Moelle épinière et motricité Québec

Réinventer l'autonomie

Personnes en situation de handicap et stationnements réservés à Gatineau

Déposé par Moelle épinière et motricité Québec

À l'intention des membres de la Commission sur le transport, le développement durable et la sécurité de Gatineau.

Dans le cadre de la réunion de la Commission du 1er septembre 2022, 18h

Juillet 2022

Table des matières

Mission et les objectifs de Moelle épinière et motricité Québec…….…… 4

Introduction 4

Enjeux 5

1. Les municipalités ont un rôle majeur en matière de stationnements réservés ...5

2. Il y a un manque d'espaces de stationnements dans la province, et dans la municipalité de Gatineau 6

3. Les dimensions des stationnements réservés 8

4. Le contrôle des places de stationnements réservés 9

Recommandations 10

Conclusion 11

Mission et les objectifs de Moelle épinière et motricité Québec

Moelle épinière et motricité Québec (MÉMO-Qc) est un organisme à but non lucratif qui existe depuis 1946, auparavant connu sous le nom d'Association des paraplégiques du Québec. Il vise à servir la cause des personnes vivant avec une lésion à la moelle épinière (PLM) et plus largement des personnes en situation de handicap (PSH) moteur. Par ses activités, ses actions, ses services, son histoire et ses interventions, MÉMO-Qc a su s'affirmer comme l'organisme de référence, d'influence et d'avant-garde incontournable pour tout ce qui concerne cette population au Québec. La mission fondamentale de MÉMO-Qc est de tout mettre en œuvre pour améliorer l'autonomie et la qualité de vie des PSH et ce, dans toutes les sphères où cela est possible, afin que celles-ci puissent envisager l'avenir avec optimisme. Dans cette optique, l'organisation intervient dans tous les champs d'activités où son engagement peut avoir un impact significatif à court, moyen ou long terme. Notre offre de service couvre l'intégration sociale, le soutien à la recherche scientifique, la défense des droits et le développement de l'employabilité.

Un de nos dossiers actifs depuis plus d'une décennie concerne la pleine reconnaissance et la pleine application du droit des PSH à des espaces de stationnements réservés adéquats. Depuis 2009, nous nous faisons porte-parole de milliers de citoyens à mobilité réduite de la province en organisant des campagnes de sensibilisation visant à conscientiser le grand public à l'importance de respecter les places de stationnement réservées aux PSH. Par l'entremise de ces campagnes annuelles organisées en collaboration avec divers partenaires du milieu associatif et institutionnel bien implantés dans les diverses régions du Québec, MÉMO-Qc souhaite rappeler à la population que les places de stationnement réservées ne sont pas un privilège, mais bien un outil essentiel à la participation active des PSH aux différentes sphères de la vie sociale et économique.

La prochaine campagne se tiendra du 31 octobre au 4 novembre et nous ne manquerons pas d'inviter la ville de Gatineau et ses services de police à participer.

Introduction

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 PSH 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.

Il y a quelques mois, nous avons répondu à l'appel de Mme Christine Charlebois, résidente de Gatineau, qui relève plusieurs problèmes d'accessibilité et de sécurité liés aux stationnements réservés dans sa municipalité. Ces dans ce contexte que nous l'accompagnerons et l'appuierons lors de la prochaine réunion de la Commission qui se tiendra le 1er septembre 2022.

Bien que Mme Charlebois soutienne ses propres revendications dont certaines sont communes aux nôtres, nous tenions à vous partager certains enjeux touchant particulièrement les municipalités. Nous souhaitions aussi vous présenter 7 pistes d'améliorations à présenter au Conseil municipal.

Enjeux

1. Les municipalités ont un rôle majeur en matière de stationnements réservés

Les municipalités sont habilitées à réserver des espaces de stationnements sur les territoires desquels elles ont juridiction. Pour citer le guide produit par l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) à l'intention des municipalités pour l'encadrement des stationnements réservés[1] :

- La municipalité peut "réserver des espaces de stationnement aux véhicules utilisés par les PSH sur les chemins publics dont elle est responsable de l'entretien"[2]

- La municipalité peut exiger "par zone ou usage de son territoire qu'un certain pourcentage d'espaces de stationnement soit, réservé pour les véhicules utilisés par les PSH. Ainsi, une municipalité pourrait adopter un règlement prescrivant que tout stationnement situé dans une zone commerciale doive offrir un certain pourcentage de ses espaces aux véhicules utilisés par les personnes handicapées"[3].

- La municipalité peut de façon générale "régir, par règlement, le stationnement sur son territoire"[4].

- La municipalité peut, par règlement, prévoir que les montants des contraventions destinées aux véhicules immobilisés sur un stationnement réservé à l'usage des PSH soient supérieurs à ceux prévus à l'article 510 du *Code de la sécurité routière*. Ainsi, elle pourrait prévoir que, sur les chemins publics, les

[1] OPHQ, *Stationnement réservé aux personnes handicapées guide pratique à l'intention des municipalités*, 2019, aux pages 5 et 6. En ligne : https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Guides/OPHQ_Guide_stationnement_final.pdf
[2] article 295 du *Code de la sécurité routière*
[3] article 113 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*
[4] article 79 de la *Loi sur les compétences municipales*

stationnements publics ou les stationnements privés lorsque des ententes ont été conclues avec les propriétaires, les amendes soient supérieures à 300$[5].

En 2021 est entré en vigueur le Règlement de zonage numéro 532-2020 de la ville de Gatineau qui légifère de belle façon en matière de stationnements réservés aux PSH[6]. Nonobstant plusieurs enjeux font obstacle à l'accessibilité complète et rapide aux établissements à laquelle les PSH ont droit. On compte dans ces enjeux certains angles morts qui seront abordés dans les prochaines sections ainsi que le fait que les nouvelles normes ne soient pas rétroactives.

En outre, les villes de plus de 15 000 habitants ont l'obligation de prévoir un plan d'action annuel visant à réduire, dans les secteurs d'activités relevant de leurs attributions, les obstacles à l'intégration des PSH [7]. Force est de constater au regard des plans récents de la municipalité de Gatineau que l'enjeu des stationnements réservés aux PSH est loin de recevoir l'attention qu'il mérite.

Effectivement, dans le plan de 2017-2019 de la ville de Gatineau, tout comme dans son plan transitoire de 2021-2022, aucune mention n'est faite des stationnements réservés, et ce malgré le fait que l'un des 5 axes d'intervention identifier soit "accessibilité des édifices, environnement urbain et santé". La présence de stationnements réservés adéquats et en nombre suffisant est pourtant essentielle à la réalisation des autres objectifs du plan. La municipalité devrait donc en faire un enjeu prioritaire pour permettre la réalisation des autres axes comme les loisirs, l'accès aux soins de santé et l'accessibilité architecturale.

Malgré son obligation législative, aucun plan n'a été rendu public pour l'année en cours. Nous croyons que l'enjeu des stationnements réservés aux PSH doit impérativement être abordé dans son plan de 2022 et qu'elle doit se responsabiliser à la hauteur de ses compétences législatives. Ainsi, la municipalité doit adapter sa réglementation de façon à toucher les stationnements déjà construits.

2. Il y a un manque d'espaces de stationnements dans la province, et dans la municipalité de Gatineau

La législation provinciale prévoit un ratio minimum de places de stationnement réservées dans un espace de stationnement. Nous souhaitons amener à la Commission que ce seuil est dérisoire par rapport au besoin réel.

Le *Code de construction* prévoit que dans un bâtiment où se trouvent 25 emplacements de stationnement ou plus, au moins 1 % doivent être aménagés à l'intention des PSH. Si le nombre de places total est inférieur à 24, aucun stationnement réservé n'est nécessaire.

---

[5] article 79 de la Loi sur les compétences municipales

[6] Conseil de la ville de Gatineau, Règlement de zonage numéro 532-2020, entrée en vigueur le 30 juin 2021. En ligne : https://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/reglements_municipaux/reglements_urbanisme/docs/R-532_zonage/R_532-2020.pdf

[7] 'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale

Selon les statistiques les plus récentes fournies par la SAAQ en date du 31 décembre 2021, au Québec, on dénombrait quelque 191 154 titulaires de vignettes de stationnement pour PSH. Comme la population québécoise s'élevait en 2021 à 8 604 500 personnes, cela signifie que 2.2 % de la population sont titulaires d'une vignette de stationnement. Ce ratio augmentera évidemment avec le vieillissement de la population[8]. En comparant le 1% édicté par la norme et le 2.2% de la population qui utilise une vignette, nous constatons un manque à gagner de 1.2%.

La norme législative en l'espèce est aussi problématique en ce qu'elle ne prend pas en considération l'utilité du bâtiment. Ainsi, on se retrouve dans des situations absurdes où un établissement desservant des services essentiels et des services publics n'auront aucun stationnement réservé. Ou encore nous verrons des hôpitaux et des centres de réadaptation qui, en toute légalité, n'auront que 2 places de stationnements sur 200 alors que leurs services sont précisément destinés aux personnes ayant des enjeux de santé.

Ainsi, l'OPHQ recommande de réserver au moins 1 espace accessible pour les stationnements de 24 espaces et moins, et 2% pour ceux ayant 25 espaces et plus. Elle suggère aussi que ce nombre soit majoré selon le type de services desservis[9]. L'article 284 du Règlement de zonage numéro 532-2020 de la ville de Gatineau cesse de respecter le ratio du 2% pour les espaces de plus de 400 cases. De plus elle ne touche que les stationnements mis en place depuis son entrée en vigueur soient le 31 juin 2021 et ne considère pas l'offre de service des bâtiments.

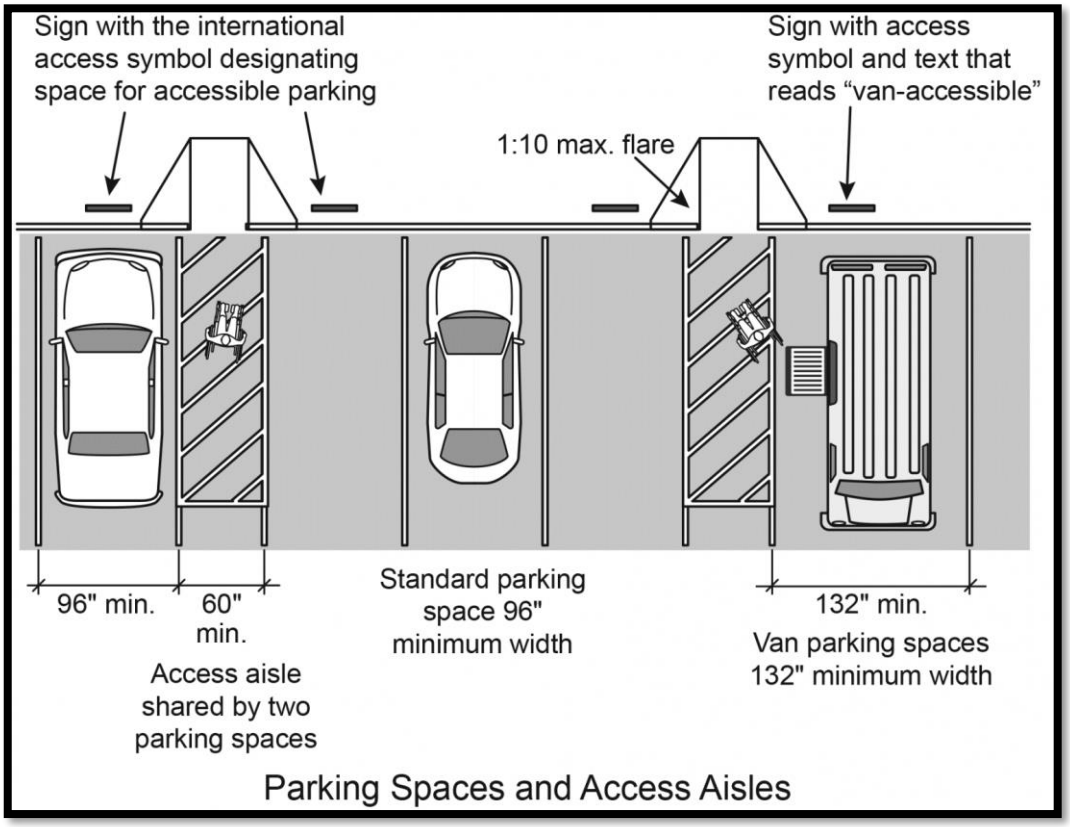
La ville de Gatineau doit impérieusement faire en sorte que le ratio de 2% soit appliqué aux espaces de stationnement déjà en place qui relève de sa compétence et adapter ce ratio à l'offre de service du bâtiment. Pour ce faire, une bonne pratique est de recenser les places de stationnements existantes pour voir les endroits où très peu de places, voire aucune, ne sont disponibles. Un bon exemple de ce processus peut s'observer dans le plan d'action de 2019 de la ville de Sorel-Tracy[10]. De plus, dans le plan d'action de 2022, la ville de Gatineau doit prévoir la sensibilisation et la mobilisation des propriétaires de stationnements qui ne relèvent pas de sa compétence pour qu'eux-mêmes modifient leurs stationnements déjà en place.

[8] En 2010, la SAAQ rapportait que 65 % des utilisateurs des vignettes sont des gens âgés de 65 ans ou plus.
[9] OPHQ, Stationnement pour personnes handicapées : aménager, prévoir en nombre suffisant et signaler, à la page 1. En ligne : https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Documents_de_reference/Stationnement_Amenager_Hires.pdf
[10] Vielle de Sorel-Tracy, Bilan des réalisations 2019-2020 et plan d'action municipal à l'égard des personnes handicapées 2019-2021. En ligne : https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/storage/app/media/ville/vos-elus/politiques-et-plan-d-action/Plan_act_2019-2021_pers_handi_bilan_2019_2020.pdf

3. **Les dimensions des stationnements réservés**

La largeur des stationnements réservés ainsi que leur entretien est un enjeu majeur dans l'accessibilité des services aux PSH les plus vulnérables, et leurs besoins ne sont pas pris en considération par la législation provinciale.

La norme prévue au *Code de construction* en matière stationnement adjacent à un bâtiment est qu'il soit d'une largeur de 2,4 mètres avec un espace de 1.5 mètre entre elles pour permettre la circulation des fauteuils. C'est les cas de figure observables à gauche de l'exemple ci-dessous.



Pour les personnes ayant de grandes limitations motrices les vannes adaptées munies de rampes ou d'aide à la mobilité sont parmi les outils les plus recommandés pour leur permettre de se déplacer de façon autonome. Malheureusement, les stationnements standards ne sont pas assez larges pour permettre à ces véhicules de s'y stationner. Effectivement, la vanne, la rampe et la circulation du fauteuil demandent un espace total de 4.9 mètres. Il faut donc augmenter l'espace de stationnement à 3.4 mètres (tel qu'illustré à droite de l'image ci-dessus), ou encore amener l'espace de circulation adjacente à 2.4 mètres.

Si le stationnement est trop étroit et qu'un autre véhicule se stationne trop près de celui de la PSH, elle ne pourra plus retourner à son véhicule. Elle devra donc attendre que le

véhicule adjacent se déplace ou encore prendre le risque de demander à un inconnu de déplacer son véhicule pour elle, avec tout l'inconfort relié à cette situation. Une course de 30 minutes peut alors demander jusqu'à plusieurs heures et devenir très anxiogène.

Ainsi, L'OPHQ privilégie une largeur de l'espace de 3 mètres bordée d'une allée latérale de circulation de 1.8 mètre pour les stationnements hors rue ainsi qu'une largeur d'au minimum 2.4 mètres bordés d'une zone de débarcadère libre d'obstacle d'au moins 2.4 mètres pour les stationnements sur rue[11]. Cette mesure est prévue à l'article 284 du Règlement de zonage numéro 532-2020 de la ville de Gatineau. Or, elle ne touche que les stationnements mis en place depuis son entrée en vigueur soient le 31 juin 2021. Par ailleurs, la conjoncture hivernale est un facteur incontournable dans l'évaluation de la largeur du stationnement. Effectivement tous les conducteurs en fauteuils ont déjà expérimenté les espaces de circulations entre les stationnements mal déneigés. Cela rend impossible le déploiement adéquat de la rampe d'une vanne, et difficile, voire impossible, la circulation en fauteuil.

Nous croyons donc qu'il est essentiel que les commençants soient sérieusement sollicités pour qu'ils assurent un déneigement adéquat des stationnements réservés ainsi que pour qu'une proportion des stationnements soient suffisamment larges pour accueillir des vannes adaptées. Nous croyons de même que la ville de Gatineau doit elle-même appliquer ces standards dans les espaces de stationnement déjà construits sur les zones relevant de sa juridiction.

4. **Le contrôle des places de stationnements réservés**

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 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, des utilisateurs de vignettes nous ont régulièrement mentionné que lorsqu'ils appelaient leur service de police pour signaler un véhicule stationné

[11] OPHQ, Stationnement pour personnes handicapées : aménager, prévoir en nombre suffisant et signaler, à la page 1 et 2. En ligne : https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Documents_de_reference/Stationnement_Amenager_Hires.pdf

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. Le délinquant avait alors 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.

Or, 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 prises en défaut réagissent avec agressivité, ce qui crée un stress et de l'appréhension chez bien des utilisateurs face à ce type d'intervention. C'est d'ailleurs ce que nous expérimentons nous même lors de nos activités de sensibilisation aux respects des places de stationnement réservées dont la prochaine se tiendra à l'échelle nationale du 31 octobre au 4 novembre 2022.

Non croyons que la municipalité doit sensibiliser ses différents districts de police de façon à ce que les policiers soient mobilisés et formé à bien évaluer la validité des vignettes. Des patrouilles doivent aussi être disponibles pour appliquer la réglementation. Une participation annuelle aux activités de sensibilisation à l'image de celle tenue par MÉMO-Qc peut-être une bonne piste de solution.

Recommandations

Conformément à son mandat, nous invitons la Commission à soumettre les recommandations suivantes au conseil municipal :

1. Que soit élaboré et rendu publique un plan d'accessibilité pour l'année 2022 qui inclut un recensement les places de stationnement réservées disponibles de façon à évaluer les emplacements nécessitant une augmentation concrète de ces dernières, et ce principalement dans lieux desservant des soins, des services sociaux et des services publics;

2. Que le nombre de stationnements réservés représente 2% du nombre total d'emplacements total dans les stationnements dont la mise en place a précédé l'entrée en vigueur du Règlement de zonage numéro 532-2020;

3. Qu'une fraction significative du nombre de stationnements réservés dans chaque espace de stationnement dont la municipalité à juridiction et qui a précédé l'entrée en vigueur du Règlement de zonage numéro 532-2020 soit d'une largeur suffisante pour permettre le stationnement de vannes avec rampes;

4. Que la ville intègre dans son plan d'action de 2022 des moyens pour assurer le déneigement adéquat des espaces de stationnements réservés dont elle assume l'entretien;

5. Que la municipalité intègre dans son plan d'action de 2022 des moyens pour que les commerçants et propriétaires d'espaces de stationnements sur lesquels elle n'a pas juridiction réservent 2% de leurs places de stationnements aux PSH; assurent

qu’une portion significative des places soit assez large pour accueillir des vannes adaptées et en assurent un déneigement efficace;

6. Que la ville intègre dans son plan d’action de 2022 des moyens pour assurer une réprimande efficace par les agents de la paix des conducteurs qui utilisent illégalement les stationnements réservés pour PSH;

7. Que les montants des contraventions destinées aux conducteurs qui s’immobilisent dans un stationnement réservé pour PSH soient augmentés de façon à favoriser la dissuasion;

Conclusion

Nous espérons avoir su démontrer à la Commission que les PSH ne revendiquent pas des stationnements réservés et sans obstacle par choix ou par caprice, mais bien pour des enjeux de survie et de participation citoyenne. Les obstacles à ce droit ont de graves conséquences pour les PSH et les privent non seulement de faire leurs courses, leurs sorties et leurs loisirs, mais aussi potentiellement de se présenter à des rendez-vous médicaux, ou à leur lieu de travail. Étant souvent trop basses pour être vues par les automobilistes, la municipalité met la sécurité des PSH à risque en les obligeant indirectement à parcourir de longues distances dans un stationnement. Elles risquent plus que les autres de se faire heurter par un véhicule, et cela est encore plus vrai durant l’hiver, lorsqu’il y a de la neige et de la glace.

Les villes, souvent décrites comme le gouvernement de proximité, sont des actrices de première ligne pour permettre des changements rapides et personnalisés. Ainsi, comme la Commission s’intéresse de près à la sécurité des déplacements et aux stationnements, nous espérons que les enjeux et pistes de solutions respectueusement soumis par la présente pourront trouver écho au Conseil municipal et l’influencer pour que les utilisateurs légitimes des places réservées aient un meilleur accès à cet outil nécessaire.

En terminant, nous vous invitons à visionner ce court vidéo de sensibilisation qui illustre bien certains enjeux abordés dans le présent document : https://vimeo.com/17579832

En vous remerciant grandement Mme Kamanyana, Mme Murray, M. Loiselle, Mme Legault, M. Bourdages, M. Fallu, Mme Ndiaye, Mm Darche, M. Lacerte-Gagnon, Mme St-Pierre et Mme Bouladier pour le temps et l’intérêt accordés à la lecture de ce document.