



**Mémoire concernant la consultation publique  
sur la sécurité routière mené par la Société  
de l'assurance automobile du Québec**

**Déposé par le Regroupement des personnes  
handicapées visuelle (région 03-12)**

**Mars 2017**

**RÉDACTION**

René Binet – Directeur général RPHV (03-12)

**Avec la collaboration**

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)

Regroupement des organismes de personnes handicapées (ROP 03)

**Date de transmission**

**2 mars 2017**

Regroupement des personnes handicapées visuelles (Régions 03-12)

503, rue du Prince-Édouard, bureau 100

Québec (Québec) G1K 2M8

Téléphone : 418 649-0333

Courriel : [rphv@rphv0312.org](mailto:rphv@rphv0312.org)

Site Internet : [www.rphv0312.org](http://www.rphv0312.org)

## Tables des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
<b>Les feux sonores</b> .....	<b>4</b>
<b>Partage de la route</b> .....	<b>5</b>
<b>Carrefours giratoires</b> .....	<b>6</b>
<b>Accentuer la recherche</b> .....	<b>8</b>
<b>Norme rattachée à l'installation de dalles podotactiles</b> .....	<b>9</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>9</b>

## **Mémoire consultation publique sur la sécurité routière**

**Déposé par le Regroupement des personnes handicapées visuelle (régions 03-12)**

**2 mars 2017**

### **Introduction**

Le Regroupement des personnes handicapées visuelles (régions 03-12), est un organisme sans but lucratif dont les deux principales missions sont d'offrir des services et de défendre les droits et intérêts des personnes handicapées visuelles des régions de Québec et de Chaudière/Appalaches.

Dans ce mémoire, nous souhaitons vous démontrer qu'il y a un travail important à faire pour que les personnes aveugles et malvoyantes se déplacent dans nos rues en toute sécurité. Que ce soit Des feux sonores inclus dans les contrôleurs de feux de circulation dès leur conception, des modifications au niveau des pistes multifonctionnelles, une étude afin de rendre les carrefours giratoires conforme aux normes d'accessibilité universelle, accentuer la recherche, et une norme sur l'installation de dalles podotactiles nous apparaissent comme des pistes de solution pour y arriver.

### **Les feux sonores**

Pour plusieurs personnes handicapées de la vue, la traversée des intersections peut être périlleuse. Afin de leur permettre de faire des traversées sécuritaires, il est recommandé d'installer des feux sonores, équipement leur permettant d'être avertis qu'elles peuvent traverser tout comme les personnes voyantes. Cependant, la simple installation de quelques feux sonores dans une municipalité n'est pas suffisante pour garantir la sécurité des personnes

aveugles et malvoyantes. Comme l'ensemble des piétons, les personnes en situation de handicap visuel devraient être en mesure de savoir en tout temps lorsqu'il est sécuritaire de traverser. Pour cette raison, le RPHV (03-12) demande que la fonctionnalité des feux sonores soit intégrée aux feux lumineux dès la planche à dessin. Il est impératif que les opérateurs de feux de circulation incluent cela dans leur cahier des charges lorsqu'ils font un appel d'offres.

En attendant que cette mesure soit effective, nous demandons d'inclure dans le code de sécurité routière des dispositions suivant lesquelles il y aurait obligation d'interdire le VDFR aux carrefours où l'installation d'un feu sonore est recommandée par un spécialiste en orientation et mobilité des Centres de réadaptation en déficience visuelle. En effet, pour des raisons évidentes de sécurité, la norme québécoise sur les feux sonores exige que le virage à droite sur feu rouge soit interdit aux carrefours où ils sont installés. (Voir 7.9 Guide de mise en œuvre du VDFR) Comme les municipalités répugnent à retirer à leurs automobilistes le privilège du VDFR, même sur une base limitée, elles refusent de plus en plus souvent d'installer des signaux sonores là où ils sont pourtant recommandés par les spécialistes. Il est inacceptable de nuire à la sécurité des déplacements d'un pan entier de la population pour des considérations de fluidité de circulation.

## **Partage de la route**

La popularité des transports actifs, notamment du vélo, a entraîné une multiplication des pistes cyclables ou multifonctionnelles. Malheureusement, ces aménagements ne prennent pas toujours en compte les besoins des piétons, particulièrement ceux des personnes ayant une limitation visuelle. Cela peut les amener, à leur insu, à circuler sur une piste cyclable mal balisée, ou, dans le cas des pistes multifonctionnelles, à dévier dans la zone réservée aux cyclistes.

Il importe donc que les pistes cyclables soient complètement isolées de la zone empruntée par les piétons. Lorsqu'une situation d'exception ne permet pas cette ségrégation, il faut exiger au minimum l'aménagement d'une séparation physique facilement détectable par les personnes aveugles et malvoyantes. En l'absence de cette démarcation physique, des collisions sont prévisibles avec les cyclistes, car les personnes ayant une déficience visuelle ne les voient pas et ne les entendent pas arriver.

De plus, l'interdiction faite aux vélos de circuler sur les trottoirs doit, à notre avis, être maintenue, tout comme l'obligation de s'immobiliser à un panneau d'arrêt.

## Carrefours giratoires

Le carrefour giratoire est présenté par le Ministère des Transports du Québec comme offrant une grande sécurité aux usagers de la route tout en permettant une bonne fluidité de circulation. Apparu sur le réseau routier québécois au début des années 2000, c'est un aménagement de plus en plus populaire. En 2014, 42 carrefours giratoires avaient été recensés sur notre territoire.

Il est cependant important de se demander si les carrefours giratoires sont accessibles pour l'ensemble des citoyens. Le gouvernement québécois s'est d'ailleurs posé cette question en 2011, lorsqu'il a lancé un programme de recherche en sécurité routière. Déjà à ce moment, la question de l'accessibilité pour les personnes aveugles et amblyopes était déjà soulevée puisque nous pouvons lire dans le guide d'appel de proposition le besoin de recherche suivant : « Déterminer les problématiques particulières de ce type d'aménagement pour les piétons (incluant les personnes à mobilité réduite, les amblyopes et les aveugles) et les cyclistes. »

Le RPHV (03-12) fut surpris, lorsque nous avons consulté le rapport de recherche qui a été déposé en 2015, de constater que les personnes non voyantes n'ont pas été incluses dans cette recherche, malgré l'identification très claire de ce besoin. Tout au plus pouvons-nous lire dans la section « Limitations et perspectives » : « L'enquête sur les préférences des piétons envers les carrefours giratoires a attiré de l'intérêt de la part de groupes représentant les personnes handicapées, mais il n'a pas été possible de recueillir assez de réponses de la part de ces personnes pour en faire l'analyse et contraster leurs réponses de celles de la population en générale. Notamment, le peu de réponses est dû au manque d'accessibilité au départ du site renfermant cette consultation. Les carrefours giratoires sont une source d'inquiétude pour ces usagers, car ils en sont moins familiers et les considèrent moins sécuritaires que les carrefours à feux (qui peuvent être équipés d'un signal sonore). Une suite à ce travail est d'explorer le rapport entre les perceptions et préférences des usagers avec leur sécurité objective. Cela a été tenté dans ce projet, mais le travail est limité par le nombre d'observations d'interactions entre piétons et véhicules. » (Référence : SAULNIER, Nicolas. ST-AUBIN, Paul. BURNS, Shaun. et al. Sécurité des carrefours giratoires, Rapport final de recherche, 2015.)

Contrairement à ce qu'affirme cette citation, les carrefours giratoires ne sont pas une source d'inquiétude pour les personnes non voyantes par manque de familiarisation à cet environnement. Ils sont une source d'appréhension parce qu'ils ne sont pas accessibles et ne permettent pas à une personne en situation de handicap visuel de traverser de manière sécuritaire. Les personnes aveugles utilisent différentes stratégies pour être en mesure de traverser une rue, reposant majoritairement sur l'écoute des bruits de la circulation. Force est de constater que le carrefour giratoire ne donne pas assez d'information sonore à un piéton non voyant pour lui permettre de le traverser. Voici une liste non exhaustive des différents problèmes éprouvés :

- La procédure pour traverser les zones piétonnes se base uniquement sur l'analyse visuelle de la situation (regarder la circulation, s'assurer que l'automobiliste nous a bien remarqués et qu'il s'arrête pour nous laisser passer, etc.).
- Dans les carrefours giratoires à plus d'une voie, même si un automobiliste s'arrête pour laisser passer un piéton, il n'est pas dit que les autres conducteurs auront vu la personne et s'arrêteront pour la laisser passer. Cela peut occasionner des accidents graves.
- Les personnes aveugles utilisent beaucoup le bruit de la circulation pour maintenir une ligne d'orientation. Le fait qu'un carrefour soit circulaire rend cette tâche presque impossible.
- Il est très difficile pour une personne non voyante de détecter les traverses piétonnières des carrefours giratoires.
- Finalement, il est ardu de détecter l'orientation des véhicules aux sorties des carrefours giratoires et de comprendre les raisons de l'arrêt d'un véhicule en entrée de carrefour (piétons, circulation ou autres).

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons un moratoire dans l'installation de carrefours giratoires dans les milieux où des piétons pourraient être amenés à circuler. Étant donné que certaines municipalités se sont dotées de ce type de carrefour emprunté par des piétons, il est impératif que le ministère des Transports mette en place une étude sur une façon de rendre les carrefours giratoires conformes aux normes d'accessibilité universelle. Cette étude doit obligatoirement inclure des tests utilisateurs pour évaluer l'efficacité des mesures proposées et doit être mise en place dès que possible.

## Accentuer la recherche

Durant 2015, une étude portant sur l'utilisabilité de dalles podotactiles installées sur le territoire de la Ville de Québec a été effectuée par le Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (CIRRIS), en partenariat avec le milieu communautaire, la Ville de Québec et le RTC. Issue d'une demande des acteurs terrains, cette recherche a pu prendre place dans une programmation « Ville inclusive » où le partenariat recherche-communauté se fondait sur une approche participative. Cette approche allait de l'identification des pistes de recherche à la diffusion des résultats tel que nous le faisons par ce mémoire, passant également par la recherche documentaire, le recrutement et la rédaction du protocole de recherche. Cette étude a permis notamment d'amorcer une position documentée sur l'installation de ce type de matériel. <http://villeinclusive.com/projet/utilisabilite-dalles-podotactiles/>

Aussi, tout comme le dossier des carrefours giratoires, nous demandons que Transports Québec fasse une plus grande place à la recherche et aux tests utilisateurs lorsque l'on prévoit de nouvelles infrastructures ou la modification de celles qui sont déjà installées. Il nous apparaît primordial de connaître ce qui existe ailleurs sur la planète et de valider l'utilisabilité des recommandations ou solutions proposées sur nos territoires. Des recherches permettraient d'adapter voire de développer de nouvelles solutions. Il est également essentiel de faciliter la participation des personnes handicapées au processus de recherche tel que voulue par la Loi sur le développement durable autant que celle sur l'exercice des droits des personnes handicapées. (Voir mémoire COPHAN déposé à Montréal). Par exemple, cela signifie pour le RPHV03 12 :

- Cueillette des besoins auprès du milieu communautaire par les ministères et organismes autant que par les fonds de recherche.
- Analyse des recherches spécifiques aux personnes ayant des limitations ailleurs au Canada et dans le monde et diffusion aux organismes communautaires, publics et privés concernés.
- Appel à projet spécifiques aux besoins de déplacements des personnes ayant des limitations et inclusion dans des projets génériques (voir dans la partie ci-dessus le raté de la recherche sur les carrefours giratoires ou la réussite à venir de la recherche sur les infrastructures piétonnières accessibles aux personnes ayant des limitations également financée par le FQRSNT et la SAAQ).
- Obligation de résultats quant à l'accessibilité du processus de recherche incluant notamment la consultation en ligne et les résultats.



## **Norme rattachée à l'installation de dalles podotactiles**

Suite au rapport de recherche cité au point précédent, nous demandons que Transport-Québec en collaboration avec les municipalités, le milieu communautaire, le réseau de la santé et des services sociaux, élabore une norme sur l'Installation de dalles podotactiles. «L'implication du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec et d'autres municipalités, pour un projet à plus grande échelle, semble nécessaire afin d'uniformiser et de standardiser le processus d'implantation de ce type de dispositifs podotactiles au Québec.» ((ÉVALUATION DE L'UTILISABILITÉ DE DALLES PODOTACTILES INSTALLÉES SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC : ÉTUDE PILOTE page 25)

## **Conclusion**

Pour les personnes aveugles et malvoyantes, la sécurité des déplacements à pied est un incontournable dans leur quotidien. Que ce soit les feux sonores, les pistes multifonctionnelles, les carrefours giratoires, ou les dalles podotactiles ce mémoire à notre avis vient démontrer qu'il y a encore du travail à faire pour adapter ces équipements et infrastructures afin que cette population puisse continuer à circuler dans nos rues avec aisance et sans obstacles.