



**cophan**

.....  
ensemble pour l'inclusion

**Mémoire concernant le projet de règlement  
« Projet-pilote relatif aux aides à la mobilité  
motorisées »**

---

Remis par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec au ministère des Transports du Québec.

**Février 2014**

# Sommaire

<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>MISE EN CONTEXTE.....</b>	<b>4</b>
<b>LES PRINCIPES APPUYANT CE MÉMOIRE .....</b>	<b>5</b>
Le principe d'égalité .....	5
La mobilité conditionnée par l'environnement.....	5
<b>LES ASPECTS DISCUTABLES EN ÉGARD AUX PRINCIPES .....</b>	<b>6</b>
Problèmes liés au droit à l'égalité .....	6
<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATION .....</b>	<b>10</b>

## Préambule

La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), organisme à but non lucratif incorporé en 1985, a pour mission de rendre le Québec inclusif afin d'assurer la participation sociale pleine et entière des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille. Elle regroupe 56 organismes et regroupements nationaux et régionaux de personnes ayant des limitations fonctionnelles et représente toutes les limitations fonctionnelles : motrices, organiques, neurologiques, intellectuelles, visuelles, auditives, troubles d'apprentissage, parole et langage, troubles envahissants du développement et santé mentale.

La COPHAN s'appuie sur l'expertise des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leurs proches afin que leurs recommandations puissent éclairer les décisions politiques sur la scène fédérale et provinciale, dans le vaste domaine des politiques sociales. Ses positions se fondent sur la conception qui définit les « situations de handicap » comme le résultat de l'interaction entre ce qui appartient à la personne (ex. : le type d'incapacité) et ce qui appartient à l'environnement (ex. : les obstacles à l'inclusion). De là l'importance d'avoir un environnement universellement accessible pour permettre une pleine participation sociale.

L'environnement, dans son sens large, inclut bien entendu le cadre légal et ainsi, ce projet de règlement. La COPHAN s'attend donc à ce que ce projet vise à diminuer les obstacles à la participation sociale des personnes ayant des limitations, et ce, en tout respect de leurs droits.

Présenté au ministère des Transports dans le cadre de la prépublication du projet de règlement sur le projet-pilote sur la circulation des aides à la mobilité motorisées, ce mémoire expose les réflexions et les attentes de la COPHAN.

## Mise en contexte

En juillet 2011, la COPHAN prenait connaissance de l'Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier. Nous apprenions également qu'un groupe de travail était chargé de la rédaction d'un projet de règlement portant sur les règles de circulation pour les aides à la mobilité motorisées (AMM).

En janvier 2012, la COPHAN obtenait une place à ce groupe de travail à partir de la neuvième rencontre. En mars 2012, nous émettions un avis concernant le dossier de la circulation des AMM sur la base de l'Avis de santé publique. Les positions contenues dans cet avis étaient sujettes à modifications, suivant l'évolution du dossier et des discussions que nous aurions au sein de groupe de travail.

À chacune des rencontres de travail, nous avons fondé nos recommandations sur les principes d'inclusion pleine et entière des personnes ayant des limitations fonctionnelles, et du droit à l'égalité, avec comme objectif l'amélioration de la participation sociale, notamment par la suppression des obstacles environnementaux.

Le projet-pilote tel que prépublié répond positivement à certains besoins des personnes utilisant des AMM, notamment, certaines règles permettront un usage plus varié des différentes voies de circulation, et ce, en toute légalité. Par contre, le projet de règlement s'étant établi par compromis, certains éléments soulevés par la COPHAN lors des travaux ne trouvent pas réponse dans le présent projet et contreviennent aux principes que nous défendons.

Ce mémoire vise donc à donner une voix aux 56 organismes et regroupements d'organismes membres de cette Confédération et à leurs membres, en mettant en lumière les aspects qui selon nous, restent discutables en égard des principes d'inclusion et de droit et expose la position concertée des membres de la COPHAN en ce sens.

*Dans ce mémoire, nous utilisons les expressions suivantes : AMM, pour aides à la mobilité motorisées, l'Avis de santé publique, pour [l'Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier de l'Institut national de santé publique, 2011.](#)*

# Les principes appuyant ce mémoire

## Le principe d'égalité

Pour la COPHAN, les AMM permettent à **des piétons ayant une incapacité à la marche** d'effectuer des déplacements actifs. Elles ne sont pas des moyens de transport, en ce sens qu'une personne nécessitant un fauteuil roulant ne choisit pas d'en faire usage ou non, ce sont ses jambes. En ce sens, tout article allant contre le principe d'égalité ne peut être acceptable pour la COPHAN. Ce principe est protégé par la Charte des droits et libertés, à l'article 10 : « Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grosseur, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap. Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit. »

Notre position à cet effet, est que l'utilisateur d'une AMM doit avoir les mêmes droits que quelqu'un se déplaçant à l'aide de ses jambes et être soumis aux mêmes règles, dans un contexte similaire.

## La mobilité conditionnée par l'environnement

La mobilité résulte de l'interaction entre la personne et son environnement. Beaucoup de facteurs environnementaux créent des obstacles à l'accessibilité des cheminements piétonniers et du cadre bâti, nuisant à la réalisation des déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles. En fait, la majorité des utilisateurs d'AMM que nous représentons ne vont sur la chaussée qu'en cas d'impraticabilité ou d'inconfort du trottoir, tel que le font les piétons. Au final, la COPHAN croit que l'utilisateur d'AMM est le mieux placé afin de déterminer s'il est plus sécuritaire pour lui de prendre le trottoir ou d'emprunter la chaussée, suivant les circonstances.

Notre position à cet effet est que, peu importe le projet de règlement actuel, le gouvernement du Québec doit agir afin que les cheminements piétonniers et le cadre bâti soient accessibles. Nous rajoutons que les municipalités doivent être particulièrement sensibilisées à l'aménagement de leurs infrastructures. L'obtention potentielle de l'accès aux chaussées pour les personnes circulant avec une aide à la mobilité ne doit en aucun cas servir de prétexte pour un relâchement des efforts mis sur l'aménagement et l'entretien des trottoirs.

# Les aspects discutables en égard aux principes

## Problèmes liés au droit à l'égalité

Tel que mentionné dans un avis précédent, la position initiale de la COPHAN était que le statut de piéton soit défini dans le Code de la sécurité routière (CSR) et que ce dernier intègre toutes les aides à la mobilité reconnue pour leur fonction palliative de l'incapacité à se déplacer. À cet effet, les technologies avancent rapidement et conséquemment, les appareils aussi. L'Avis de santé publique nous mentionne d'ailleurs qu'un lien d'assimilation des utilisateurs d'AMM aux piétons est précisé dans une majorité de provinces canadiennes et dans d'autres pays (p.26). Nous rajoutons que le statut de l'utilisateur d'une AMM, s'il n'est pas celui de piéton, doit tout de même s'assurer de conserver les mêmes droits que quelqu'un se déplaçant à pied, c'est-à-dire choisir lui-même le trajet le plus sécuritaire pour lui, suivant les circonstances.

Le choix du groupe de travail fut plutôt d'opter pour un statut situé entre le cycliste et le piéton et tel qu'appliqué, il a des conséquences sur l'égalité. Cela a mené la COPHAN à soulever à plusieurs reprises durant les travaux les problèmes qui en découlent.

Voici, selon notre lecture du projet de règlement, les aspects problématiques quant au droit à l'égalité entre tous les piétons, qu'ils utilisent une aide à la mobilité ou non, et ce, peu importe l'aide utilisée.

### **I. Un utilisateur circulant en AMM ne doit pas se voir attribuer des règles plus contraignantes qu'un autre piéton lorsqu'il circule sur un espace ouvert aux piétons.**

Dans le cas qui nous préoccupe, l'imposition de règles et d'équipements de sécurité aux utilisateurs d'AMM **peu importe l'infrastructure empruntée**, crée une inégalité. Par exemple, lorsqu'ils circulent sur le trottoir, comme tout autre piéton, ils ne sont plus considérés comme tels créant ainsi, pour la COPHAN, deux classes de piétons. Ainsi, une personne circulant en fauteuil roulant motorisé devrait pouvoir circuler sur le trottoir avec son jeune enfant sur elle, prendre sa marche en écoutant son baladeur ou encore, venir en aide à une personne en fauteuil manuel en mauvaise posture en le tirant. Ces comportements ont lieu actuellement et ne posent pas de problème de sécurité documenté.

Sont visés par cette position les équipements de sécurité imposés en tout temps, ainsi que l'article 10 alinéa 3 et alinéa 5 du projet de règlement, référant aux articles 434.0.1, 439.1 et 440 du Code de la sécurité routière. En conséquence, toute amende remise pour ce type de situation est pour nous inappropriée. Suivant le principe de non-discrimination protégé par l'article 10 de la Charte des

droits et libertés du Québec, une personne ne peut être traitée différemment en raison du moyen qu'elle utilise pour pallier son handicap, donc ne peut se voir imposer des pénalités pour des comportements toutefois légaux pour les personnes qui circulent à pied ou en fauteuils manuels, ou encore en AMM hors statut, pour un contexte similaire.

S'appuyant sur le même principe, la COPHAN s'oppose aux faits que les amendes remises à une personne circulant en AMM soient plus élevées que celles imposées aux autres piétons pour des infractions similaires. Par exemple, une personne circulant en AMM qui contrevient à l'article 10 alinéa 1 du présent projet est passible, selon l'article 26, d'une amende variant de 30 à 60 \$. Cet alinéa vise les articles 444, 446, 450, 451 et 453.1 du CSR. Toutefois, le CSR attribue aux piétons, pour les mêmes articles, des pénalités variant de 15 \$ à 30 \$, tel qu'énoncé à l'article 505. Le principe de non-discrimination doit ici aussi s'appliquer.

## **II. En contexte similaire, partout où un piéton peut circuler, un utilisateur d'AMM doit pouvoir y circuler aussi.**

En ce qui concerne la limitation de vitesse comme critère de circulation, la réglementation proposée nous semble discriminatoire. Par exemple, deux conjoints, un circulant avec une AMM et l'autre non, prenant une marche en campagne sur l'accotement ou à l'extrême droite de la chaussée d'un chemin de 80 km/h qui n'est pas bordé de trottoirs, ne se voient pas soumis à la même réglementation. Seul le conjoint circulant avec une AMM est en infraction ce qui contrevient, selon nous, à l'article 10 de la Charte cité précédemment. Cette situation est fréquente en milieu rural où les trottoirs sont rares et où emprunter l'accotement d'une route à haute vitesse pour se rendre à l'épicerie, à titre d'exemple, est chose fréquente.

Rajoutons à cet effet que l'Avis de santé publique souligne qu'aucune loi n'interdit l'usage des AMM en fonction de la limite de vitesse affichée, ce qu'il affirme d'ailleurs aussi pour les restrictions suivant le nombre de voies de circulation. On y rajoute aussi que l'Australie-Occidentale, plutôt que de limiter l'usage à certaines catégories de limites de vitesse, demande aux utilisateurs d'AMM d'utiliser leur « bon jugement et de faire preuve de prudence dans le choix des routes », une attitude de confiance et de non-paternalisme que la COPHAN appuie sans réserve. À cet effet, l'Avis de santé publique constate que de façon générale, les experts sont proportionnellement plus nombreux que les usagers à percevoir les risques associés à l'usage d'une AMM, les usagers étant pourtant, selon nous, plus à même de constater les dangers dans leurs déplacements quotidiens!

La position de la COPHAN est qu'en contexte similaire, l'utilisateur d'une AMM doit pouvoir circuler sur les mêmes infrastructures que les personnes circulant à

piéd, entre autres, afin d'éviter une interdiction complète de certaines routes, limitant ainsi drastiquement la participation sociale de plusieurs personnes en région. L'accès aux chaussées et accotements doit être permis aux AMM peu importe la vitesse affichée, si c'est la seule voie disponible pour effectuer un déplacement, tel que c'est le cas pour les autres piétons. La COPHAN reconnaît toutefois que malgré la vitesse affichée, il est de la responsabilité des municipalités d'autoriser ou non, certaines chaussées jugées particulièrement dangereuses.

### **III. Les équipements de sécurité obligatoires ne devraient pas être intégrés dans ce projet pilote, tel que nous le soutenons depuis le début.**

Bien que la COPHAN convienne que certains dispositifs ou équipements améliorent la sécurité des usagers d'AMM, nous croyons qu'ils ne doivent pas être obligatoires afin de circuler dans le cadre de ce projet-pilote :

- Suivant le principe d'égalité, un piéton circulant en AMM ne doit pas se voir attribuer des règles plus contraignantes qu'un autre **piéton lorsqu'il circule sur le trottoir**, dont l'obligation d'avoir des équipements de sécurité;
- Personne ne nous assure que ceux qui se sont déjà procuré une AMM dans le réseau privé seront rejoints et ils ne peuvent être tenus responsables d'installer seuls ces équipements;
- Personne ne nous assure que le réseau public de la santé, la SAAQ, le programme des anciens combattants et la CSST auront les ressources pour installer et assurer l'entretien quotidien de ces équipements, créant potentiellement deux classes, ceux qui achèteront dans le privé et les autres;
- Certaines personnes n'ont pas la mobilité et les capacités d'assurer la condition des équipements de sécurité exigés;
- Les touristes en visite au Québec n'auront peut-être pas les équipements obligatoires de sécurité, ce qui pourrait les dissuader de venir;
- Le fanion est actuellement interdit dans certaines sociétés de transport et d'autres n'acceptent que le rétractable;
- La hauteur réglementaire proposée pour le fanion est de 1 500 mm alors que le *Programme de subvention à l'adaptation des taxis et autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* fixe la hauteur de dégagement minimal de l'habitacle d'un taxi adapté à 1 447 mm;
- Les bandes réfléchissantes pourraient être impossibles à poser de chaque côté de certains triporteurs et quadriporteurs;



- Le montant de pénalité financière imposé aux vendeurs ne nous semble pas dissuasif quant à la valeur des appareils et qu'en ce sens, ces derniers pourraient être plus intéressés à liquider leurs inventaires qu'à vendre un produit conforme.

Rajoutons que le port du fanion orange divise les personnes circulant en AMM, où une moitié semble le vouloir et l'autre, pas du tout. C'est ce qu'on peut lire dans l'Avis de santé publique, où le fanion obtient l'appui de 47 % des usagers. Pour plusieurs, le fanion orange est un signe distinctif ostentatoire du handicap. Si les personnes circulant en AMM le portent parfois, surtout celles qui utilisent fréquemment la chaussée, elles le font par choix. Le statut d'utilisateurs d'AMM, tel que rédigé, oblige le fanion en tout temps, pas seulement sur la chaussée. Et comme il est fréquent qu'une personne circulant en fauteuil roulant motorisé n'ait pas la mobilité pour le mettre ou l'ôter, elles se verront dans l'obligation de porter le fanion en tout temps, tel que dans les salles de cinéma, dans les réunions de famille, au centre d'achat, etc. Pour la COPHAN et pour au moins 53 % des répondants usagers aux consultations de l'INSPQ, cela est inacceptable.

**IV. Toute aide à la mobilité devrait être traitée équitablement, suivant le fait qu'elle pallie une incapacité à la marche et qu'elle n'est pas un moyen de transport, en différence avec l'aide de transport personnelle motorisée (ATPM).**

L'Office des personnes handicapées explique clairement dans un avis émis en 2007, que les aides à la mobilité, quelle qu'elles soient, ne sont pas prises en compte dans la définition du piéton : « Le CSR (...) 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. »<sup>1</sup>

Notre lecture du projet proposé est que les personnes en fauteuil roulant manuel, exclues actuellement du projet d'arrêté, tout comme les AMM qui ne respectent pas les critères du statut défini, tels que les [Hummer](#) ou [Proudrider](#), seront toujours dans la même situation après une adoption sans modification du projet d'arrêté. Ils seront toujours sans statut et donc, pourront poursuivre leurs déplacements sans être soumis à cette réglementation. Est-il juste qu'une personne circulant avec un [Hummer](#), ou toute autre aide à la mobilité ne respectant pas l'article 2, puisse, par exemple, circuler sur le trottoir en écoutant son baladeur, et ce, sans réflecteur et pas une personne circulant en fauteuil roulant motorisé?

---

<sup>1</sup> OPHQ. 2007. 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, page 6.

## Conclusion et recommandation

En prenant en considération :

- les enjeux soulevés précédemment en égard à l'égalité, tant au niveau des règles de circulation, des équipements de sécurité que des amendes imposées;
- que les personnes circulant en fauteuils roulants manuels utilisent la chaussée et les voies cyclables pour les mêmes raisons que celles en fauteuils motorisés, mais qu'ils ne sont pourtant pas inclus dans le projet;
- que les personnes en fauteuils roulants manuels ou en AMM hors statut ne sont actuellement pas visées par les règles particulières de circulation des piétons demeurant sans statut, dans le vide juridique à la base pourtant de la réflexion actuelle;

La COPHAN reconnaît que certains éléments qui se trouvent dans le projet de règlement actuel sont pertinents et que les travaux en vue de son élaboration ont permis un grand chantier de réflexion. Toutefois, le résultat des travaux est questionnable en plusieurs points. Ainsi, la COPHAN recommande ceci :

Que soit défini le statut de piéton dans le Code de la sécurité routière et que ce statut propose une **classe particulière** pour toute aide à la mobilité, soit les AMM telles que définies dans le projet; les fauteuils manuels; ainsi que toute autre aide prescrite par un professionnel de la santé afin d'éviter de restreindre la participation sociale des personnes circulant avec certaines aides à la mobilité adaptées à leur situation. Cette catégorie permettrait l'accès aux trottoirs, chaussées et voies cyclables suivant les circonstances, et suivant des règles de circulation concordantes avec les recommandations formulées plus tôt, en tout respect de leur mobilité et leur droit à l'égalité. En dernier lieu, les ATPM, en tant que moyens de transport alternatifs, se verraient, quant à eux, attribuer un statut propre.

Pour conclure, la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec a pris part au processus de travail tardivement et de plus, la confidentialité de la démarche nous a limités dans notre habituel mode de fonctionnement, la concertation entre nos membres. Le ministère des Transports, dans le cadre de la prépublication du projet de règlement sur la circulation des AMM, nous permet cet exercice de concertation et ce mémoire en est le résultat. La COPHAN désire d'ailleurs souligner, en tant que bonne pratique, l'initiative du ministère visant la mise en ligne d'une [section](#) concrétisant le projet de règlement, ce qui en facilite la compréhension et permet à tous de s'exprimer sur la base d'informations accessibles.

Nos membres ont identifié quatre problématiques majeures à ce projet, soit l'inégalité causée par les règles entre les personnes circulant avec une aide à la mobilité motorisée et les autres piétons lorsqu'elles circulent dans des espaces ouverts aux piétons; l'inégalité causée par les règles entre les personnes circulant avec une aide à la mobilité motorisée et les autres piétons dans leur accès à certaines routes; l'impossibilité actuelle d'inclure les équipements de sécurité de manière obligatoire; ainsi que l'inégalité de traitement entre les différents types d'aide à la mobilité.

Nous souhaitons vivement que les commentaires exprimés dans ce document soient pris en considération en vue du projet-pilote afin qu'à terme, le Code de la sécurité routière permette aux personnes circulant avec une AMM de le faire en toute sécurité, sans pour autant restreindre leur liberté et ainsi, leur mobilité et leur participation sociale à part égale avec tous les autres piétons.