



**Personnes handicapées et
stationnements réservés : Problématique et enjeux**

Septembre 2010

Mise en contexte

La vie des personnes handicapées a bien changé au cours des dernières décennies., Grâce aux revendications des années 60 et 70, ces personnes peuvent aujourd’hui avoir l’ambition légitime de mener une vie active et productive, d’avoir accès à des loisirs, de faire des études et d’intégrer le marché du travail. Pour ce faire, elles doivent avoir une autonomie de déplacement L’utilisation d’un véhicule est devenu, pour plusieurs d’entre elles, un incontournable.

Or, les avancées technologiques des dernières décennies permettent maintenant à un nombre important de personnes handicapées de conduire leur propre véhicule. Désormais, il n’est plus rare de voir des personnes tétraplégiques conduire un véhicule adapté pour aller à leur travail, pour se promener ou tout simplement pour réaliser des tâches de la vie quotidienne : faire son épicerie, aller chez le médecin, etc. Il y a 40 ans, cela aurait été impossible.

Aujourd’hui, l’inclusion des personnes handicapées n’est plus un concept marginal. C’est un concept qui est au cœur des réflexions sur les enjeux sociaux modernes et des politiques gouvernementales, comme l’illustre l’adoption, par le gouvernement du Québec, de la politique « À part entière : pour un véritable exercice du droit à l’égalité » en juin 2009.

La question de l'accessibilité universelle est souvent mise de l'avant comme un élément très important de cette inclusion, en permettant un usage égal des services et installations de notre société par tous ses citoyens. Toutefois, la question de l'accessibilité des installations est bien souvent abordée sans tenir compte de l'importance de l'aménagement de stationnements réservés adéquats, sans lesquels un édifice, tout universellement accessible soit-il, peut demeurer inaccessible à bien des personnes handicapées qui s'y présentent en voiture ou en camionnette adaptée.

Cette préoccupation, qui peut parfois être perçue comme secondaire au regard des besoins pressants vécus par l'ensemble des personnes handicapées, doit être remise à l'ordre du jour, car elle touche un nombre croissant de personnes. Cela se vérifie en prenant connaissance des problèmes rencontrés par les personnes à mobilité réduite qui conduisent une voiture. En les questionnant sur le sujet, vous verrez qu'elles auront toujours un commentaire à formuler, une anecdote à raconter, une suggestion à faire.

Force est de constater que la situation actuelle nécessite des changements. En effet, pour différentes raisons que nous aborderons dans cet article, les utilisateurs des places réservées peinent souvent à y avoir accès. Dans les pages qui suivent, nous dresserons un portrait de la situation actuelle, nous traiterons des problèmes rencontrés par les utilisateurs de vignette ainsi que de leurs causes et nous élaborerons des pistes de solutions.

Historique

Les places de stationnements dont il est question sont celles réservées aux détenteurs de vignettes pour personnes handicapées. À l'origine, ces vignettes ont été créées par un regroupement de personnes se déplaçant en fauteuil roulant pour pallier un manque de sécurité et un accès difficile (à cause d'une architecture mal adaptée ou de mauvaises conditions météorologiques, par exemple).

Les vignettes de stationnement ont été instaurées en 1987 sous la forme d'autocollants apposés sur la plaque d'immatriculation. Ce programme était alors géré par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Par ailleurs, l'Office des personnes handicapées (OPHQ) a géré un programme similaire de vignettes amovibles jusqu'en 1989. Par la suite, les deux programmes cohabitent jusqu'en 1998, année où ils se fusionnent sous la juridiction de la SAAQ pour ne garder que le format amovible que nous connaissons aujourd'hui.

Avec le temps et les revendications des utilisateurs, l'implantation des places réservées s'est faite progressivement dans les municipalités. Ces espaces réservés peuvent se retrouver directement sur la voie publique ou encore dans des stationnements hors rue de commerces ou de lots publics municipaux. Depuis le 7 novembre 2000, le Code de construction du Québec comporte certaines exigences concernant l'aménagement et le nombre de places réservées pour les aires de stationnement reliées à un bâtiment. Toutefois, force est de constater qu'une révision des normes et des processus

d'implantation est nécessaire en regard des constats que nous avons faits de la situation actuelle.

Depuis 1987, les critères d'attribution de la vignette ont évolué et le nombre d'utilisateurs a augmenté. Aujourd'hui, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ne sont pas les seules à pouvoir utiliser les vignettes de stationnement. Des personnes ayant d'autres handicaps différentes, mais ayant les mêmes besoins, en ont également le droit. Comme le nombre de place de stationnement n'a pas changé, cela a eu pour effet de créer une pénurie. Ce phénomène est particulièrement frappant à cause du vieillissement de la population.

Les acteurs concernés

Afin de mieux saisir les enjeux et la complexité de ce dossier, commençons par examiner les responsabilités des instances gouvernementales, organismes et personnes ayant un rôle à jouer dans la problématique.

Dans un premier temps, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a le pouvoir législatif de mettre en place des normes et de les faire appliquer par les instances sous sa juridiction. Ceci inclut notamment les normes minimales provinciales d'implantation des places réservées à appliquer au niveau municipal et l'établissement des règlements relatifs à la vignette de stationnement. Pour sa part, la SAAQ a le mandat de gérer le

programme d'attribution des vignettes de stationnement. Elle n'a pas de pouvoir décisionnel.

L'attribution des vignettes est aussi tributaire du rôle assumé par les professionnels qui ont le droit de remplir le formulaire d'évaluation pour l'obtention de cette vignette selon la réglementation en vigueur. Ces professionnels sont les éducateurs spécialisés, les ergothérapeutes, les infirmiers, les médecins, les optométristes, les physiothérapeutes et les psychologues. Ils ont la responsabilité de juger si la condition de leur patient ou de leur client justifie l'obtention d'une vignette.

En fonction de la législation actuelle, les municipalités ont juridiction en matière de stationnement sur leur territoire. En l'absence de lois provinciales, elles gèrent de manière autonome l'implantation et la surveillance des places de stationnement réservées. Certaines municipalités compartimentées en arrondissements, comme Montréal et Québec, laissent à ces arrondissements la gestion de leur réglementation, créant une disparité de l'application à travers leur territoire.

Le rôle des corps policiers est d'assurer le respect de la réglementation en vigueur sur le terrain. Selon le territoire, ce mandat est assumé soit par la Sûreté du Québec, soit par les corps de police municipaux. Lorsqu'un véhicule est pris en infraction, ces corps policiers ont le pouvoir d'émettre une contravention. De plus, ils peuvent également jouer un rôle de sensibilisation sur le terrain.

Par ailleurs, l'OPHQ, dont la mission est de veiller au respect des principes et des règles énoncées dans la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, a le devoir de s'assurer, dans la mesure des pouvoirs qui lui sont attribués, que les ministères, les municipalités ainsi que les organismes publics et privés poursuivent leurs efforts afin d'améliorer les possibilités offertes aux personnes handicapées de s'intégrer et de participer pleinement à la vie en société.

Les organismes de promotion des droits des personnes handicapées, de paire avec l'OPHQ, ont le mandat de veiller à ce que leurs membres soient représentés, à ce que les problèmes qu'ils vivent quotidiennement soient connus et à ce que des mesures concrètes soient mises en place pour les résoudre. Pour ce faire, ils font des représentations auprès des instances appropriées et interviennent publiquement.

Bien entendu, il ne faut pas oublier les détenteurs de vignettes, c'est-à-dire les utilisateurs légitimes des places réservées. Il s'agit tantôt de personnes physiques ayant des limitations, tantôt de personnes morales telles que les ressources intermédiaires et les établissements publics qui s'occupent des déplacements de personnes avec limitations. Leur responsabilité est de respecter les règles en place concernant l'utilisation des vignettes de stationnement et des espaces de stationnement.

La raison d'être des places réservées et des vignettes de stationnement

Pour comprendre certains aspects de la problématique du stationnement réservé, il est important de rappeler des faits concernant le processus d'attribution de la vignette de stationnement.

Les vignettes sont émises à la suite d'une demande formulée par un usager, suivant les recommandations d'un des professionnels énumérés plus tôt ayant évalué sa condition médicale. Pour y être admissible, il faut avoir un problème de santé en lien avec les systèmes respiratoire, cardiaque, vasculaire, nerveux, squelettique, musculaire, visuel, articulaire et immunitaire. Sont également admissibles les personnes souffrant d'incapacités motrices, intellectuelles, visuelles, auditives et comportementales.

Par ailleurs, soulignons que la vignette de stationnement est associée à un utilisateur (celui à qui elle est octroyée) et non à un véhicule. Tant un conducteur qu'un passager peut donc s'en prévaloir et la vignette peut se transférer d'un véhicule à l'autre, en autant que l'utilisateur y soit présent. Un certificat d'utilisateur est également remis à l'usager afin d'éviter qu'un tiers puisse utiliser la vignette illégalement.

Pour qu'une personne puisse utiliser un lieu, elle doit pouvoir s'y rendre. Les utilisateurs de stationnements réservés ont généralement de la difficulté à se déplacer et ils doivent suppléer à leurs limitations par l'utilisation d'aides techniques comme un fauteuil roulant ou une rampe installée sur leur véhicule. Les places réservées sont donc la « porte d'entrée obligée » permettant d'accéder de manière sécuritaire à un édifice, ce que les places régulières, de par leur emplacement et leurs dimensions, ne permettent pas.

Les personnes handicapées sont moins mobiles et moins visibles que les autres. Elles risquent donc davantage de se faire heurter par un véhicule lors de leurs déplacements dans un stationnement. Pour cette raison, les places réservées doivent être situées stratégiquement près d'une entrée et doivent favoriser un trajet sans obstacle jusqu'à celle-ci. De plus, leurs dimensions doivent être suffisantes pour permettre à la personne de sortir de son véhicule et d'utiliser son aide technique.

Généralement, les stationnements réservés situés directement sur la rue sont dédiés à l'usage exclusif d'un résident qui en a fait la demande pour avoir accès à son domicile. Ceux situés sur des artères commerciales permettent aux utilisateurs d'avoir accès à des biens et services.

Enjeux

L'utilisation des places réservées ne se fait pas toujours de manière harmonieuse et efficace. Car les personnes qui ont besoin d'utiliser de telles places rencontrent souvent des obstacles. Nous tenterons donc de dresser un portrait exhaustif de la situation.

Selon les statistiques fournies par l'OPHQ, au Québec, pour une population de 7,5 millions d'habitants en 2006, on dénombrait quelque 130 000 titulaires de vignette de stationnement pour personnes handicapées. Cela signifie que 1,72 % de la population serait titulaire d'une vignette de stationnement.

Selon le Code de construction du Québec, dans un bâtiment où se trouvent 25 emplacements de stationnement ou plus, au moins 1 % de ces emplacements (et au minimum un emplacement) doivent être aménagés à l'intention des personnes handicapées.

En comparant le 1% édicté par la norme et le 1.72% de la population qui utilise une vignette, nous constatons un écart important. De plus, il est à noter que la norme directrice, entrée en vigueur le 7 novembre 2000, ne s'applique qu'aux installations faites après cette date. Pour toute construction datant de plus de 10 ans, on n'a pas à se conformer à cette norme ; selon ce que nous avons remarqué, en général, les propriétaires ne font que le strict minimum auquel ils sont tenus. Il résulte de cette situation que le pourcentage réel du total des espaces de stationnement existant attribué aux places réservées est bien en deçà du 1% prescrit.

Pour être certain que les utilisateurs de vignettes auront des places de stationnement réservées, il faudrait que le nombre réel de places de stationnement réservées se rapproche du ratio de 1,72 % mentionné ci-haut, ce qui n'est pas le cas. En effet, les normes minimales établies par le code sont très en deçà des besoins des utilisateurs actuels de vignette, dont le nombre augmente au sein de la population.

La situation est très préoccupante, en particulier dans les grandes agglomérations où la proportion de personnes handicapées est très importante en raison de la grande

prévalence de services. De plus, il ne faut pas oublier que la population vieillit et que, à cause de leurs difficultés motrices et de leur état de santé, les personnes âgées sont des utilisateurs réguliers des vignettes. En ce moment, les chiffres de la SAAQ indiquent que 65 % des utilisateurs des vignettes sont des gens âgés de 65 ans ou plus.

Les prévisions actuelles au niveau démographique nous portent à croire qu'avec les années, de plus en plus de vignettes seront émises. Il est important de souligner que, pour l'instant, aucun plan d'action n'est mis de l'avant pour contrer ce déséquilibre en regard du nombre de places existantes.

En guise d'exemple, prenons le cas de la ville de Montréal. En 2006, Statistique Canada estimait la population de cette ville à 1 854 442 habitants. Si on transfère le ratio de 1,72 % (pourcentage de la population québécoise ayant une vignette de stationnement), cela nous donne plus de 31 896 vignettes en circulation dans la ville de Montréal. En réalité, ce nombre est probablement plus important en raison des facteurs énumérés ci-haut.

Selon les informations qui se trouvent sur le site Internet de la Société en commandite Stationnement de Montréal, le nombre de places de stationnement réservées qui existent sur le territoire de la ville de Montréal se répartit comme suit : 131 places sur rue et 35 places dans les stationnements hors rue.

Autrement dit, sur 3750 places régulières réparties dans les 36 terrains de stationnement hors rue, les places de stationnement réservées représentent moins de 0,92 %. Bien que nous ne soyons pas en mesure d'obtenir le nombre total de stationnements réguliers sur rue, il est aisé d'estimer que le ratio, en fonction des 131 places réservées répertoriées, doit tourner autour de 0,0001 %.

Jusqu'à maintenant, les démarches que nous avons entreprises auprès des instances municipales n'ont pas porté fruits; nos appels à la collaboration sont restés sans réponse et il suffit de parcourir les plans d'actions triennaux en matière d'accessibilité universelle pour constater que le sujet n'y est pour ainsi dire pas abordé. De plus, le fait que chaque arrondissement soit autonome dans la gestion du stationnement contribue grandement à compliquer les démarches de sensibilisation des élus municipaux.

Ceci dit, ces constatations sur le nombre déjà largement insuffisant de places en fonction du nombre d'utilisateurs légitimes actuels, dans un contexte de vieillissement de la population, nous amènent à aborder une autre problématique : le manque de civisme des usagés de la route.

Qui n'a pas, autant comme conducteur que comme piéton, été témoin de comportements faisant preuve d'individualisme et d'un manque flagrant de courtoisie de la part des conducteurs. Ce phénomène a pris tellement d'ampleur dans les dernières années que la SAAQ a décidé de lancer une campagne médiatique sur le sujet s'intitulant « La courtoisie, ça fait du bien! »

Ce manque de civisme ne fait pas exception lorsque vient le temps de garer sa voiture. Si les forces de l'ordre doivent émettre des constats d'infraction pour des stationnements en double, pour des limites de temps dépassées ou pour le non-respect d'une zone résidentielle, il va sans dire que les infractions sont fréquentes concernant les stationnements pour personnes handicapées.

Divers comportements fautifs nous ont été rapportés par nos membres et par nos conseillers. Dans un premier temps, ils ont constaté que certains conducteurs sans vignette utilisent les places de stationnement réservées en demeurant dans leur véhicule pour attendre une personne qui est allée faire des emplettes. Il ont aussi remarqué que des conducteurs sans vignette se stationnent dans ces places seulement pour « quelques minutes », sans doute en se disant que cela ne nuit à personne. Enfin, ils ont aussi remarqué que certaines personnes utilisent illégalement la vignette d'une autre personne non présente dans le véhicule.

Les raisons ou excuses évoquées par les fautifs sont aussi nombreuses que variées. Certains vont avancer que les places ne sont jamais utilisées et qu'il y en a trop, que c'est un privilège non justifié d'y avoir accès et que, de toute manière, les personnes handicapées ne conduisent pas. D'autres vont argumenter qu'eux aussi ont besoin de ces places parce qu'ils transportent des objets lourds, qu'ils ont mal à un genou ou encore parce qu'il pleut. Enfin, plusieurs banalisent le geste en disant : tout le monde le fait, alors pourquoi pas moi ? Si de tels arguments sont possibles, c'est qu'il y a une

méconnaissance de la raison d'être des places réservées ainsi que de ce que vivent les utilisateurs.

Les conséquences

Il faut le dire, ces gestes ne sont pas sans conséquences pour les utilisateurs légitimes de vignette. Par exemple, il est possible qu'une personne handicapée qui ne peut pas stationner son véhicule ne puisse pas faire son épicerie ou aller à la pharmacie ou encore qu'elle doive renoncer à une sortie alors que le seul fait de se lever et de s'habiller pour s'y rendre lui a demandé deux heures de travail avec l'aide d'un préposé.

Devoir stationner son véhicule dans un espace non réservé peut également avoir des conséquences sur la sécurité des personnes à mobilité réduite. En effet, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant sont souvent trop basses pour être vues par les automobilistes. Si elles doivent parcourir de longues distances dans un stationnement, elles risquent plus que les autres de se faire heurter par un véhicule. Par ailleurs, l'utilisation d'un fauteuil roulant nécessite l'usage des mains, ce qui rend très difficile le transport de paquets. Et cela est encore plus vrai durant l'hiver, lorsqu'il y a de la neige et de la glace.

Si les places de stationnement réservées sont relativement larges, c'est qu'il faut un dégagement suffisant sur le côté du véhicule pour que la personne handicapée puisse déployer une rampe d'accès ou sortir une aide à la mobilité. Lorsqu'un autre véhicule se

stationne trop près de celui de la personne handicapée, il est possible que cette dernière ne puisse retourner à son véhicule, faute d'espace suffisant sur le côté de celui-ci. La personne handicapée doit donc attendre que le fautif revienne et déplace son véhicule ou prendre le risque de demander à un inconnu de déplacer son véhicule pour elle, avec tout l'inconfort relié à cette situation. Dans une telle situation, faire une course qui ne devrait prendre que trente minutes peut demander jusqu'à plusieurs heures.

En l'absence de policiers à proximité, un détenteur de vignette désireux d'utiliser une place occupée illégalement devra demander lui-même à la personne de déplacer son véhicule. Dans bien des cas, l'expérience nous a démontré qu'un nombre important de personnes ainsi prise en défaut réagissent avec agressivité, ce qui crée un stress et de l'appréhension chez bien des utilisateurs face à ce type d'intervention.

Ce ne sont là que quelques exemples pour illustrer une problématique qui peut prendre beaucoup d'autres aspects. Il va de soi que les problèmes reliés à l'utilisation illégale des places de stationnements réservées sont plus fréquents pendant les périodes de grand achalandage (soirs de week-end, festivals, jours précédant la fête de Noël, etc.) et lorsque Dame Nature fait des siennes (tempête de neige, verglas, pluie, etc.).

Le contrôle des places par les forces de l'ordre

La surveillance des places réservées par les corps policiers est un enjeu important. Les constables doivent s'assurer que la réglementation est respectée et donner des

contraventions pour dissuader la population d'utiliser illégalement les places réservées. Dans certaines municipalités, la surveillance est effectuée par le service de police municipal, alors que dans d'autres, elle est faite par les patrouilleurs de la Sûreté du Québec.

Dans la grande majorité des cas, nous avons constaté, tant sur le terrain qu'en questionnant les responsables de ces organisations, que les policiers se contentent de donner une contravention lorsque, au hasard d'une patrouille, ils aperçoivent un véhicule stationné illégalement dans un espace réservé situé dans la rue. Concrètement, il n'y a pas ou presque pas de patrouilles dont le travail est de vérifier les stationnements hors-rue. Il est très rare que les policiers prennent la peine de vérifier la validité d'une vignette en place sur un véhicule et encore plus rare qu'un agent prenne le temps de vérifier le certificat d'utilisateur pour s'assurer qu'une personne en train de se stationner est véritablement l'utilisateur légitime de la vignette.

Par ailleurs, les utilisateurs de vignette consultés pour la rédaction du présent article nous ont régulièrement mentionné que, lorsqu'ils appelaient leur service de police pour signaler un véhicule stationné illégalement dans une place réservée, leur demande n'était pas considérée comme prioritaire et qu'il pouvait s'écouler de longs délais avant l'arrivée d'une patrouille, laissant au délinquant tout le temps qu'il faut pour filer. Dans d'autres cas, les services policiers leur ont dit que cette situation ne relevait pas des agents de la paix, mais du service de surveillance du stationnement, et qu'il fallait donc appeler le bureau d'arrondissement pour porter plainte, compliquant encore plus la démarche.

Nous avons consulté les registres du Service de police de la ville de Montréal afin de prendre connaissance du nombre de contraventions reliées aux stationnements réservés distribuées dans les dernières années. Nous avons été surpris de constater que ce nombre était plutôt constant d'année en année, soit environ 6000 contraventions distribuées aux délinquants pris sur le fait. Bien que ce nombre semble relativement élevé, une infime minorité du total des contrevenants ont été mis à l'amende. De plus, le fait que le nombre soit constant corrobore le constat fait sur le terrain par les utilisateurs : les places continuent d'être occupées régulièrement par des véhicules sans vignettes.

Pour appuyer cette constatation, nous avons mené pendant tout le mois de février 2010, avec la collaboration de plus de 25 partenaires à travers la province, une activité de sensibilisation visant à remettre aux contrevenants des contraventions de civisme. Cette contravention ressemble à une contravention remise par les forces de l'ordre, mais aucune amende n'y est inscrite; on y trouve plutôt un court texte destiné à sensibiliser les contrevenants. Lors des 11 patrouilles effectuées à Montréal et à Québec, nous avons contrôlé pas moins de 420 places de stationnement réservées situées dans des centres commerciaux. Sur les lieux, nous avons constaté qu'une place sur cinq était occupée par des véhicules sans vignettes. Fait à noter : les patrouilles ont été effectuées en début d'après-midi pendant des jours de semaine, donc à des moments où l'achalandage était assez minime. Nous pouvons supposer que le ratio aurait été encore plus grand la fin de semaine ou lors de périodes plus actives comme le temps des fêtes.

Le manque d'harmonisation dans l'implantation

Souvent, quand on parle de stationnements réservés, les gens pensent automatiquement aux places dans les stationnements des centres commerciaux. Plusieurs ignorent même l'existence des stationnements sur rue, qui sont d'ailleurs beaucoup plus nombreux dans les grandes villes qu'ailleurs. Cela est probablement dû au fait que, dans les petites villes, il est plus facile d'avoir accès à un stationnement hors rue que dans les grandes agglomérations.

Les déplacements étant problématiques pour les personnes à mobilité réduite (ce qui est encore plus vrai pendant la période hivernale), il importe, pour une personne à mobilité réduite, de ne pas avoir à parcourir une distance excessive pour se rendre à destination. La présence de stationnements réservés sur rue répond donc à ce besoin tout en offrant des dimensions propres aux besoins mentionnés plus haut. En effet, même si des places régulières sont disponibles, leur configuration ou des éléments du parc urbanistique (banc, parcomètre, poubelle, etc.) peuvent empêcher une personne handicapée de les utiliser.

Le paiement du parcomètre est également un élément à considérer. On se rappellera qu'avant l'instauration des bateaux pavés (ces pentes aménagées aux coins des trottoirs permettant aux fauteuils roulants d'y monter), il était impossible pour une personne en fauteuil roulant d'avoir accès aux parcomètres. Aujourd'hui, avec l'implantation des bornes électroniques, d'autres défis apparaissent. Les places réservées devraient toujours

être à proximité de ces bornes, qui devraient être conçues en regard des critères d'accessibilité universels et être utilisables, même s'il y a tempête de neige, par des personnes à mobilité réduite.

Quelles sont les normes à respecter dans l'implantation des stationnements réservés? Tout d'abord, mentionnons qu'il n'existe pas de cadre de référence officiel concernant l'ensemble de ces questions. Toutefois, en vertu de l'article 388 du Code de la sécurité routière, les places réservées doivent être identifiées par un panneau de signalisation de type P-150-5. Autrement dit, si un espace réservé n'est pas désigné par ce panneau précis, les policiers ne peuvent émettre de constat d'infraction.

La problématique de l'harmonisation de la signalisation est principalement présente dans les stationnements hors rue, qui sont des stationnements privés. Dans les centres commerciaux par exemple, on utilise encore les panneaux sur fond bleu, n'ayant pas de force légale. On néglige aussi d'utiliser le nombre de panneaux nécessaires ainsi que la peinture bleue pour marquer au sol, sans doute par souci d'économie. Cela a pour conséquence de diminuer la visibilité des stationnements réservés et d'augmenter leur utilisation par des personnes non autorisées.

Les effets majeurs du manque d'harmonisation de l'implantation des stationnements pour personnes handicapées sont ressentis le plus souvent durant l'hiver. Le marquage au sol ayant complètement ou partiellement disparu, les conducteurs utilisent plus souvent que

le reste de l'année ces places devenues peu visibles. C'est pourquoi l'installation adéquate de panneaux réglementaires est un facteur à considérer.

En résumé, nous pouvons affirmer que le peu d'encadrement législatif sur les dimensions des stationnements et la façon de les implanter engendre une mauvaise utilisation des stationnements réservés par les usagers de la route.

Le manque de communication entre les instances concernées

La gestion des places de stationnement réservées est de juridiction municipale. Ce pouvoir découle de la Loi sur les compétences municipales, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et du Code de la sécurité routière. Toutefois, comme nous le mentionnions plus haut, la gestion des places réservées dans les grandes agglomérations est assurée par les arrondissements, donc sans uniformité et, parfois, sans réglementation claire.

Par ailleurs, les municipalités de 15 000 habitants et plus doivent produire et rendre public un plan d'action annuel visant à réduire, dans le secteur d'activité relevant de leurs attributions, les obstacles à l'intégration des personnes handicapées, cela conformément à l'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. À la lecture de ce plan d'action, force est de constater que la question des stationnements réservés est largement négligée.

Toutefois, la gestion des problématiques dépasse le cadre administratif des municipalités. Diverses organisations ont créé leurs propres normes d'implantation des stationnements pour personnes handicapées; les problématiques soulevées précédemment sont donc particulièrement complexes à gérer et à résoudre étant donné qu'il n'y a que peu ou pas de concertation entre ces intervenants.

Comme mentionné précédemment, la SAAQ gère l'application du règlement provincial concernant l'attribution des vignettes sous la juridiction du ministère des Transports du Québec alors que les municipalités sont invitées à appliquer la loi. Il y a le Code de la construction qui impose ses normes dans son champ d'application. Par ailleurs, d'autres intervenants, par exemple Société Logique, un organisme composé d'ingénieurs et de consultants, ont produit des guides qui proposent des normes d'implantation plus précises et complètes, mais qui ne font pas toujours l'unanimité.

Les efforts de concertations menés pour faire avancer le dossier se heurtent au manque de disponibilité des instances gouvernementales, lequel génère un manque de communication entre les différents acteurs impliqués. Comme les grands acteurs sont difficiles à interpeller et à mobiliser, chacun travaille de son côté et les comités de travail mis sur pied au niveau local ne permettent pas de réelles avancées. Les instances municipales, si elles en ont la volonté, peuvent avoir une influence marquée sur les changements espérés. Celles-ci sont au fait des besoins spécifiques de leurs citoyens. Elles peuvent donc réagir rapidement aux demandes de ces derniers ainsi que des organismes les représentant.

Pistes de solutions et rôles à assumer

Les constats et problèmes énumérés tout au long de cet article nous amènent à penser que plusieurs mesures doivent être mises de l'avant afin de maximiser l'impact des efforts déjà entrepris pour faire des places réservées un facteur d'inclusion sociale réellement efficace.

Dans un premier temps, une harmonisation des normes devrait être effectuée à l'échelle provinciale, ce qui permettrait d'avoir un cadre de référence légal. Nous croyons qu'il est du devoir du MTQ, déjà officiellement responsable du programme des vignettes géré par la SAAQ, d'assumer ce rôle. Bien que la gestion au quotidien des stationnements doive demeurer de juridiction municipale, il importe que des directives et normes minimales soient instaurées au niveau ministériel.

Pour pallier le manque d'uniformité des dimensions et de la signalisation des stationnements existants, un guide officiel d'information devrait être publié et mis en ligne. L'OPHQ a déjà publié un guide intéressant, mais il serait important de le bonifier et de mieux le faire connaître afin, entre autres choses, d'améliorer la sécurité de ces stationnements et leur accessibilité. Ce guide regrouperait les différentes normes en vigueur et servirait de cadre de référence ayant force de loi afin qu'elles soient incluses dans le Code de la construction et les plans d'action municipaux en matière d'accessibilité universelle. Le MTQ devrait donc débloquer un budget en ce sens et

mener des campagnes de sensibilisation grand public comme il le fait pour d'autres dossiers.

Une première étape importante serait de faire un recensement des stationnements réservés existants et d'informer les commerçants de la réglementation concernant les panneaux et les normes d'implantation. Nous croyons que le Ministère, en partenariat avec les municipalités, pourrait distribuer aux commerçants les panneaux de stationnements réservés règlementaires dont ils ont besoin. Ces mesures favoriseraient la mise en place de stationnements conformes aux normes et, par le fait même, faciliterait un meilleur respect des espaces réservés.

Par ailleurs, il est nécessaire d'améliorer le contrôle de l'émission des vignettes de stationnement. Il serait opportun de s'assurer qu'un contrôle rigoureux soit effectué dans le traitement interne des demandes pour éviter que des gens n'ayant pas réellement besoin d'une vignette en utilisent une sur une base régulière. Cette recommandation ne saurait être négligée en regard des statistiques officielles fournies par la SAAQ à l'effet qu'un petit pourcentage des utilisateurs actuels n'a aucune limitation. De plus, certaines personnes qui ont des limitations temporaires gardent leur vignette pour une période de 5 ans même si elles n'en ont besoin, par exemple, que pour une période d'un an.

Dans le même ordre d'idée, nous croyons que la liste des professionnels aptes à remplir le formulaire de demande de vignette devrait être revue. Il nous semble questionnable qu'un infirmier ou une éducatrice spécialisée puisse remplir et endosser un document où l'on

doit répondre à des questions qui demandent de poser un diagnostic sur la personne demanderesse, alors qu'il n'a pas légalement le droit d'émettre de diagnostic.

De plus, la gestion des vignettes en circulation est également problématique. En effet, nous avons constaté que peu d'importance était accordée à la récupération des vignettes expirées ou ayant appartenu à une personne décédée. La politique appliquée en ce moment se résume à demander par écrit à l'utilisateur de retourner la vignette à la SAAQ, sans autre suivi. Il découle de cette situation qu'un nombre important de vignettes échues continuent à circuler et que des individus les utilisent illégalement. Nous recommandons donc de mettre en place des mesures administratives pour s'assurer que chaque vignette expirée ou attribuée à une personne ne pouvant plus l'utiliser soit bel et bien retournée afin d'être retirée de la circulation.

Finalement, un code d'éthique sur l'utilisation de la vignette pourrait être instauré afin de d'informer les utilisateurs des bonnes pratiques. De plus, pour favoriser une utilisation avisée des places réservées par les détenteurs de vignette, il serait important qu'une petite formation soit donnée par la SAAQ lors de la délivrance d'une vignette.

Nous croyons que l'OPHQ devrait jouer un rôle de premier plan dans ce dossier. Étant l'organisme responsable de l'actualisation de la politique « À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité », qui dicte une certaine ligne de conduite pour le droit des personnes handicapées, il devrait se positionner et prendre les devants afin de faire valoir les besoins des personnes handicapées. En conformité avec le guide à

l'intention des municipalités, l'OPHQ devrait être proactif et recommander d'augmenter le nombre minimum de stationnements au prorata des places disponibles, comme le suggère Société Logique, qui recommandait à la Régie du bâtiment de modifier le Code de la construction comme suit :

Nombre de places de stationnement	Nombre minimal de places réservées
1 à 50	2
51 à 100	4
101 à 200	6
201 à 400	8
401 à 500	10
501 et plus	2 % du total

Nous pensons que les organismes de défense des droits, qui représentent les utilisateurs des vignettes, sont les plus à même de connaître les besoins de leurs membres et les problèmes qu'ils vivent au quotidien. Ensemble, ils peuvent donc indiquer aux instances publiques ce qui doit être revu et corrigé. Malheureusement, à ce jour, il n'existe pas de table de concertation sur la question du stationnement réservé et la collaboration entre les différents organismes de défense des droits se fait sur une base ponctuelle. La mise en place d'une telle table donnerait un poids important à leurs revendications, tant au niveau régional que provincial, et serait sans doute efficace; cela l'a d'ailleurs été dans d'autres dossiers.

Pour ce qui est du respect des places par les citoyens, nous préconisons la tenue de campagnes de sensibilisation médiatisées dans lesquelles seraient expliquées les raisons d'être de ces stationnements. Il y serait également question de la situation actuelle et de ses conséquences pour les utilisateurs. Notons que nous avons justement mené une campagne de ce type entre octobre 2009 et avril 2010. Les actions entreprises et les outils développés ont alors permis de remettre la question des stationnements réservés à l'ordre du jour. Nous invitons les organismes et regroupements du milieu, tout comme les acteurs municipaux et provinciaux, à se joindre à nous afin de travailler sur ce dossier.

Nous croyons qu'une part importante de la solution est dans la sensibilisation. Toutefois, les démarches de ce type devraient être appuyées par une surveillance beaucoup plus systématique des infractions par les agents de la paix. Il est du ressort des instances municipales de mettre en place une politique de contrôle incluant des formations de leurs agents et l'application de procédures spécifiques à la vérification du certificat d'utilisateur de vignette de la personne contrôlée par les patrouilleurs, et ce, même si la vignette est en place.

Ces formations pourraient être faites en collaboration avec le milieu associatif, ce qui permettrait de mieux comprendre les réalités vécues quotidiennement par les utilisateurs de vignette. Un plan d'intervention plus musclé en regard de la surveillance de l'usage adéquat des stationnements réservés devrait être développé. Celui-ci devrait inclure l'émission systématique d'une contravention en cas d'infraction (sans tolérance ni

avertissement verbal), la vérification systématique du certificat d'utilisateur et de la validité de la vignette en place de même que la tenue d'une campagne annuelle de sensibilisation au début de l'hiver pour rappeler aux conducteurs les règles d'usage.

Il est à noter que certaines initiatives locales ont été mises en place en ce sens, comme par exemple à Place Rosemère, un centre commercial situé dans la ville du même nom. À cet endroit, un policier est attitré à la surveillance systématique des places réservées. Il serait intéressant que ce projet soit repris par d'autres corps de police à travers la province.

De plus, concernant la gestion du stationnement, la juridiction ne devrait pas être laissée aux arrondissements, comme c'est le cas à Montréal, mais devrait faire partie du plan d'action triennal de la ville mère. Une coordination doit être assurée dans le but de développer de manière durable le parc de stationnement en fonction des différentes réalités : vieillissement de la population, développement urbain, lieux d'affluence et services à la population, etc. Pour ce faire, une première étape simple serait de répertorier les stationnements réservés afin d'avoir un portrait de la situation actuelle et de s'assurer que les besoins réels de la population sont comblés.

Un exemple intéressant d'une volonté de coordination est justement en cours dans la ville de Québec où tous les arrondissements se concertent afin d'harmoniser l'ensemble des règlements municipaux. En ce qui a trait aux stationnements pour personnes handicapées, c'est le règlement de l'arrondissement de La Cité qui est le plus documenté et le plus

complet; il est donc considéré comme étant celui qui devrait être appliqué uniformément dans toute la ville de Québec.

Les détenteurs de vignette doivent aussi, d'une certaine manière, changer leurs attitudes et habitudes face à l'usage des stationnements qui leur sont réservés. Par exemple, l'utilisateur d'une vignette ne devrait pas se stationner dans une place réservée pour attendre dans le véhicule la personne qui l'accompagne pendant que cette dernière fait ses courses. De même, les ressources intermédiaires ne doivent pas utiliser la vignette pour aller faire l'épicerie en prétextant que cela fait partie de leur tâche et qu'ils ont ce privilège de par la clientèle pour qui ils travaillent. Il est important que les usagers légitimes comprennent qu'ils ne sont pas seuls à utiliser les places réservées et que leur conduite peut nuire à d'autres utilisateurs.

Comme nous l'avons vu, beaucoup d'acteurs sont impliqués dans les problématiques abordées, ce qui rend la concertation extrêmement difficile. Pour cette raison, nous pensons qu'il est impératif de former un comité de travail multipartite permanent regroupant tous les acteurs. En plus d'assumer leurs responsabilités dans ce dossier, les intervenants concernés doivent se coordonner pour parler de leurs difficultés, mettre en commun leurs points de vue et élaborer des pistes de solutions.

Des démarches ont été faites en ce sens par notre organisme mais, à ce jour, peu des acteurs interpellés ont répondu positivement à la demande. Nous souhaitons que l'OPHQ, conformément à son mandat, coordonne les travaux de ce comité qui permettraient de

renouer un dialogue interrompu depuis trop longtemps et d'entamer des démarches de concertation et d'harmonisation portant sur un ensemble de concepts clés à développer. Les solutions ainsi définies pourront alors être instaurées dans les municipalités de toute la province afin de réellement permettre aux utilisateurs légitimes des places réservées d'avoir accès à cet outil nécessaire à leur participation sociale.

BIBLIOGRAPHIE

Lois du Québec

- Code de construction, Loi sur le bâtiment, L.R.Q, c. B-11
- Code de la sécurité routière. L.R.Q. chapitre C-24.2
- Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale : L.R.Q., c. E-20.1
- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1.
- Loi sur les compétences municipales L.R.Q., chapitre C-47.1.
- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1.

Autre publications

ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DE LA RIVE-SUD OUEST. Espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées. Ensemble... faisons respecter ces espaces en adoptant le panneau d'affichage réglementaire P-150. URL : <http://www.aphrso.org/pdf/depliant-stationnement.pdf>

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité. Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées. Juin 2009. 84 p. URL : http://www.ophq.gouv.qc.ca/documents/Politique_a_part_entiere.pdf

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC. Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités. URL : http://www.ophq.gouv.qc.ca/Documents/plan_actions/1207_MAJ%202010-03-01_Guide%20stationnement%20ph_062010.pdf

VILLE DE QUÉBEC et INSTITUT DE RÉADAPTATION EN DÉFICIENCE PHYSIQUE DE QUÉBEC (IRD PQ). *Guide pratique d'accessibilité universelle, Manuel d'utilisation*, novembre 2003, 22 p. URL : http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/amenagements_adaptes.aspx

Sites Internet

Société Logique

<http://www.societelogique.org/dev/contenu/?page=infotech/stationnement>

août 2010

Stationnement de Montréal

http://www.statdemtl.qc.ca/index.php?page_id=322&lang=fr

août 2010

Ville de Montréal

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2076,2453845&_dad=portal&_schema=PORTAL

août 2010

Cet article provient d'une allocution donnée dans le cadre du colloque annuel du RIPPH à Québec (Québec), le 20 novembre 2009