



cophan

.....
ensemble pour l'inclusion

Mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière

Remis par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Mars 2017

RÉDACTION

Audrey-Anne Trudel
Responsable de dossiers, COPHAN

SOUS LA SUPERVISION DE

Véronique Vézina
Présidente, COPHAN

AVEC LA COLLABORATION DE

Ex Aequo

Regroupement des associations de personnes handicapées de l'Outaouais (RAPHO)

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)

Regroupement des associations de personnes traumatisées craniocérébrales du Québec (RAPTCCQ)

Regroupement des organismes de personnes handicapées de la région 03 (ROP03)

DATE DE TRANSMISSION

Le 3 mars 2017

Table des matières

| | |
|--|----|
| Mise en contexte | 7 |
| Principes directeurs | 8 |
| Accessibilité universelle : pouvoir se déplacer dans un environnement inclusif | 8 |
| Principe de prudence | 9 |
| Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières | 10 |
| Concertation..... | 10 |
| Aménagement..... | 10 |
| Carrefours giratoires..... | 10 |
| Trottoirs et mobilier urbain..... | 11 |
| Rues piétonnes ou partagées..... | 11 |
| Signalisation..... | 12 |
| Clarté..... | 12 |
| Feux sonores..... | 12 |
| Temps de traversée..... | 12 |
| Stationnement réservé aux personnes handicapées..... | 12 |
| Déneigement..... | 13 |
| Cyclistes | 13 |
| Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière..... | 14 |
| Éducation de l'ensemble des usagers de la route..... | 14 |
| Campagnes de sensibilisation à la courtoisie de la SAAQ..... | 14 |
| Apprentissage à la mobilité | 15 |
| Piétons..... | 15 |
| Clarification du statut de piéton..... | 15 |
| Virage à droite au feu rouge..... | 15 |
| Sécurité des véhicules..... | 16 |
| Véhicules électriques et hybrides..... | 16 |
| Accessibilité des bornes de recharge | 16 |
| Conclusion..... | 17 |

MISE EN CONTEXTE

La COPHAN se saisit de l'opportunité de participer à la consultation sur la sécurité routière pour porter à l'attention de la SAAQ, du ministre et du public plusieurs enjeux touchant le droit à l'égalité des personnes ayant des limitations fonctionnelles, notamment en ce qui concerne leurs déplacements.

Cette démarche s'inscrit dans la logique de participation à la prise de décision prônée au Québec, tel que soutenue, entre autres, dans l'article 6 e) de la *Loi sur le développement durable*¹ ainsi que dans l'article 1,2 b) de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*² de même que dans l'esprit du *Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique* ayant fait l'objet d'une consultation récente et dont le dévoilement est prévu pour le printemps à venir³.

Lorsque nous avons pris connaissance du document de consultation proposé par la SAAQ, nous n'avons pu nous empêcher de constater qu'il n'y ait fait mention du handicap qu'une seule fois, dans la fiche Santé des conducteurs. Cela est plutôt surprenant étant donné que les personnes ayant des limitations fonctionnelles sont confrontées à plusieurs obstacles lors de leurs déplacements et que nombre d'entre eux sont intimement liés à des questions de sécurité routière.

La prise en compte des caractéristiques et des besoins des personnes ayant des limitations est un enjeu transversal incontournable dans le cadre du présent exercice, surtout lorsque l'on considère l'ampleur de la population concernée. En effet, selon l'Institut de la statistique du Québec, plus de 33 % de la population de 15 ans et plus déclarent avoir une limitation fonctionnelle, proportion qui grimpe à 84 % chez les personnes de 85 ans et plus⁴ et qui n'inclut pas les limitations à caractère temporaire. Il est à noter que ces personnes se retrouvent dans toutes les catégories d'usagers de la route et qu'elles soient piétonnes, cyclistes ou automobilistes, elles peuvent avoir des besoins qui diffèrent de ceux de la population générale qui doivent impérativement être considérés dans la réflexion sur la sécurité routière au Québec.

*La COPHAN est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de rendre le Québec inclusif. Elle regroupe plus de 60 organismes et regroupements nationaux et régionaux de personnes ayant tout type de limitations fonctionnelles.*⁵

¹ Loi sur le développement durable, chapitre D-8.1.1.

² Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, chapitre E-20.1

³ <https://www.institutions-democratiques.gouv.qc.ca/centre-de-presse/communiqués/2016/2016-10-31.htm>

⁴ Institut de la statistique du Québec. *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011*, p.14

⁵ Pour plus d'informations au sujet de la COPHAN, consultez notre site web au : www.cophan.org.

PRINCIPES DIRECTEURS

Accessibilité universelle : pouvoir se déplacer dans un environnement inclusif

La COPHAN préconise, entre autres moyens, l'accessibilité universelle pour la mise en place d'un environnement inclusif et l'atteinte d'une véritable mobilité durable.

Comme nous l'exposons dans notre [mémoire de 2013 sur la Stratégie québécoise de mobilité durable](#)⁶, le déplacement est le résultat de l'interaction entre la personne qui effectue l'action et l'environnement où se produit l'action. Dans une vision de mobilité durable, cet environnement se doit d'être inclusif, d'offrir la possibilité pour les personnes de toute condition de se déplacer librement, avec autonomie, aisance, confiance et de façon sécuritaire.

Le déplacement est un enchaînement d'actions dans lequel chacun des maillons a une importance égale. Les actions requises pour un déplacement réussi doivent s'emboîter de façon fluide et harmonieuse, quels que soient le ou les modes de transport utilisés, l'origine et la destination. Selon la COPHAN, pour être efficace, respectueux des droits de la personne et sécuritaire, un déplacement doit répondre aux critères suivants :

Liberté et égalité

- Pouvoir circuler à sa guise, selon son bon vouloir, sans avoir à suivre un parcours imposé par la présence d'obstacles.
- Avoir le choix d'emprunter le parcours désiré, au moment souhaité et de la manière voulue. Tous les parcours offerts doivent pouvoir être empruntés par les personnes de toutes conditions.

Autonomie

- Pouvoir circuler et s'orienter dans le respect de ses capacités physiques, sensorielles et cognitives sans être assujéti à autrui ou avoir à demander de l'aide pour franchir un obstacle ou pour se diriger.

Aisance

- Pouvoir circuler de façon confortable, sans se sentir à l'étroit et sans avoir à déployer trop d'efforts physiques.
- Pouvoir se reposer lorsque nécessaire.
- Pouvoir s'orienter de façon intuitive, sans avoir à s'interroger continuellement sur sa situation dans l'espace ou sur le parcours à prendre.

⁶ COPHAN (2013) *Mémoire portant sur le document de consultation de la future Politique québécoise de mobilité durable : pour une mobilité inclusive*. Montréal, 17p. En ligne : <http://cophan.org/documentation/avis-et-memoires/>

- Pouvoir anticiper facilement les actions à poser et profiter pleinement de l'environnement général.

Confiance et sentiment de sécurité

- Pouvoir trouver des repères significatifs, connus et habituels afin d'être en mesure de s'orienter et de se déplacer sans crainte de se perdre.
- Pouvoir se réorienter ou se retrouver facilement si on se perd.
- Voir d'assez loin, afin de repérer et d'éviter les menaces potentielles, et être visible en tout temps, évitant l'isolement propice à l'agression.
- Avoir des possibilités de fuite, évitant d'être piégé dans un environnement fermé.
- Pouvoir aisément demander de l'aide si nécessaire.

Sécurité

- Pouvoir se déplacer sans conflits avec les autres utilisateurs du domaine public, notamment aux intersections.
- Pouvoir se déplacer sans heurter d'obstacles.
- Pouvoir se déplacer sans risque de chute, par exemple à cause de revêtements inégaux ou en mauvais état.
- Être averti d'un danger.

Principe de prudence

À l'instar de plusieurs participants à cette consultation, la COPHAN revendique l'adoption, dans le *Code de sécurité routière*, du principe de prudence. Rappelons d'ailleurs que l'ex-ministre Jacques Daoust avait annoncé en mai dernier que la révision du Code de la route serait entièrement basée sur ce principe⁷.

Le principe de prudence introduit l'obligation pour chaque usager de la route d'adopter un comportement prudent envers les usagers plus vulnérables que lui. Ce principe est tiré du code de la rue belge, dans lequel le comportement prescrit aux automobilistes lorsqu'ils croisent un piéton est le suivant :

Si vous risquez de mettre le piéton en situation inconfortable, voire dangereuse, vous devez impérativement vous arrêter.

- Vous devez ralentir et, au besoin, vous arrêter en présence d'enfants, de personnes âgées ou de personnes handicapées, notamment les aveugles et les personnes handicapées en fauteuil roulant.

⁷ Commission des transports et de l'environnement, Journal des débats, Vol. 44 No 71, 26 mai 2016, *Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi* : <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cte-41-1/journal-debats/CTE-160526.html>.

- Vous devez laisser une distance latérale d'au moins 1 m entre votre véhicule et le piéton lorsqu'il est autorisé à circuler sur la chaussée. Si cette distance minimale ne peut être respectée, vous ne pouvez rouler qu'à l'allure du pas et, au besoin, vous devez vous arrêter.⁸

Il est intéressant de noter que le législateur belge ne s'est pas contenté de prévenir les situations où l'usager le plus vulnérable est effectivement en danger. Il a décidé d'interdire aux automobilistes de créer des situations où le piéton est inconfortable, c'est-à-dire même lorsque le danger perçu n'est pas objectif.

Au Québec, la culture de l'automobile est si forte que les conducteurs ont souvent l'impression qu'ils sont les seuls à pouvoir légitimement circuler sur la rue. L'adoption du principe de prudence s'inspirant du code de la rue belge à l'intérieur du *Code de sécurité routière* enverrait un message clair à savoir que tous les usagers ont un droit égal d'utiliser la voie publique de façon confortable et sécuritaire, quel que soit leur mode de locomotion.

AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Concertation

L'un des principaux problèmes que l'on remarque est le manque d'arrimage entre les différents acteurs impliqués dans l'aménagement des infrastructures routières et de transport. Afin d'assurer un développement cohérent et inclusif, la concertation est nécessaire entre les municipalités, les gouvernements provincial et fédéral, les développeurs immobiliers et les sociétés de transport. Les municipalités voisines, tout particulièrement en zone urbaine, doivent collaborer afin d'assurer le déplacement fluide et sécuritaire des individus de toutes conditions.

Aménagement

Carrefours giratoires

Le document de consultation mentionne les carrefours giratoires comme une solution éprouvée pour améliorer la fluidité de la circulation et diminuer les accidents. Or, plusieurs sources nous permettent d'affirmer que les carrefours giratoires ne sont pas des solutions à privilégier pour la sécurité et le confort des cyclistes et des piétons, notamment ceux ayant des limitations et particulièrement les personnes ayant une déficience visuelle. Si les statistiques démontrent une diminution du nombre d'accidents suite à l'implantation de carrefours

⁸ Tiré du feuillet intitulé « Le code de la rue... la rue pour tous » publié par le gouvernement belge téléchargeable au: <http://www.gracq.org/sites/default/files/coderueibsr.pdf>

giratoires, c'est que les piétons et cyclistes décident tout simplement de les éviter, car ils ne s'y sentent pas en sécurité.

Pour ces raisons, la COPHAN s'oppose à l'aménagement de carrefours giratoires, sauf dans les zones strictement réservées aux automobiles, comme aux abords des autoroutes.

Trottoirs et mobilier urbain

Afin de permettre à tout le monde de circuler librement et de façon autonome et sécuritaire sur la rue, il est important que les municipalités aménagent les trottoirs de façon à répondre aux besoins des personnes de toutes conditions. Non seulement les trottoirs doivent être suffisamment larges pour permettre à une personne se déplaçant à l'aide d'une aide à la mobilité (fauteuil roulant, motorisé ou non, triporteur ou quadriporteur et autres aides techniques apparentées) de circuler aisément, mais un espace de dégagement supplémentaire doit être prévu dans les zones de débarcadères afin de permettre le déploiement d'une rampe.

Le mobilier urbain doit être placé de manière à ne pas nuire au déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes ayant une déficience visuelle. Ainsi, on privilégiera la disposition de ce dernier du côté de la rue, de manière à laisser l'accès libre aux façades pour permettre aux personnes ayant une limitation visuelle de se repérer dans l'espace. Des supports à vélo placés de façon stratégique et en quantité suffisante sont également nécessaires, car les piétons à mobilité réduite doivent souvent zigzaguer entre les vélos stationnés de façon inadéquate, alors que les personnes aveugles ou ayant une basse vision risquent de se heurter à ces vélos mal placés.

Rues piétonnes ou partagées

L'idée d'aménager davantage de rues piétonnes ou partagées s'inscrit dans une vision de développement durable et d'encouragement au transport actif. En ce sens, la COPHAN n'est pas défavorable à ce type d'aménagement, à condition qu'un grand souci soit accordé à l'accessibilité universelle et à la notion de parcours sans obstacles lors de la conception des projets. Plusieurs éléments sont à considérer en fonction des différentes limitations, à commencer par l'emplacement du mobilier urbain, tel que mentionné ci-haut.

Les personnes ayant une limitation visuelle doivent pouvoir s'orienter aisément dans ces espaces. Les trottoirs, ou du moins des repères au sol facilement détectables en toute saison, doivent être aménagés de chaque côté de la rue pour permettre à ces personnes de ne pas dévier de leur trajectoire et d'avoir accès aux façades des édifices.

Les rues piétonnes ou partagées peuvent poser problème aux personnes ayant une limitation intellectuelle, car elles introduisent des règles différentes de ce à quoi elles sont habituées, créant de la confusion. Il est donc impératif que la signalisation aux abords de ces zones soit évidente, claire et facile à comprendre. Encore plus important, la fin des zones piétonnes doit être très clairement indiquée afin d'éviter des accidents aux zones de rencontre.

Signalisation

Clarté

Nos membres témoignent qu'à plusieurs endroits sur nos routes, la signalisation n'est pas claire, difficile à repérer ou tout simplement inexistante. Or, une signalisation évidente et facile à comprendre profite à tout le monde : touristes, personnes âgées, personnes ayant des limitations motrices, personnes ayant une limitation intellectuelle, etc. Une attention particulière doit être portée à la police et à la grosseur de caractères utilisées sur les panneaux de signalisation, afin que ces derniers profitent autant que possible aux personnes ayant une basse vision.

Feux sonores

Les feux sonores sont un outil indispensable pour assurer la sécurité et l'autonomie des personnes aveugles et amblyopes et la COPHAN souhaite que ces derniers soient installés dans un maximum d'intersections, à commencer par toutes celles où cela est recommandé par un expert en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation. De plus, comme la norme prévoit que le virage à droit au feu rouge (VDFR) doit être interdit aux endroits où on retrouve un feu sonore et que c'est souvent c'est l'opposition des citoyens à une telle réglementation qui décourage les municipalités d'aller de l'avant, la COPHAN appuie la recommandation du Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ) concernant l'interdiction du VDFR aux intersections où un l'installation d'un feu sonore est recommandée.

Temps de traversée

Nos membres nous rapportent qu'à plusieurs intersections munies d'un feu de circulation, les temps de traversée programmés sont trop courts, créant des situations de danger pour les personnes à mobilité réduite, les enfants et les personnes âgées qui se déplacent généralement plus lentement qu'un individu moyen. Les normes de temps de traversées doivent être revues afin de répondre aux besoins des personnes de toutes conditions.

Stationnement réservé aux personnes handicapées

On remarque que les conducteurs québécois sont peu conscientisés à l'importance de respecter l'interdiction de stationnement dans les zones réservées aux personnes détentrices d'une vignette de personnes handicapées. Il s'agit pourtant là d'un enjeu de mobilité et de sécurité important pour les personnes en situation de handicap. En effet, sur rue, ces espaces sont essentiels pour permettre le déploiement d'une rampe d'accès à un endroit dégagé sur le trottoir. Dans les parcs de stationnement, ces places sont stratégiquement placées près de l'entrée du bâtiment afin de limiter la distance à parcourir par les personnes ayant des

limitations, qui sont souvent moins visibles et donc plus à risque de se faire heurter par un véhicule. La COPHAN recommande que le montant de l'amende pour non-respect de l'interdiction de stationner aux places réservées aux détenteurs de vignette soit augmenté afin d'avoir un effet réellement dissuasif et que les autorités portent une attention particulière à faire appliquer ce règlement.

Déneigement

L'hiver est une réalité à laquelle nous sommes confrontés chaque année et qui pose des obstacles supplémentaires aux personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, afin de favoriser l'autonomie des personnes ayant des limitations et de lutter contre leur exclusion, il importe de déneiger en priorité :

- Les trottoirs
- Les intersections (incluant l'accès aux boutons d'appel pour feux sonores)
- Les zones de débarcadères pour personnes handicapées

De plus, un projet mené en collaboration entre la Ville de Montréal et des groupes du milieu communautaire autonome des personnes ayant des limitations⁹ nous permet de croire que l'éducation et la sensibilisation des équipes de déneigement aux réalités vécues par ces personnes permettent d'améliorer la sécurité des opérations de déneigement.

CYCLISTES

La cohabitation entre cyclistes et piétons ayant des limitations fonctionnelles est un sujet qui interpelle beaucoup nos membres. Le partage des voies de circulation entre cyclistes et piétons présente des dangers, particulièrement pour les personnes sourdes, malentendantes, aveugles ou malvoyantes qui peuvent difficilement percevoir l'approche des cyclistes. Par conséquent, la COPHAN se prononce contre les pistes multifonctionnelles et demande une séparation complète entre la voie cycliste et l'espace réservé aux piétons. Lorsque ces espaces sont juxtaposés, il est impératif qu'une séparation physique claire et facilement détectable à l'aide d'une canne soit présente entre les deux.

On remarque également que des incidents sont causés par des bicyclettes mal stationnées, faute de supports en nombre suffisant ou stratégiquement placés. Fréquemment, des vélos attachés à des rampes d'accès bloquent le passage aux personnes en fauteuil roulant. Autre exemple, des personnes aveugles se heurtent à des bicyclettes attachées au mobilier urbain non prévu à cet effet ou tout simplement à des arbres.

⁹ Pour plus d'informations au sujet de ce projet, voir : <http://www.exaequo.net/Arrondissements-et-deneigement>.

Éducation de l'ensemble des usagers de la route

Comme mentionné en introduction, au Québec, la culture de l'automobile fait en sorte que les automobilistes présument constamment avoir la priorité sur les routes. À la COPHAN, nous croyons qu'une meilleure éducation de tous les usagers de la route aux droits et obligations de tous les usagers de la route favoriserait une meilleure cohabitation. Cette éducation à la courtoisie et au partage de la route doit non seulement se faire dans les cours de conduite, mais à l'école dès un jeune âge.

Il importe aussi de mieux faire connaître les règles entourant la circulation des AMM à tous les usagers de la route. En effet, en vertu du projet-pilote lancé par le MTMDET en juin 2015¹⁰, les usagers d'AMM peuvent et parfois doivent circuler sur le trottoir, en bordure de la chaussée ou dans la piste cyclable, selon le cas. La méconnaissance de ces règles de la part des automobilistes, des cyclistes et des autres piétons entraîne des conflits entre usagers qui peuvent aller jusqu'à compromettre l'intégrité physique des usagers d'AMM.

Campagnes de sensibilisation à la courtoisie de la SAAQ

Les campagnes de sensibilisation menées par la SAAQ sont une bonne façon de promouvoir la courtoisie sur la voie publique et d'éduquer les usagers de la route par rapport à leurs droits et responsabilités respectifs. Il s'agit également d'une excellente occasion d'augmenter la visibilité positive des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans l'espace public. Trop souvent, le handicap est utilisé comme repoussoir dans les publicités, un danger contre lequel il faut se prémunir. La campagne de promotion de la santé et de la sécurité au travail menée par la CNESST en 2016 dans laquelle on présente des personnes malheureuses et démunies en raison de leur handicap acquis en est un exemple frappant. On y voit notamment un père devenu paralysé suite à un accident de travail, impuissant devant les pleurs de sa fille qu'il ne peut prendre dans ses bras.

Bien sûr, la prévention du handicap est importante, mais toutes les limitations ne peuvent être prévenues. Certaines personnes naissent avec des limitations fonctionnelles ou développent des maladies qui en entraînent. Qu'il s'agisse de campagnes publicitaires affichées ou télévisuelles, elles doivent servir à projeter une image positive des personnes en situation de handicap, les présentant comme des citoyennes à part entière, dans toute leur diversité.

¹⁰ Plus d'informations au sujet du projet-pilote sur le site web du MTMDET au : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/mobilite-motorisee/AMM/Pages/projet-pilote-aides-mobilite-motorisee.aspx>

Apprentissage à la mobilité

Bien que les cours de conduite soient de mise pour tous les conducteurs, d'autres usagers de la route ont besoin d'un autre type d'apprentissage. On pense ici notamment aux usagers d'aides à la mobilité, motorisées ou non, aux personnes aveugles ou ayant une basse vision et aux personnes ayant une limitation intellectuelle. Tout aussi importants que les cours de conduite pour assurer des déplacements fluides et sécuritaires et un partage convivial de l'espace public, les programmes d'apprentissage à la mobilité administrés par les centres de réadaptation doivent être développés, bonifiés et bénéficier d'un financement adéquat.

PIÉTONS

Clarification du statut de piéton

La COPHAN demande une clarification du statut de piéton dans le Code de sécurité routière, afin que ce dernier inclue les personnes se déplaçant à l'aide d'un fauteuil roulant, d'une aide à la mobilité motorisée ou de toute autre aide technique à la mobilité du même type prescrite par un professionnel pour pallier une incapacité à la marche. En aucun cas une aide à la mobilité palliant une incapacité à la marche, même motorisée, ne doit être assimilée à un véhicule.

De l'avis de la COPHAN, les personnes se déplaçant avec une aide à la mobilité, motorisée ou non, devraient avoir les mêmes droits et responsabilités que tous les piétons, compte tenu des adaptations nécessaires. À ce sujet, nous vous invitons à consulter notre [mémoire sur le projet-pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées](#)¹¹, déposé en juin 2015.

Virage à droite au feu rouge

Le VDFR représente un danger considérable pour tous les piétons, mais particulièrement pour ceux ayant une limitation fonctionnelle. Les personnes de petite taille et les personnes en fauteuil roulant sont moins visibles pour les automobilistes. Les personnes ayant une limitation visuelle ou auditive, quant à elles, disposent d'un sens de moins que les autres piétons pour anticiper les manœuvres des automobilistes, ce qui les rend plus vulnérables aux intersections où le VDFR est permis. Pour cette raison, la COPHAN demande le maintien de l'interdiction du VDFR sur l'île de Montréal et une meilleure pénalisation des comportements interdits là où le VDFR est permis.

¹¹ COPHAN (2015). *Mémoire concernant le « Projet-pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées »*. Montréal, 10p. En ligne : <http://cophan.org/documentation/avis-et-memoires/>

De plus, à l'instar du RAAQ et pour les raisons invoquées par ce dernier¹², la COPHAN demande l'interdiction du VDFR à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore.

SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Véhicules électriques et hybrides

Dans les dernières années, de plus en plus de véhicules électriques et hybrides ont fait leur apparition sur les routes du Québec. Bien qu'intéressants sur les plans environnemental et économique, ces véhicules représentent un danger pour les personnes ayant une limitation visuelle, car elles n'émettent pas ou très peu de bruit, rendant leur passage difficile à percevoir.

C'est pourquoi la COPHAN, à l'instar du RAAQ, demande l'adoption d'une norme sur les avertisseurs sonores pour véhicules silencieux. Étant donné que sa politique d'électrification des transports fixe l'objectif d'atteindre 100 000 véhicules électriques sur nos routes d'ici 2020, il est impératif que le gouvernement du Québec agisse rapidement, avant que le nombre de véhicules électriques non équipés d'un tel avertisseur sur nos routes soit trop élevé. Pour plus de détails sur le danger que représentent les véhicules silencieux et la nécessité d'adopter rapidement une norme sur les avertisseurs sonores, nous vous invitons à consulter le mémoire déposé par le RAAQ dans le cadre de la présente consultation.

Accessibilité des bornes de recharge

La multiplication des véhicules électriques sur nos routes va de pair avec l'augmentation des bornes de recharge sur le domaine public. Il s'agit là d'une excellente opportunité à saisir pour renforcer l'autonomie des personnes se déplaçant à l'aide d'une aide à la mobilité motorisée ou d'un vélo électrique.

En effet, considérant que les AMM actuellement attribuées par le réseau de la santé ont une autonomie de batterie d'environ 10 km, soit plus ou moins 1 h 30, la possibilité de les recharger un peu partout dans la ville serait une avancée significative pour l'autonomie des personnes à mobilité réduite. Afin de maximiser l'impact social positif de la volonté gouvernementale d'électrifier nos transports, il est crucial qu'une norme stipulant que les bornes de recharge électrique doivent être équipées de fiches accessibles du côté du trottoir à une hauteur adéquate pour les usagers d'AMM soit rapidement adoptée.

¹² Voir le mémoire déposé par le RAAQ dans le cadre de la présente consultation.

CONCLUSION

Tel qu'exposé dans ce mémoire, les enjeux de sécurité routière touchant d'une façon particulière les personnes ayant des limitations fonctionnelles sont nombreux et les besoins de ces dernières doivent impérativement être pris en considération afin que les personnes de toute condition puissent effectuer des déplacements efficaces, confortables et sécuritaires.

Cela dit, le fait est que très peu de recherches sont effectuées à ce sujet et, par conséquent, il nous est difficile de formuler des recommandations précises. C'est pourquoi nous insistons sur la nécessité de considérer les personnes en situation de handicap lors des études portant sur la mobilité, le déplacement et l'aménagement. Avoir plus de données nous et vous permettra de mieux comprendre les habitudes et besoins de ces citoyens et citoyennes à part entière et de concevoir et d'aménager la voie publique afin que chaque personne y trouve sa place. De plus, les données colligées par les municipalités et les gouvernements devraient systématiquement être ouvertes à tous, permettant ainsi le développement d'applications pour faciliter les déplacements de tout un chacun. En effet, les nouvelles technologies, si utilisées correctement et à leur plein potentiel, peuvent être un fabuleux vecteur d'inclusion sociale !

Finalement, la COPHAN tient à vous rappeler qu'en vertu de l'article 61.1 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, vous avez l'obligation de produire et de rendre public annuellement un plan d'action à l'égard des personnes handicapées. Bien que le MTMDET se soit acquitté de son obligation, la SAAQ, elle, semble être en défaut. En effet, le dernier plan d'action à l'égard des personnes handicapées que l'on retrouve sur le site web de cette dernière date de 2015. Confiante que l'ensemble des enjeux soulevés dans ce mémoire sauront vous convaincre de l'importance de renouveler votre plan d'action et d'apporter une attention particulière aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la suite de vos travaux, la COPHAN tient à vous assurer de son entière collaboration.