



cophan

.....
ensemble pour l'inclusion

Mémoire concernant le « 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.

Juin 2015

Sommaire

MISE EN CONTEXTE.....	1
PRINCIPES SUR LESQUELS S'APPUIE NOTRE AVIS	2
Principe d'équité	2
Discernement et dignité.....	2
AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU PROJET PILOTE	3
Discernement.....	3
Accès équitable aux chaussées.....	3
Port du fanion orange	3
ASPECTS DISCUTABLES EU ÉGARD AUX PRINCIPES.....	4
Dispositions sur les trottoirs : iniquités entre piétons	4
Dispositions particulières sur les nouveaux espaces ouverts à la circulation	4
Rôles parentaux.....	4
Équipements de sécurité obligatoires	5
Traitement non équitable des aides à la mobilité.....	5
Sens de circulation	6
Communication de l'information	7
Réseau de la santé.....	7
Réseau municipal	7
Diffusion médiatique	7
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	9

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 62 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 du spectre de l'autisme et santé mentale.

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. Elle apprenait également l’existence d’un groupe de travail pour la mise sur pied d’un projet de règlement portant sur les règles de circulation pour les aides à la mobilité motorisées (AMM), groupe qu’elle a intégré début 2012. Après consultation de l’ensemble de ses membres, la COPHAN a produit un avis sur lequel elle s’est appuyée à chaque rencontre de travail subséquente.

Tel que prépublié en janvier 2014, le projet-pilote répondait positivement à certains besoins des personnes utilisant des AMM, notamment par des règles permettant un usage plus varié des différentes voies de circulation, et ce, en toute légalité. Par contre, certains éléments contrevenaient aux principes que nous défendons. La COPHAN, ainsi que plusieurs de ses membres individuellement, a remis au ministère des Transports du Québec (MTQ) un mémoire en février 2014.

Notre lecture du règlement finalement publié le 20 avril 2015 nous a permis de constater que le MTQ a retenu certaines de nos demandes, que nous soulignons d’ailleurs dans cet avis. Toutefois, cette lecture nous a aussi permis d’identifier des problèmes d’équité et d’applicabilité toujours présents.

Le présent avis de la COPHAN vise à indiquer les enjeux qui doivent être rectifiés, car dommageables pour l’exercice des droits des personnes circulant en AMM. La COPHAN tient également à ce que ces enjeux soient considérés dans la collecte de données prévue notamment par le troisième alinéa de l’article 1.

Principes sur lesquels s'appuie notre avis

Principe d'équité

Les AMM sont conçues pour permettre à des piétons ayant une incapacité à la marche d'effectuer des déplacements actifs. Elles ne sont pas des moyens de transport, une personne ne choisit pas d'en faire usage ou non, ce sont ses jambes. Ainsi, toute personne qui circule à pied ou en AMM est un piéton et doit être traitée équitablement. La personne circulant en AMM, dans tout contexte similaire, doit avoir les mêmes droits qu'une autre personne se déplaçant à l'aide de ses jambes ou en fauteuil roulant manuel et être soumise aux mêmes règles.

La COPHAN défend toujours l'ajout d'un statut de piéton dans le Code de la sécurité routière (CSR) incluant les personnes utilisant des aides à la mobilité, soit les AMM telles que définies dans le projet, les fauteuils manuels, ou toute autre aide du même type prescrite par un professionnel de la santé pour pallier une incapacité à la marche.

Discernement et dignité

Par ses articles 4 et 10, la Charte québécoise des droits et libertés garantit le droit à la reconnaissance et à l'exercice en pleine égalité du droit à la sauvegarde de la dignité. La dignité humaine est d'ailleurs mentionnée à deux reprises dans le Préambule de la Charte. En matière de droits de la personne, le principe de « dignité du risque » est lié à l'indépendance et à l'autonomie de la personne. Cette notion soutient que les personnes ayant des limitations fonctionnelles peuvent faire le choix d'assumer certains risques si cela maximise leurs possibilités.

La COPHAN rappelle que la Charte québécoise des droits et libertés guide l'État québécois ainsi que l'ensemble des acteurs sociaux dans la réalisation de leur mandat visant l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la société, au même titre que toutes et tous, en toute dignité. Les droits d'équité et de dignité sont étroitement liés. Le respect du discernement de la personne circulant en AMM doit être au cœur de ce projet pilote, un équilibre doit être trouvé entre sécurité et dignité.

Améliorations apportées au projet pilote

Discernement

La mention expliquant que le projet pilote vise entre autres à « élaborer des règles de circulation qui valorisent la prudence et la sécurité des usagers de la route et, particulièrement, le discernement du conducteur d'une aide à la mobilité motorisée » nous laisse croire que le MTQ reconnaît dans ses travaux la capacité de jugement de la personne circulant en AMM. La COPHAN demande que l'application du règlement soit cohérente, soit en équilibre entre encadrement et tolérance, entre sécurité et discernement.

Nous ajoutons tout de même que cette mention doit, en toute logique, s'appliquer à tous les usagers des chemins publics. La définition potentielle d'un statut de piéton devra en faire mention.

Accès équitable aux chaussées

Lors de la prépublication, la COPHAN dénonçait l'illégalité d'une personne en AMM prenant une marche avec quelqu'un circulant à pied sur une route sans trottoir : la personne en AMM devait circuler dans le sens de la circulation et l'autre, à contresens. L'article 17 vient régler cette situation. Ainsi, tel un autre piéton, la personne circulant en AMM pourra, lorsqu'aucune autre voie de circulation n'est disponible, utiliser les mêmes accotements que le piéton qui circule à pied avec lui.

Les modifications apportées menant aux articles 15, 16 et 17 répondent en partie à notre demande voulant qu'en contexte similaire, l'utilisateur d'une AMM puisse circuler sur les mêmes infrastructures que les personnes circulant à pied ou en fauteuil roulant manuel afin de favoriser l'exercice de ses droits.

Port du fanion orange

Concernant le fanion orange spécifiquement, la COPHAN s'y opposait fermement, et ce, pour plusieurs raisons.

La COPHAN souligne le compromis réalisé par le MTQ en n'obligeant le port du fanion que sur les accotements ou à l'extrême droite des chemins affichant une vitesse supérieure à 70 km/h. Toutefois, la COPHAN restera vigilante quant à l'application de cette règle, notamment dans les cas où la personne circulant en fauteuil roulant motorisé n'aurait pas la mobilité pour le mettre ou l'ôter. Le projet pilote sera l'occasion de constater les problèmes potentiels de cet article (8).

Aspects discutables eu égard aux principes

Dispositions sur les trottoirs : iniquités entre piétons

L'utilisation du terme « conducteur » renvoie à l'idée d'une personne aux commandes d'un véhicule. À ce stade des travaux, la COPHAN se désole de son utilisation dans le projet pilote. À la différence de la marche, conduire un véhicule n'est pas un droit, mais bien un privilège. En traitant l'AMM comme un véhicule de transport, le projet pilote conduit à plusieurs iniquités entre les piétons.

Ainsi, une personne circulant en AMM sur les trottoirs, à la différence des autres piétons :

- ne peut faire l'usage d'un téléphone cellulaire ou d'un baladeur;
- ne peut « tirer » ses vidanges au chemin ou trainer sa brouette de jardinage;
- ne peut prendre son enfant de 5 ans dans ses bras en revenant du parc;
- ne peut transporter plus d'un enfant simultanément;
- doit être munie d'équipements de sécurité obligatoires, non seulement suggérés;
- etc.

La COPHAN demande que tout article du règlement qui ne s'applique pas aux piétons actuellement, ne soit pas applicable lorsque la personne en AMM circule à la manière des piétons, notamment sur le trottoir ou aux intersections.

Dispositions particulières sur les nouveaux espaces ouverts à la circulation

Le projet pilote permet la circulation sur des espaces où elle n'était, jusqu'alors, que tolérée. À ce titre, bien que la création de règles spécifiques soit nécessaire, la COPHAN indique, dans la partie suivante, celles qui doivent être modifiées ou étudiées en vue d'assurer l'exercice des droits des personnes circulant en AMM.

Rôles parentaux

Conformément aux exemples cités précédemment, il y a lieu de discuter les dispositions restreignant l'exercice des rôles parentaux, soit les articles 12 et 13. Effectivement, au-delà du fait que l'article 12 interdit à une personne circulant en AMM de prendre son enfant dans ses bras au-delà de l'âge de 5 ans, notre lecture de l'article 13 est que la personne en AMM ne peut que transporter un

enfant à la fois, avec un système de retenue, vu l'interdiction de tirer ou de pousser quelqu'un avec son aide. Mentionnons que ces systèmes de retenue sont proposés par le milieu de la réadaptation, mais l'évaluation et l'attribution varient entre les régions.

Les poussettes ou bancs à ancrages qui s'accrochent à l'AMM, et qui sont donc « poussés » par la personne en fauteuil¹², permettraient le transport de deux ou plusieurs enfants. D'ailleurs, le réseau de la santé fournit, par la Clinique Parents plus, une aide nommée [Base roulante universelle pour siège d'auto](#) conçue pour recevoir des sièges d'auto pour bébés. Plus petite qu'une poussette conventionnelle, elle peut être utilisée pour des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur, sur tout type de fauteuil roulant.

La COPHAN demande que soient réévaluées les conséquences de l'article 13 sur les possibilités de transport d'enfants d'ici le 1^{er} juin 2016.

La COPHAN demande au ministre des Transports, d'ici le 1^{er} juin 2016, d'intervenir auprès de son homologue de la Santé et des Services sociaux : afin d'évaluer et de documenter l'utilisation de systèmes de transport d'enfants à ancrage sur les chaussées et voies cyclables; et afin de s'assurer que l'offre de système de retenue soit offerte équitablement dans toutes les régions.

Équipements de sécurité obligatoires

Bien que la COPHAN convienne que certains dispositifs ou équipements améliorent la sécurité des personnes utilisant une AMM, notre position est qu'ils ne soient temporairement pas soumis à des amendes dans le cadre de ce projet-pilote, pour plusieurs raisons. Notamment, nous constatons, preuves à l'appui, que les réseaux, autant privés que publics, ne sont actuellement pas outillés pour renseigner adéquatement les personnes (voir section Diffusion de l'information).

La COPHAN demande de suspendre l'application de l'article 27 jusqu'au 1^{er} juin 2016 : afin de rejoindre ceux qui se sont procuré l'AMM dans le réseau privé et ceux dont l'AMM est fournie par les réseaux publics; afin de mettre au courant tous les vendeurs d'AMM au privé.

Traitement non équitable des aides à la mobilité

Les dispositions actuelles du projet pilote créent des iniquités entre certaines aides à la mobilité, donc entre les personnes qui les utilisent pour pallier leur incapacité à la marche. Effectivement, le projet pilote exclut les fauteuils roulants

¹ <http://www.apparelyzed.com/forums/topic/5490-wheelchair-babycarrier/>

² <http://www.universaldesignstyle.com/cursum-baby-stroller-for-wheelchair-users/>

manuels et les aides à la mobilité motorisées ne respectant pas les normes définies dans le projet pilote. Le projet vise à élaborer des règles de circulation valorisant la prudence et la sécurité, à multiplier les possibilités de déplacements des personnes circulant en AMM devant le piètre état des infrastructures piétonnières, tout en permettant l'intervention pour certains comportements jugés non adéquats. Or, en excluant les deux catégories précédentes, le projet pilote ne règle que partiellement le problème.

De plus, tel que rédigé, le projet freine le développement de solutions de déplacement alternatives à l'aide motorisée définie, telles que les systèmes de [roues électriques](#) pour fauteuils roulants manuels, les [modules motorisés](#) qui transforment le fauteuil manuel en « triporteur », les [Segway adaptés](#) pour personnes à mobilité réduite, etc.

La COPHAN demande que les personnes en fauteuils roulants manuels soient ajoutées aux appareils autorisés et qu'il y ait des éclaircissements quant aux aides à la mobilité hors des normes définies dans le projet pilote.

Sens de circulation

Pour éviter les conflits avec notamment les vélos et autres utilisateurs d'AMM qui pourraient se retrouver face à face sans possibilité de contournement, les personnes circulant en AMM doivent circuler en tout temps dans le sens de la circulation. Bien que cela assure une cohabitation sécuritaire, la COPHAN émet des doutes sur l'applicabilité de cette mesure par les personnes.

Premièrement, pour des raisons de sécurité : par exemple, dans un sens unique où la personne devrait réaliser 2 traversées risquées pour atteindre sa destination.

Deuxièmement, pour des raisons d'acceptabilité : beaucoup ne se sentent pas en sécurité de cette manière, ne font pas confiance aux automobilistes et autres usagers des voies de circulation. N'ayant souvent pas la mobilité pour regarder sur les côtés ou derrière elles, ces personnes se trouvent isolées de ce qui se passe derrière elle. N'oublions pas qu'elles ont appris à circuler à contresens depuis les débuts. Désapprendre et réapprendre nécessite plus que quelques jours.

La COPHAN demande que l'applicabilité du sens de la circulation sur la chaussée soit évaluée dans le cadre de la collecte de données prévue par le projet pilote, notamment le « contresens à sens unique », tel que c'est permis pour les cyclistes lorsqu'indiqué.
--

Communication de l'information

La COPHAN souligne, en tant que bonne pratique, la [section](#) du site Web du MTQ concrétisant le projet de règlement, ainsi que le feuillet d'explication, pour faciliter la compréhension. Toutefois, cela ne diminue en rien les problèmes actuels résultant de l'absence de campagne d'information grand public et donc, du cafouillage informationnel actuel qui nuit à l'appropriation des règles par les usagers.

Réseau de la santé

Le personnel du réseau de la santé n'est pas au courant du projet et ne sait pas quoi répondre à la personne. Certains se font dire de poser les équipements à leurs frais, et d'autres, qu'ils ne peuvent modifier leurs aides eux-mêmes. Bien qu'une rencontre avec certains cadres se soit tenue une semaine après l'entrée en vigueur, aucune activité d'information n'a été réalisée avant. Les personnes reçoivent actuellement des informations erronées, ce qui ajoute au stress associé à ces modifications légales de pratiques. D'ailleurs, certains centres de réadaptation affichent toujours en ligne leurs anciennes règles de circulation, tel que [Lucie Bruneau](#), qui propose de circuler à contresens sur la chaussée.

Réseau municipal

Plusieurs municipalités n'avaient pas attendu les directives du ministère avant d'élaborer leurs propres codes de circulation des AMM sur leurs territoires. Sans avoir fait une recherche exhaustive, nous en trouvons toujours en ligne, tel que c'est le cas pour la ville de [Mégantic](#) ou de [Drummondville](#). Le réseau des municipalités n'a donc toujours pas suivi de directives concernant l'importance d'une diffusion uniforme de l'information.

Diffusion médiatique

Très peu d'information circule dans les médias et lorsque c'est le cas, on y déforme les règles. C'est notamment le cas pour cet [article](#) du Journal de Québec, ou pour cette [entrevue](#) radio. On mentionne entre autres :

- que le fanion est obligatoire en tout temps;
- que le projet pilote encadre l'état d'alcoolémie de la personne circulant en AMM;
- que les fauteuils roulants motorisés doivent avoir un phare blanc à l'avant;
- que les personnes en AMM peuvent avoir des contraventions jusqu'à 360 \$;
- etc.

Au-delà des réseaux identifiés, la COPHAN rappelle l'importance de poursuivre les efforts de communication auprès des marchands, notamment par la diffusion du feuillet explicatif, sans oublier les entreprises d'adaptation de véhicules.

Pour la COPHAN, l'enjeu de la sensibilisation et de la communication n'a pas atteint l'objectif, malgré nos nombreuses demandes en ce sens tout au long des travaux. Minimale, une campagne de sensibilisation provinciale, pourtant demandée par les participants aux travaux, aurait pu empêcher la désinformation actuelle. Nous assistons actuellement à une période de cafouillage et les utilisateurs d'AMM sont très inquiets de circuler illégalement sans comprendre ce qu'ils doivent faire ni pourquoi. Au final, ce sont eux qui en paieront les frais : de 30 \$ à 60 \$ par contravention.

La COPHAN demande de suspendre l'application des articles 28, 29 et 30 pour une période d'au moins un an, afin de permettre l'appropriation des nouvelles règles par les personnes qui circulent en AMM et de permettre aux différents réseaux d'en soutenir l'application.

La COPHAN demande que des activités de formation et d'information soient mises sur pied. Par exemple, le mois sur la sécurité routière pourrait être l'occasion d'organiser, sous la responsabilité de la brigade de sécurité de la SAAQ, des activités dans les stationnements des centres de réadaptation en déficience physique, conjointement avec les policiers (voir cet [exemple](#)).

La COPHAN demande que l'enjeu de la communication fasse l'objet d'un bilan et que la collecte de données prévue au projet pilote soit l'occasion d'évaluer l'enjeu de la diffusion de l'information dans le cadre du projet pilote.

Conclusion et recommandations

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. Elle reconnaît aussi l'effort de concertation réalisé par tous les acteurs ayant contribué à son élaboration.

Toutefois, tel que mentionné à plusieurs reprises, les AMM sont conçues pour permettre à des piétons ayant une incapacité à la marche d'effectuer des déplacements actifs. Toute personne qui circule à pied ou en AMM est un piéton et doit être traitée équitablement. Ainsi, suivant les principes d'équité et de dignité, le résultat est questionnable. Selon la COPHAN, cela aurait pu être évité par l'ajout d'un statut de piéton dans le Code de la sécurité routière (CSR) incluant les personnes utilisant des aides à la mobilité, soit les AMM telles que définies dans le projet, les fauteuils manuels, ou toute autre aide du même type prescrite par un professionnel de la santé pour pallier une incapacité à la marche.

Dans le contexte actuel et face aux choix qui ont été pris, suivant les principes d'équité et de non-discrimination, la COPHAN demande :

- 1) que tout article du règlement qui ne s'applique pas aux piétons actuellement, ne soit pas applicable lorsque la personne en AMM circule à la manière des piétons, notamment sur le trottoir ou aux intersections;
- 2) que soient réévaluées les conséquences de l'article 13 sur les possibilités de transport d'enfants d'ici le 1^{er} juin 2016;
- 3) que le ministre des Transports intervienne, d'ici le 1^{er} juin 2016, auprès de son homologue de la santé et des services sociaux :
 - a. afin d'évaluer et de documenter l'utilisation de systèmes de transport d'enfants à ancrage sur les chaussées et voies cyclables;
 - b. afin de s'assurer que l'offre de système de retenue soit offerte équitablement dans toutes les régions;
- 4) de suspendre l'application de l'article 27 jusqu'au 1^{er} juin 2016 : afin de rejoindre ceux qui se sont procuré l'AMM dans le réseau privé et ceux dont l'AMM est fournie par les réseaux publics; afin de mettre au courant tous les vendeurs d'AMM au privé;
- 5) que les fauteuils roulants manuels soient ajoutés aux appareils autorisés et qu'il y ait des éclaircissements quant aux aides à la mobilité hors des normes définies dans le projet pilote;
- 6) que l'applicabilité du sens de la circulation soit évaluée dans le cadre de la collecte de données prévue par le projet pilote, notamment le « contresens à sens unique », tel que c'est permis pour les cyclistes lorsqu'indiqué;

- 7) de suspendre l'application des articles 28, 29 et 30 pour une période d'au moins un an, afin de permettre l'appropriation des nouvelles règles par les personnes qui circulent en AMM et de permettre aux différents réseaux d'en soutenir l'application;
- 8) que des activités d'information et de formation soient mises sur pied, par exemple des activités de formation et d'information durant le mois de la sécurité routière, sous la responsabilité de la brigade de sécurité de la SAAQ, conjointement avec les policiers (voir cet [exemple](#));
- 9) que l'enjeu de la communication fasse l'objet d'un bilan et que la collecte de données prévue au projet pilote soit l'occasion d'évaluer l'enjeu de la diffusion de l'information dans le cadre du projet pilote.

Peu importe le projet de règlement actuel, le gouvernement du Québec doit agir pour améliorer l'accessibilité des cheminements piétonniers. 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, un enjeu qui dépasse celui de la circulation seule des personnes en AMM.

Nous souhaitons vivement que les commentaires exprimés dans ce document soient pris en considération 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, leur mobilité et leur participation sociale à part égale avec tous les autres piétons.