

La Ville de Québec doit oser inclure les personnes handicapées dans sa nouvelle stratégie de sécurité routière

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation
sur la Stratégie de sécurité routière 2025-2029 par le
Regroupement des personnes handicapées
visuelles (régions 03-12)

Février 2025

Rédaction par René Binet – Directeur général RPHV (03-12)

Édifice Les Façades de la Gare

070-400, boul. Jean-Lesage

Québec (Québec) G1K 8W1

418 649-0333

rphv@rphv0312.org

www.rphv0312.org

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 3 |
| Mise en contexte | 3 |
| Mettre la réponse aux besoins des personnes handicapées au cœur de la stratégie | 4 |
| Recommandations | 5 |
| Renforcer l'importance de cheminements piétonniers sécuritaires | 5 |
| Recommandations | 6 |
| Assurer un partage équitable des trottoirs avec les cyclistes | 6 |
| Recommandations | 8 |
| Considérer le transport adapté comme un service essentiel à la sécurité des déplacements des personnes handicapées..... | 8 |
| Recommandations | 8 |
| Assurer des traversées sécuritaires aux intersections..... | 9 |
| Recommandations | 9 |
| Conclusion..... | 10 |

Introduction

Dans ce mémoire, le Regroupement des personnes handicapées visuelles (régions 03-12), un organisme de défense des droits à l'œuvre depuis 1981, propose des recommandations permettant aux personnes aveugles et malvoyantes d'être réellement prises en compte dans la stratégie de sécurité routière 2025-2029 de la Ville de Québec.

Il est question de mettre la réponse aux besoins des personnes handicapées au cœur de la stratégie, renforcer l'importance de cheminements piétonniers sécuritaires, assurer un partage équitable des trottoirs avec les cyclistes, considérer le transport adapté comme un service essentiel à la sécurité des déplacements et assurer des traversées sécuritaires aux intersections.

Mise en contexte

D'abord, malgré nos demandes depuis plusieurs années concernant l'accessibilité des documents, force est de constater que le bilan de la stratégie routière, ainsi que le projet préliminaire de stratégie ont été publiés en ligne dans des formats inaccessibles pour les personnes aveugles. Nous avons réussi à consulter les informations avec du soutien à nos frais et avec beaucoup de difficulté. Cela a rendu notre participation à la consultation plus compliquée et nous fait craindre le pire pour la prise en compte de nos besoins au sein de cette nouvelle stratégie.

La Ville de Québec fait preuve d'avant-gardisme en matière de sécurité routière depuis de nombreuses années en répondant aux besoins des personnes handicapées visuelles. Le plan de sécurité routière tel que proposé est toutefois un recul pour ces personnes et donc pour une grande partie de la population vieillissante. Considérant qu'il n'y a à peu près aucune mention du handicap ou de l'accessibilité universelle, nous craignons que notre seule place dans la stratégie soit sur la photo ci-dessous, extraite du document de consultation de notre Ville qui l'a elle-même extraite d'un document de référence de New York.

Citywide Background Trend



6th Avenue, Manhattan

New York City's streets have changed substantially over the last several years as improvements made under Vision Zero emphasize safety for vulnerable road users. These changes, including new signal timing, speed cameras, road diets, protected bike lanes and turn calming, may have played an important role in making the city considerably safer for pedestrians in terms of severe injuries and fatalities. However, all pedestrian injuries (including all minor injuries) rose annually on average over the study period, in line with population growth. Non-senior adult pedestrian injuries rose 3% but KSI was unchanged. Similarly, senior pedestrian injuries rose 4% and KSI rose 3%. However, as discussed earlier in this report, the city's senior population expanded by 24%. Comparing these overall trends to specific treatments helps highlight which solutions work best for seniors.

Mettre la réponse aux besoins des personnes handicapées au cœur de la stratégie

Le document new-yorkais cité par la Ville prouve l'importance de répondre aux besoins des personnes handicapées quand une ville choisit de protéger les personnes âgées. À la page 9, New York indique que l'installation de feux sonores a été l'une de ses priorités à la demande des personnes âgées, tout comme la mise en conformité des bateaux pavés. Dans la revue de littérature de ce document, le handicap, notamment visuel, est lié aux accidents des personnes âgées que la Ville de Québec cherche justement à éviter. Vieillir, c'est souvent devenir handicapé, un peu ou beaucoup.

De plus, tel que la Ville a dû le lire dans le [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#) du ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD), ce ministère va dans le même sens que New York : « Leurs capacités physiques, sensorielles et cognitives pouvant diminuer, les piétons âgés sont susceptibles de rencontrer diverses difficultés à se déplacer de façon sécuritaire (distance et temps de traversée, visibilité, éclairage, etc.) » Il devient essentiel d'adapter les pratiques et les documents normatifs du MTMD en considérant les particularités de ces usagers, tout comme les personnes handicapées, afin de contribuer à améliorer leur sécurité.

Les enfants sont également plus à risque. En effet, les recherches portant sur le lien entre le développement (cognitif, physique, perceptuel) et le comportement des enfants démontrent que les capacités cognitives et psychomotrices requises pour se déplacer de façon sécuritaire s'acquièrent entre l'âge de 7 et 11 ans, à un rythme variable.

Entre les personnes qui perdent en capacités et celles qui ne les ont pas encore acquises, une réponse commune : considérer que la réponse aux besoins des personnes handicapées aide à améliorer la sécurité pour l'ensemble des populations vulnérables sur les routes.

Nous pensons que le ministère applique ce constat à l'action 8.3. : « Intégrer un chapitre « Piétons » prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagement visant la sécurité des déplacements piétonniers (...). Préalablement à ces modifications normatives, différentes évaluations devront être réalisées, telles que la mise à l'essai d'aménagements, pour s'assurer que les propositions permettent d'offrir une sécurité accrue aux piétons, particulièrement lorsqu'ils sont enfants, âgés ou handicapés tout en tenant compte de leurs besoins de mobilité. Parmi les modifications envisagées, il y a la notion de corridor ou de cheminement piétonnier et les caractéristiques de trottoirs. »

Recommandations

1. Que la Ville indique clairement la vulnérabilité des piétons handicapés dans la Stratégie et propose des actions spécifiques les concernant.
2. Que la Ville s'engage à documenter les effets de sa Stratégie sur les personnes handicapées.
3. En accord avec ses plans d'accessibilité universelle et les déclarations de ses élus successifs, que la Ville inscrive la réponse aux besoins des personnes handicapées comme une amélioration majeure pour l'ensemble des personnes vulnérables.

Renforcer l'importance de cheminements piétonniers sécuritaires

L'autre grand absent de la stratégie routière, c'est la qualité des cheminements piétonniers, présents dans la plupart des documents que nous avons consultés, comme celui de New York. Récemment, l'Office des personnes handicapées du Québec publiait [dans son cyberbulletin Express-O](#) que : « Au Canada, selon les données de l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2022, 56 % des personnes de 15 ans et plus ayant une incapacité ont rencontré un ou plusieurs obstacles à l'accessibilité dans les espaces publics dans les 12 derniers mois. (...) selon l'Enquête, les principaux obstacles rencontrés au Canada par les personnes ayant une incapacité dans les espaces publics sont les suivants : les trottoirs recouverts de glace ou de neige (36) % et les trottoirs en général (26 %) ».

Nous avons cherché sans trouver de chiffres pour notre ville, mais ceux disponibles à Montréal confirment l'importance d'une Stratégie de sécurité routière améliorant l'état des trottoirs pour l'ensemble de la population. L'article suivant et l'étude à laquelle il réfère nous exempte de prouver cette importance : [Les chutes extérieures, un problème de santé publique à Montréal](#). En 2020-2021, 6575 personnes ont été hospitalisées en raison d'une chute, 5399 avaient plus de 65 ans, et de celles-ci, 2624 étaient âgées de 85 ans et plus. C'est donc 82 % des personnes hospitalisées qui sont âgées de plus de 65 ans. Et tel que l'indique l'article, « Avec le vieillissement, le nombre d'hospitalisations dues aux chutes chez les aînés va continuer de s'accroître progressivement. »

Tel que le montre un rapport du Royaume-Uni [Pedestrian Slips, Trips And Falls: An Evaluation Of Their Causes, Impact, Scale And Cost](#) de février 2023, au-delà des chutes, il y a d'autres conséquences : « Pour certains groupes de notre société – notamment les personnes âgées et les personnes handicapées – la qualité de nos trottoirs peut constituer un obstacle important à la marche. Une étude de Living Streets

a démontré que près d'un adulte de 65 ans et plus sur trois (31 %) ne peut pas marcher davantage ou pas du tout dans les rues de son quartier à cause de trottoirs fissurés et inégaux; 48 % des adultes âgés déclarent qu'ils marcheraient davantage si les trottoirs étaient mieux entretenus. » Là aussi, le handicap, notamment visuel, est un des facteurs de vulnérabilité des piétons âgés. En plus, le Royaume-Uni ne semble pas avoir notre hiver qui complique les déplacements.

Afin d'être plus autonomes et ne pas utiliser le transport adapté ou leurs proches pour se déplacer, les personnes handicapées visuelles ont des services de réadaptation pour les aider à maîtriser leurs déplacements piétonniers. Le RTC fait des investissements pour nous aider à utiliser ses services et nous implique pour améliorer son accessibilité. Dans sa stratégie de sécurité routière en cours, la Ville s'était même engagée à agir sur les travaux encombrant les trottoirs, sans d'ailleurs beaucoup de succès selon nous. Nous refusons que la sécurité de nos déplacements ne nous permette plus de sortir de chez nous sans avoir peur. Une stratégie de sécurité routière qui se concentre sur ce qui se compte, soit les statistiques de la SAAQ impliquant des véhicules, nous semble une stratégie visant les médias, pas une stratégie au service du bien-être des piétons et surtout pas des personnes aveugles et malvoyantes.

Recommandations

4. Que la Ville interpelle la Santé publique pour obtenir une étude comme celle faite à Montréal sur les chutes sur les trottoirs. Les personnes handicapées doivent être un des groupes cibles de cette étude.
5. Que la Ville s'engage à assurer un meilleur entretien durant les 4 saisons pour des trottoirs sécuritaires.

Assurer un partage équitable des trottoirs avec les cyclistes

Les choix de la Ville de Québec en matière de mobilité active depuis la pandémie ont entraîné une multiplication rapide des pistes cyclables. Malheureusement, ces aménagements ne prennent pas souvent en compte les besoins des piétons, particulièrement ceux ayant un handicap visuel. Cela peut les amener, à leur insu, à dévier dans la zone réservée aux cyclistes par manque de balises claires ou amener les cyclistes et les micromobilités dans les chemins des piétons. À cet effet, une vidéo produite en collaboration avec notre regroupement provincial le RAAQ illustre les problématiques causées par ces nouvelles infrastructures : [Comprendre le danger d'une piste cyclable mal implantée](#).

D'autre part, le [rapport de l'Ombudsman de la Ville de Montréal](#) de décembre 2020 prouve les risques d'infrastructures cyclables sur les droits des piétons et de la clientèle du transport collectif. Fin avril 2020, nous avons alerté la Ville sur les conséquences des mesures prises à Montréal concernant la mobilité. Par la suite, nous avons collaboré à des expérimentations et participé à de nombreuses rencontres avec la Ville et le Bureau de tramway. Face à l'absence de résultats, en 2023, le RPHV a manifesté avec une trentaine de personnes pour demander à la Ville d'agir rapidement et de trouver des solutions sécuritaires pour les piétons et les cyclistes ([Des aménagements sécuritaires réclamés par le RPHV 03-12](#)). Depuis l'année dernière, le ROP03 pour lequel le RPHV assurait la délégation a aussi envoyé plusieurs références à la Ville de Québec via le comité de suivi sur la Vision de la mobilité active (VMA). Les solutions testées sont insatisfaisantes, alors qu'une solution prometteuse nous a été proposée par le Service du transport et de la mobilité intégré (STMI) depuis des mois sans que nous puissions la tester. Après que l'élu responsable du dossier de l'accessibilité se soit engagé devant la caméra le 13 octobre 2023 et qui jusqu'à récemment siégeait sur le comité proposant la stratégie, nous comprenons mal l'absence d'engagement ferme de la Ville sur ce sujet.

Dans le document de la Ville de New York auquel la Ville se réfère, 187 accidents de piétons avec des vélos sont mentionnés pour 2017-2019. Cela nous a amenés à chercher des statistiques rattachées au territoire de la Ville de Québec, sans succès. Nous avons cependant trouvé qu'entre 2017 et 2024, au Royaume-Uni, 19 piétons ont été tués dans des accidents avec des cyclistes et 1 015 autres ont subi des blessures graves, selon l'article de novembre 2024 [Record numbers of pedestrians killed or seriously injured in crashes with cyclists](#). Le même article indique que les experts craignent que ces chiffres augmentent, vu la popularité des vélos électriques lourds se déplaçant à grande vitesse. Tel que le relate [un autre article](#), les accidents mortels causés par des cyclistes sont mal enregistrés au Royaume-Uni, alors qu'ils sont simplement introuvables au Québec. De plus, ce sont les personnes âgées qui sont les plus frappées. L'arrivée massive des nouvelles micromobilités aggrave ces sources de danger pour les piétons, nos membres le vivent déjà lors de leurs déplacements. Et le tramway n'arrangera rien, car selon nos discussions avec le Bureau de tramway, cela augmentera la micromobilité pour le dernier kilomètre. Devons-nous attendre un article de journal sur une personne âgée, un enfant ou une personne handicapée entre la vie et la mort pour que la Ville agisse ? La vision 0, c'est partout pour tout le monde, pas uniquement pour ceux qui se voient entre eux. Nous savons par nos collaborations que du personnel au sein de la Ville et du RTC travaille d'arrache-pied pour notre sécurité, il est temps de le laisser agir.

Recommandations

6. Afin de rendre sécuritaire le partage de la route avec les cyclistes, que la Ville s'engage à isoler complètement les pistes cyclables de la zone empruntée par les piétons, et ce, en aménageant une séparation physique et contrastante facilement détectable par les personnes aveugles et malvoyantes.
7. Que la Ville de Québec procède dès ce printemps aux tests utilisateurs promis l'été dernier afin de valider la viabilité de la solution.
8. Que la Ville fasse un rattrapage au niveau des installations actuelles des séparations de pistes cyclables, comme cela avait été fait pour les feux sonores. À l'époque, nous avons développé une grille de priorisation avec la Ville qu'elle utilise toujours.
9. Afin de suivre le dossier, que la Ville documente les conflits piétons-cyclistes, les quasi-accidents et les accidents, en se souciant des personnes handicapées, des aînées et des enfants.

Considérer le transport adapté comme un service essentiel à la sécurité des déplacements des personnes handicapées

Le transport collectif régulier permet de déplacer plusieurs personnes d'un point A à un point B. Le transport adapté a aussi cet objectif, mais en plus, il a un rôle d'intégration des personnes handicapées et de maintien dans leur milieu. Il est beaucoup plus qu'un simple véhicule accessible et qu'un transport collectif. C'est un service porte à porte qui permet à des personnes de tous âges ayant un handicap, très souvent des personnes aînées, de se déplacer en toute sécurité et de participer à des activités. Pour beaucoup de personnes aveugles et malvoyantes, le transport adapté est un service essentiel leur permettant de se déplacer dans des endroits qu'elles ne fréquentent qu'à l'occasion, et ce, en toute autonomie, sans avoir recours à leurs proches ou faire une demande de formations en orientation et mobilité, une demande qui viendrait engorger davantage le réseau de la santé.

La qualité du service de transport adapté est présentement mise à l'épreuve avec l'ajout de pistes cyclables bloquant les accès aux portes et avec le retrait de places de débarcadères.

Recommandations

10. Que la Ville impose des débarcadères dédiés au transport adapté aux abords des établissements publics situés sur le territoire de la ville.

11. Partant du principe que le transport adapté est un service porte à porte, que la Ville s'assure que les véhicules qui offrent ces services aient un droit d'accès en tout temps aux endroits où l'on retrouve des liens cyclables et des rues piétonnes.

Assurer des traversées sécuritaires aux intersections

La Ville de Québec travaille depuis plus de 30 ans à développer et à implanter des signaux sonores et cela doit continuer à se faire. Les signaux sonores sont un élément indispensable de la chaîne de déplacements, permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de se déplacer en sécurité. Ils sont un des éléments cruciaux nous permettant de circuler de manière active. D'ailleurs, cette pratique est implantée à New York, ville citée comme exemple dans la stratégie à venir [NYC DOT – Signaux piétons accessibles New York](#). De nombreux autres systèmes et configurations sont possibles, tel que l'illustre notre précédente [Analyse comparative de systèmes de feux sonores à l'international](#) effectué en 2023.

D'autre part, nous sommes toujours convaincus que la gestion en phase exclusive des intersections est préférable à la gestion concourante dans de nombreux cas, puisque ce mode de gestion du trafic diminue la charge mentale lors d'une traverse de rue. Cependant, les intersections en phase exclusive doivent être munies de signaux sonores.

Également, le projet de stratégie de la Ville indique vouloir dans les zones pour aînés la construction de nouveaux trottoirs équipés de dalles podotactiles. Cela prouve encore une fois que le handicap visuel est au cœur des enjeux de sécurité routière des personnes âgées et doit figurer comme un enjeu particulier à considérer. Nous nous questionnons à savoir si cela concernera uniquement les nouveaux trottoirs ou inclura les rattrapages dans toutes les zones pour aînés. En effet, suite à une recommandation de la Table de concertation en accessibilité universelle (TCAU), la Ville de Québec a pris l'engagement d'installer des dalles podotactiles aux intersections, soit lorsqu'elles nécessitent un tel aménagement pour des raisons de sécurité, ou lors de leurs réfections. Cependant, nous avons constaté l'été dernier que de nombreuses intersections avaient été rénovées sans que des dalles podotactiles aient été installées.

Recommandations

12. Afin d'éliminer les délais de mise en fonction d'un signal sonore, que la Ville intègre des signaux sonores aux passages piétons dès leur implantation.

13. Étant donné la complexité et les coûts reliés à l'installation d'un signal sonore correspondant à la norme du MTMD, que la Ville, en partenariat avec notre organisme, fasse des représentations auprès de ce ministère pour trouver des technologies plus simples.
14. Que la Ville maintienne la phase exclusive pour la plupart des intersections équipées de feux incluant un passage pour piéton.
15. Que la Ville continue d'installer des dalles podotactiles soit pour des raisons de sécurité ou dès la construction ou la réfection d'intersections et s'assure que cette particularité soit bien inscrite dans les devis et appels d'offres.
16. Que la Ville établisse un processus clair pour le rattrapage pour les intersections, sur demande d'un citoyen ou d'un spécialiste en orientation et mobilité.

Conclusion

En guise de conclusion, la prochaine stratégie de sécurité routière doit permettre aux personnes handicapées visuelles vivant sur le territoire de la Ville de Québec d'être intégrées dans la cohabitation avec les micromobilités. Pour se faire, la Ville doit signifier notre vulnérabilité dans la Stratégie, démontrer son intérêt à documenter les effets sur les personnes handicapées, et inscrire la réponse aux besoins de ces personnes comme une amélioration majeure pour les autres citoyens vulnérables. Également, la Ville doit rapidement dégager une solution pour que les liens cyclables ne soient plus un obstacle dans les déplacements et considérer que le transport adapté fait partie des moyens sécuritaires de se déplacer. Aussi, pour assurer une sécurité optimale dans nos déplacements, la Ville doit programmer par défaut la phase exclusive, intégrer des signaux sonores aux intersections munies de passages piétons et installer des dalles podotactiles à toutes les intersections.

Ce n'est qu'en répondant aux besoins des personnes handicapées, notamment aveugles et malvoyantes, que la stratégie assurera réellement la sécurité routière.