la sécurité routière et la santé. En effet, la réduction des obstacles dans l'aménagement des lieux publics et des transports permet aux personnes handicapées d'être plus actives et de réduire l'isolement, ce qui, par conséquent, a un impact positif sur leur santé physique et psychologique.

Dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière et des actions qui en découleront, il importe donc de tenir compte de ces orientations gouvernementales ainsi que des différentes obligations visant à favoriser la participation sociale des personnes handicapées. D'ailleurs, l'Office souhaite rappeler l'importance d'adopter une approche inclusive, telle que le préconise la politique À part entière. Une telle approche vise à concevoir, dès le départ, des lois, des politiques, des programmes et des services sans obstacles pour l'ensemble de la population, incluant les personnes handicapées. Elle permet ainsi de prendre en compte les besoins de l'ensemble des personnes, dont celles ayant des incapacités, lors de la révision et de l'élaboration de mesures à portée générale de manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire de recourir, après coup, à des adaptations ou à des démarches particulières pour favoriser la participation sociale de certains groupes de la population.

Cette approche inclusive doit trouver écho dans les actions futures qui permettront de poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec. Cette approche s'inscrit d'ailleurs en cohérence avec la protection de tous les usagers de la route, comme le prévoit le principe de prudence en sécurité routière.

### 3. PROTÉGER L'USAGER LE PLUS VULNÉRABLE<sup>8</sup>

Les règles de sécurité routière, l'aménagement du réseau routier et les infrastructures ont longtemps visé la primauté et la fluidité de l'automobile sur les routes et ce, parfois au détriment de la sécurité de certains usagers, dont ceux en situation de vulnérabilité. L'amélioration de la sécurité routière doit s'inscrire dans une démarche globale qui met au centre de ses préoccupations la sécurité des usagers qui sont en situation de plus grande vulnérabilité, dont les personnes handicapées. On parle ici d'une approche systémique en sécurité routière, c'est-à-dire d'une approche d'intervention globale qui touche tant les comportements des usagers, l'aménagement des infrastructures, les véhicules que le recours aux technologies.

C'est en ce sens que la modernisation du Code de la sécurité routière ne doit pas uniquement viser à régir l'utilisation de véhicules ou leur circulation sur les chemins publics. Il doit permettre, avant tout, la cohabitation sécuritaire entre l'ensemble des usagers. Cette approche systémique intègre de facto le principe de prudence. Ce principe à l'égard de l'utilisateur en situation de vulnérabilité prévoit que le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation<sup>9</sup>. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers qui sont le plus en situation de vulnérabilité, dont les personnes handicapées qui circulent sur la voie publique.

Le principe de prudence concerne l'ensemble des utilisateurs du réseau routier. Peu importe le mode de déplacement, ce principe impute l'obligation de prudence du conducteur ou de l'utilisateur de la route le plus imposant à l'égard de ceux plus vulnérables. De cette manière, le cycliste doit adopter un comportement faisant preuve de prudence accrue envers le piéton, de même que le conducteur d'un camion ou d'une

---

<sup>8</sup> Dans son premier rapport, la Table québécoise de la sécurité routière définissait les usagers vulnérables comme étant les personnes les plus à risque de décéder ou d'être blessées gravement sur le réseau routier en raison de l'absence de protection. On y retrouve essentiellement les piétons, les cyclistes et les utilisateurs d'aide à la mobilité motorisée. Plusieurs caractéristiques personnelles peuvent venir hiérarchiser le niveau de vulnérabilité en fonction de l'âge ou des incapacités par exemple.

<sup>9</sup> Code de la route en France, 2008.

automobile envers les usagers plus vulnérables. Il prévoit également des aménagements sans obstacles qui visent à assurer une plus grande accessibilité et une plus grande sécurité pour les usagers en situation de vulnérabilité, dont les personnes handicapées.

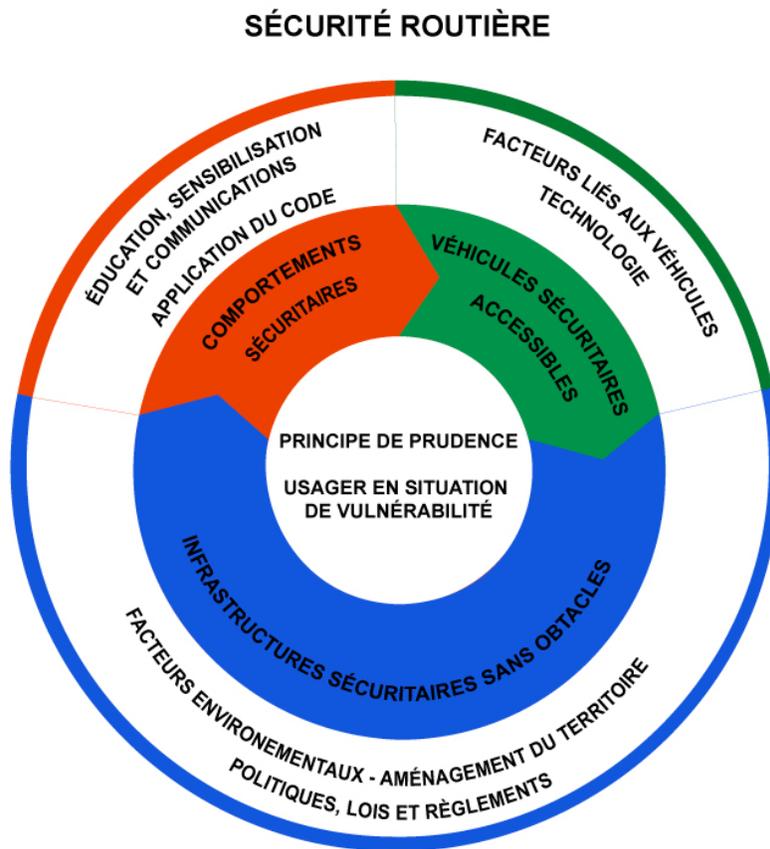


Figure 1 - Source : Office des personnes handicapées du Québec

Comme présenté dans ce graphique, le principe de prudence, dans une approche systémique de sécurité routière, est central pour assurer la protection des usagers en situation de vulnérabilité. Ce principe doit être jumelé avec des interventions visant les comportements des usagers, des aménagements sans obstacles ou des véhicules

sécuritaires. Il doit tenir compte de l'ensemble des déplacements des usagers du réseau routier, en priorisant les initiatives à l'égard de ceux en situation de plus grande vulnérabilité.

Sous réserve des lois et des règles applicables, le principe de prudence reconnaît le droit à l'ensemble des usagers à utiliser le réseau routier, peu importe son choix modal. L'obligation de prudence revient donc à l'ensemble des usagers de la route, soit d'adopter un comportement prudent envers ceux plus vulnérables, et ce, dans le respect du choix de leur mode de déplacement.

L'intégration du principe de prudence dans le Code de la sécurité routière suggère que celui-ci soit implicite à l'ensemble des règles de conduite pour tous. Pour ce faire, il importe de définir davantage, dans le Code de la sécurité routière, les différents utilisateurs du réseau routier ainsi que les règles qui régissent les interactions avec chacun d'eux.

### **Recommandation 1**

L'Office recommande au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, qu'il réalise les modifications suivantes :

- a) Que soit inscrit de façon explicite, dans le préambule du Code de sécurité routière, le principe de prudence;
- b) Que soient clairement définis, dans le Code de la sécurité routière, les notions d'usagers en situation de vulnérabilité ainsi que les critères et la hiérarchisation de la vulnérabilité entre les différents utilisateurs du réseau routier. Devront également être précisées, dans ces modifications, les responsabilités et règles respectives des différents usagers de la route en se basant sur le principe de prudence.

### 3.1 La circulation des aides à la mobilité motorisées sur la voie publique

Parmi ces usagers en situation de vulnérabilité, l'Office tient à souligner l'importance de poursuivre l'expérimentation concernant l'utilisation d'aides à la mobilité motorisées (AMM) sur les voies publiques.

L'utilisation d'AMM vient faciliter les déplacements de personnes ayant une incapacité et leur permet de réaliser leurs habitudes de vie, telles que se rendre au travail ou à l'école. Avant 2010, peu de données existent quant aux accidents routiers impliquant une AMM. En effet, avant cette date, les rapports d'accidents routiers ne permettaient pas un tel décompte. Or, les modifications apportées à ceux-ci permettent maintenant d'en faire la compilation. Ainsi, de mars 2010 à 2012, 117 accidents impliquant des utilisateurs d'AMM ont été compilés. De ceux-ci, 6 furent mortels (MTQ 2013b).

Par ailleurs, plusieurs obstacles pouvant compromettre la sécurité routière des personnes handicapées se déplaçant à l'aide d'une AMM avaient été identifiés. En premier lieu, on note l'absence d'un encadrement précisant les comportements sécuritaires à adopter lorsque les personnes handicapées se déplacent sur le réseau routier à l'aide d'une AMM. Aussi, le fait est que les AMM fournies aux personnes handicapées ne répondent pas toujours aux normes de sécurité en vigueur.

Par conséquent, jusqu'en juin 2018, un projet pilote expérimente de nouvelles règles de circulation pour les utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées. L'utilisation de ces appareils n'était jusqu'alors pas régie par le Code de la sécurité routière. Ce projet pilote vise à expérimenter l'utilisation des aides à la mobilité motorisées sur les infrastructures routières en valorisant la sécurité de tous les usagers. Celui-ci devrait également permettre au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) d'évaluer la cohabitation des utilisateurs d'AMM avec les autres usagers du réseau routier en fonction des règles établies au projet pilote. D'ailleurs, il est déjà prévu au Plan 2015-2019 des engagements

gouvernementaux des collaborations quant à l'identification et à la mise en œuvre de normes, de réglementations et de dispositions concernant la circulation des AMM. À cet égard, et considérant l'évaluation qui en sera faite, l'Office souhaite que les dispositions facilitant la circulation et la sécurité des utilisateurs des aides à la mobilité motorisées, qui seront incluses au Code de la sécurité routière, se basent sur le principe de prudence.

### 3.2 Faire connaître le principe de prudence

Tel que mentionné précédemment, le principe de prudence établit des règles de cohabitation sécuritaire entre les différents usagers du réseau routier. Pour favoriser leurs applications, il faut s'assurer que tous les usagers adoptent des comportements prudents et respectueux, notamment, envers les usagers en situation de vulnérabilité. Cette façon de faire nécessite que le Code de la sécurité routière fasse état des comportements attendus des usagers et en sanctionne les écarts par des dispositions pénales. Dans son application, le principe de prudence et les comportements attendus de chacun des usagers devraient être connus de tous. Dans son parcours, un usager de la route peut changer de mode de déplacement à plusieurs reprises pouvant passer, par exemple, de conducteur d'un véhicule automobile à utilisateur d'aide à la mobilité motorisée sur le réseau routier. La connaissance par la population de l'ensemble des règles et comportements attendus par les usagers du réseau routier est par conséquent primordiale.

#### **Recommandation 2**

L'Office recommande à la Société d'assurance automobile du Québec de faire connaître et de sensibiliser l'ensemble de la population au principe de prudence, par des campagnes d'information et de sensibilisation.

Cette mise en valeur du principe de prudence nécessite la collaboration de plusieurs acteurs tels les municipalités régionales de comté, les municipalités, les organismes de transport, les corps policiers, les représentants du mouvement d'action communautaire

autonome des personnes handicapées, le réseau de la santé et des services sociaux, etc. L'ensemble de ces acteurs a un rôle important à jouer concernant l'aménagement du territoire, la planification des systèmes de transport, l'entretien de la voirie routière, l'application des règles ou en ce qui a trait à l'information des usagers. Il est impératif que tous se mobilisent et contribuent de façon significative, selon leurs champs d'expertise, au développement d'une perspective d'ensemble qui prend en compte la réalité de tous les usagers, dont les personnes handicapées, en matière de sécurité routière. En ce sens, il est important que les acteurs concernés soient impliqués, mobilisés, informés et sensibilisés.

### **Recommandation 3**

L'Office recommande à la Société d'assurance automobile du Québec de soutenir la concertation des différents acteurs régionaux et locaux afin d'assurer une meilleure cohérence et coordination des activités de sensibilisation dans la mise en œuvre du principe de prudence auprès des différentes localités du Québec.

#### 4. PRIVILÉGIER DES AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS ACCESSIBLES

L'aménagement d'infrastructures accessibles est l'un des moyens privilégiés afin de favoriser l'accès sécuritaire, pour l'ensemble des citoyens, aux bâtiments, aux systèmes de transport et aux services dans la communauté. En matière d'aménagement des infrastructures extérieures, certaines normes existent quant à leur conception sans obstacles. Toutefois, celles-ci sont souvent minimales, non exhaustives et généralement méconnues. De plus, certaines pratiques établies ne sont pas harmonisées, ni partagées entre les intervenants concernés. Les déplacements des usagers en situation de vulnérabilité, notamment ceux des personnes handicapées, ne sont pas toujours pris en compte dans l'aménagement des voies, des espaces publics extérieurs et des systèmes de transport collectif. Pourtant, leur accessibilité, en plus de bénéficier aux personnes handicapées, a une portée universelle qui profite indéniablement à l'ensemble de la population.

Différents modèles d'aménagement des infrastructures routières ou extérieures ont fait leur apparition au cours des dernières années : rue partagée, rue complète, carrefour giratoire, etc. Ceux-ci sont mis en places souvent sans analyse d'impact sur les usagers vulnérables, sans évaluation et sans harmonisation avec l'ensemble des éléments qui composent l'aménagement du territoire. Plusieurs modèles peuvent constituer des obstacles supplémentaires pour les personnes handicapées entraînant, par le fait même, des ruptures dans la chaîne de déplacement et compromettant ainsi leur sécurité et leur accès aux services et aux différents moyens de transport. Certains aménagements et infrastructures peuvent même s'avérer particulièrement dangereux pour les personnes handicapées.

L'harmonisation de ces aménagements extérieurs devrait reposer sur un encadrement normatif plus restrictif, basé sur les données probantes et les bonnes pratiques. Toutefois, le Québec, comparativement à d'autres législations, ne s'est pas doté d'un outil législatif ou réglementaire permettant d'assurer l'accessibilité des aménagements

extérieurs de manière uniforme et harmonisée sur l'ensemble de son territoire. C'est pourquoi l'Office considère que des travaux doivent être menés en vue d'améliorer l'encadrement législatif ou réglementaire relatif à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs.

Le MTMDET, en collaboration avec l'Office, la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, et le ministère de la Santé et des Services sociaux, a d'ailleurs pris un engagement en ce sens dans le cadre du Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux visant à favoriser la mise en œuvre de la politique À part entière. Cet engagement vise à réaliser, en cohérence avec les initiatives de sécurité routière et de mobilité durable, une étude sur la faisabilité de la mise en place d'une législation ou d'une réglementation relative à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs, d'ici 2019. Cette étude ainsi que différentes autres initiatives pourront alimenter les réflexions visant à améliorer l'encadrement législatif ou réglementaire relatif à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs. Pour ce faire, il apparaît nécessaire de mettre en place une instance de concertation réunissant les partenaires concernés. Plus particulièrement, l'Office propose de se joindre au MTMDET dans le cadre d'un comité conjoint ayant comme mandat, en collaboration avec les acteurs concernés, d'examiner les enjeux et de proposer des solutions visant à améliorer l'encadrement législatif ou réglementaire relatif à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs.

#### **Recommandation 4**

L'Office recommande la mise en place d'un comité conjoint MTMDET — Office ayant pour mandat, en collaboration avec les acteurs concernés, d'examiner les enjeux et de proposer des solutions visant à améliorer l'encadrement législatif ou réglementaire relatif à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs.

## 4.1 Assurer l'accessibilité et la cohérence de l'ensemble de l'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire joue un rôle prépondérant en matière de sécurité routière. Celui-ci influence les comportements tant des conducteurs de véhicules que des utilisateurs des modes de déplacements actifs. Par exemple, les différents aménagements peuvent contribuer à la modération de la circulation automobile. Sur le plan physique, ils peuvent également assurer une protection accrue pour les piétons et les usagers en situation de vulnérabilité. Les personnes handicapées ayant une incapacité liée à la motricité et qui se déplacent avec une aide à la marche ont plus de risques, lors de leur traversée, de terminer sur un feu rouge<sup>10</sup>. Ainsi, lors des traversées de rue, un décompte protégé suffisamment long pour les piétons peut diminuer les conflits entre les différents usagers et permettre aux piétons handicapés de traverser de façon sécuritaire.

À une autre échelle, la réalisation d'un aménagement accessible ne garantit pas à lui seul un cheminement sans obstacles. Il faut prévoir les interventions de façon globale, avec une vision d'ensemble de tous les déplacements des usagers. Par exemple, des services de transports collectifs accessibles ne le seront pas totalement si les infrastructures les desservant (abribus, trottoirs, signalisation, etc.) ne le sont pas. La difficulté à se rendre aux arrêts où à repérer les points d'arrêts d'autobus est d'ailleurs une des raisons invoquées par les personnes handicapées pour expliquer les obstacles à l'utilisation des services de transports en commun<sup>11</sup>. Ainsi, des infrastructures bien conçues peuvent aussi favoriser l'utilisation du transport collectif pour tous. C'est

---

<sup>10</sup> Rapport de recherche – Programme actions concertées. Projet PARI Piétons Âgés : risque et insécurité routière chez une population grandissante. Subvention du Fonds de recherche du Québec - Société et culture; Société de l'assurance automobile du Québec; Fonds de recherche du Québec - Santé. Co-chercheur. Équipe : Marie-Soleil Cloutier (direction, INRS-UCS), Jacques Bergeron (co-chercheur, U. de. M.), Ugo Lachapelle (co-chercheur, UQAM) et Sébastien Lord (co-chercheur, U. de. M.).

<sup>11</sup> OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC, *Évaluation de la politique À part entière, pour un véritable exercice du droit à l'égalité, Les déplacements des personnes handicapées : l'accès aux transports et l'accessibilité des bâtiments et des lieux publics*, Décembre 2016.

pourquoi, dans l'application du principe de prudence, l'aménagement du territoire en fonction de la réalité vécue par les différents usagers peut assurer une plus grande sécurité pour des personnes en situation de vulnérabilité.

À cet égard, l'application de l'approche inclusive et du principe de prudence à l'aménagement du territoire exige que l'on tienne compte des besoins de l'ensemble des usagers en matière de sécurité, d'accessibilité et de mobilité lors de la planification, la réalisation ou l'entretien des infrastructures du réseau routier et des systèmes de transport. L'entretien saisonnier (déneigement, épandage d'abrasifs, etc.) est également un élément important et contribue à favoriser les déplacements sécuritaires des personnes handicapées. Afin de favoriser un réseau routier et des infrastructures sécuritaires, accessibles et sans obstacles pour tous, la planification des systèmes de transports de même que des interventions d'entretien doivent se faire de concert avec celle de l'aménagement du territoire.

Actuellement, l'aménagement du territoire, les travaux de voirie et la planification des transports ne sont pas toujours réalisés de façon concertée. À différents paliers, que ce soit à l'échelle provinciale, régionale ou locale, les intervenants sont multiples, les intérêts souvent hétérogènes et le leadership morcelé. Il en résulte donc des discontinuités, des conflits d'usage ou une inadéquation entre l'environnement bâti, les infrastructures de transport et les besoins des usagers, notamment ceux en situation de plus grande vulnérabilité.

#### **Recommandation 5**

L'Office recommande que le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire examine la possibilité de proposer des modifications à la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme afin d'instaurer un mode de planification intégrée et concertée des transports et de l'aménagement du territoire reposant sur le principe de prudence et du parcours sans obstacles.

## 4.2 Privilégier l'octroi de soutien financier pour des projets d'infrastructures sans obstacles

Depuis plusieurs années, le Gouvernement du Québec et les municipalités ont entrepris une réfection et une modernisation des infrastructures routières. Ces chantiers représentent des opportunités à saisir afin de mettre en place des solutions pour aménager des milieux qui favorisent une chaîne de déplacement sans obstacles pour les personnes handicapées, tout en assurant leur sécurité.

À titre d'exemple, les villages-relais sont bien plus que des infrastructures de services et, en permettant aux conducteurs de faire des pauses régulières pour contrer les effets de la fatigue, ils jouent un rôle important en matière de sécurité routière. Or, afin de bien jouer ce rôle pour l'ensemble des citoyens, les infrastructures et les commerces qui les composent doivent être accessibles aux personnes handicapées. Pour ce faire, ils doivent pouvoir bénéficier d'une aide financière permettant leur accessibilité.

Ainsi, plusieurs ministères et organismes publics administrent différents programmes de certification ou d'aide financière destinés aux projets d'immobilisation d'infrastructures, installations et établissements publics ou privés. Ces programmes concernent plusieurs secteurs comme les transports, l'aménagement du territoire, les loisirs, le tourisme et l'habitation. Cependant, ces programmes ne sont assortis d'aucune obligation en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées.

Que ce soit pour le développement, la réfection ou l'amélioration du réseau routier, des infrastructures municipales et des systèmes de transports, l'Office recommande :

**Recommandation 6**

L'Office recommande au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire d'intégrer des critères d'accessibilité comme condition d'octroi de subvention pour tous les programmes d'aide financière destinés aux projets d'immobilisations des infrastructures routières et des aménagements afférents.

## 5. L'EXPÉRIMENTATION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

Les avancées technologiques au cours des dernières décennies ont grandement contribué à l'amélioration du bilan routier. Les véhicules sont aujourd'hui plus sûrs et sécuritaires pour leurs occupants et les autres usagers du réseau routier. Les nouvelles technologies ont également contribué à rendre plus accessibles les transports aux personnes handicapées que ce soit par l'adaptation de véhicules privés ou l'accessibilité aux véhicules de transports collectifs. L'intégration technologique aux aménagements routiers, tels des feux sonores, a aussi permis aux personnes handicapées de se déplacer de façon plus autonome et sécuritaire. En somme, l'innovation et le développement des technologies entourant les véhicules et les infrastructures routières ont eu un impact positif afin de rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements des différents usagers de la route et pour favoriser l'autonomie des déplacements des personnes handicapées.

Par contre, le développement technologique peut également engendrer quelques défis sur le plan de la sécurité routière des usagers en situation de plus grande vulnérabilité, notamment des personnes handicapées. À titre d'exemple, l'arrivée des voitures électriques sur le réseau routier, qui sont plus silencieuses, peut représenter un risque dans les déplacements des personnes ayant une incapacité visuelle qui utilisent les sons émis par les véhicules afin de s'orienter et déterminer la priorité de passage. L'arrivée probable sur nos routes des voitures autonomes pourrait également poser certains défis en matière de sécurité routière pour les personnes handicapées notamment dans les zones de conflits, comme les intersections.

En conséquence, il importe de s'assurer que les technologies, appliquées aux véhicules ou aux infrastructures routières, sont sécuritaires pour les usagers en situation de vulnérabilité. L'expérimentation doit être faite en ce sens, et non seulement selon une logique de circulation automobile. En ce sens, l'Office rappelle que le principe de

prudence devrait toujours être au centre des expérimentations et de la mise en service de nouvelles technologies dans les véhicules ou lors de l'aménagement des infrastructures routières en s'assurant de toujours tenir compte de l'utilisateur en situation de plus grande vulnérabilité.

## CONCLUSION

L'Office considère que l'amélioration de la sécurité routière pour tous, mais plus particulièrement pour les usagers en situation de vulnérabilité, dont les personnes handicapées, passe par une approche systémique en sécurité routière qui place en son centre le principe de prudence. Ceci nécessite de prendre en compte l'ensemble des composantes de la sécurité routière comme un tout interrelié et interdépendant. Pour ce faire, cela exige un changement d'approche en matière de sécurité routière au Québec, qui reconnaît l'importance d'assurer la sécurité de l'utilisateur en situation de plus grande vulnérabilité sur le réseau routier. Ceci doit également se concrétiser par des interventions conséquentes, et ce, tant au niveau de l'aménagement du territoire, de la planification des systèmes de transport, des comportements des usagers que de l'intégration concernant les nouvelles technologies de transport.

La possibilité de se déplacer de façon sécuritaire est un élément essentiel à la participation sociale des personnes handicapées, étant donné qu'elle leur permet d'effectuer leurs activités quotidiennes et d'accomplir leurs rôles sociaux. Pour favoriser les déplacements sécuritaires et sans obstacles pour les personnes handicapées, il est impératif que l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transports ne soit pas planifiée et traitée de façon isolée. Celle-ci doit se faire de façon concertée et avec une vision d'ensemble ayant pour objectif d'assurer une chaîne continue de déplacements sans obstacles. Au-delà du bilan routier, l'amélioration de la sécurité routière repose sur un ensemble de facteurs et de mesures qui doivent également favoriser la participation sociale des personnes handicapées.



### **Recommandation 1**

L'Office recommande au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports :

- a) que soit inscrit de façon explicite le principe de prudence dans le préambule du Code de la sécurité routière;
- b) que soient clairement définis, dans le Code de la sécurité routière, les notions d'usagers en situation de vulnérabilité ainsi que les critères et la hiérarchisation de la vulnérabilité entre les différents utilisateurs du réseau routier. Devront également être précisées dans ces modifications les responsabilités et règles respectives des différents usagers de la route en se basant sur le principe de prudence.

### **Recommandation 2**

L'Office recommande à la Société d'assurance automobile du Québec de faire connaître et de sensibiliser l'ensemble de la population au principe de prudence, par des campagnes d'information et de sensibilisation.

### **Recommandation 3**

L'Office recommande à la Société d'assurance automobile du Québec de soutenir la concertation des différents acteurs régionaux et locaux afin d'assurer une meilleure cohérence et coordination des activités de sensibilisation dans la mise en œuvre du principe de prudence auprès des différentes localités du Québec.

#### **Recommandation 4**

L'Office recommande la mise en place d'un comité conjoint MTMDET — Office ayant pour mandat, en collaboration avec les acteurs concernés, d'examiner les enjeux et de proposer des solutions visant à améliorer l'encadrement législatif ou réglementaire relatif à la conception sans obstacles des aménagements extérieurs.

#### **Recommandation 5**

L'Office recommande que le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire examine la possibilité de proposer des modifications à la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme afin d'instaurer un mode de planification intégrée et concertée des transports et de l'aménagement du territoire reposant sur le principe de prudence et du parcours sans obstacles.

#### **Recommandation 6**

L'Office recommande au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire d'intégrer des critères d'accessibilité comme condition d'octroi de subvention pour tous les programmes d'aide financière destinés aux projets d'immobilisations des infrastructures routières et des aménagements afférents.



*Office des personnes  
handicapées*

Québec 