



c o p h a n

.....
ensemble pour l'inclusion

***Mémoire concernant le projet de loi n° 165 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres
dispositions***

Remis à la Commission des transports et de l'environnement par la
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec
(COPHAN)

Février 2018



RÉDACTION

Julie Hébert – Responsable de dossiers à la COPHAN

SOUS LA SUPERVISION DE

Véronique Vézina – Présidente du conseil d'administration de la COPHAN

AVEC LA COLLABORATION DE

Ex aequo

Kéroul

Moelle épinière et motricité Québec (MÉMO-Québec)

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)

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

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

DATE DE TRANSMISSION

Le 13 février 2018



La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), organisme à but non lucratif incorporé en 1985, a pour mission de rendre le Québec inclusif afin d'assurer la participation sociale pleine et entière des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille. Elle regroupe plus de 50 organismes et regroupements nationaux et régionaux de personnes ayant tout type de limitations fonctionnelles.

Table des matières

Introduction	6
Clarification du statut juridique du piéton aux fins de l'application du <i>Code de la sécurité routière</i>.....	8
Recommandations.....	10
Modifications proposées au <i>Code de la sécurité routière</i>.....	11
Instauration du principe de prudence	11
Recommandations.....	12
Rues partagées et vélorues.....	13
Recommandations.....	15
Véhicules électriques et hybrides.....	16
Recommandations.....	17
Carrefours giratoires.....	18
Recommandations.....	19
Augmentation du montant des amendes pour avoir immobilisé un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées	20
Recommandations.....	21
Conclusion	22
Recommandation finale	23
Annexe I – Synthèse des recommandations	24

Introduction

La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (ci-après la « COPHAN ») transmet ce mémoire à la Commission des transports et de l'environnement (ci-après la « Commission ») dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (ci-après le « projet de loi »).

Notre intervention portera principalement sur la clarification du statut juridique du piéton aux fins de l'application du *Code de la sécurité routière*¹ (ci-après « le Code »), sur l'instauration du principe de prudence ainsi que sur les rues partagées et les vélorues. Nous prévoyons que ces trois aspects traités par le projet de loi auront des effets importants sur les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles et nous les commenterons donc de façon plus exhaustive.

Nous soumettons également à la Commission quelques observations quant aux dispositions du projet de loi relatives aux véhicules électriques et hybrides, aux carrefours giratoires ainsi qu'à l'augmentation du montant des amendes pour avoir immobilisé un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées.

D'entrée de jeu, la COPHAN tient à soulever sa préoccupation à l'effet que les modifications législatives susmentionnées aient possiblement des effets discriminatoires dans leur application. En effet, l'article 15 de la *Charte des droits et libertés de la personne*² stipule que :

« Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravanning, et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles. »

¹ L.R.Q., c. C-24.1.

² C. C-12.

La COPHAN travaille depuis de nombreuses années en collaboration avec divers corps de l'Administration³ sur plusieurs dossiers ayant trait à l'accessibilité des moyens de transport et des lieux publics et se désole, au fil des projets, consultations et autres démarches auxquels elle participe, de constater le peu de considération dont fait preuve l'Administration à l'égard des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Nous tenons donc à rappeler, conformément aux paragraphes b) et e) de l'article 6 de la *Loi sur le développement durable*⁴ et b) de l'article 1.2 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*⁵ (ci-après la « LAEDPH »), que l'Administration doit tenir compte des principes d'« équité et [de] solidarité sociales »⁶ et de « participation et [d']engagement »⁷ dans une perspective favorisant « l'autonomie des personnes handicapées et leur participation à la prise de décisions individuelles ou collectives les concernant ainsi qu'à la gestion des services qui leur sont offerts »⁸.

³ Nous nous référons ici à la définition contenue à l'article 3 de la *Loi sur le développement durable*, c. D-8.1.1, qui vise notamment : « le gouvernement, le Conseil exécutif, le Conseil du trésor, les ministères, de même que les organismes du gouvernement visés par la Loi sur le vérificateur général ».

⁴ Précitée, note 3.

⁵ R.L.R.Q. 2004, c. E-20.1.

⁶ Paragraphe b) de l'article 6 de la *Loi sur le développement durable*, précitée à la note 3.

⁷ Paragraphe e) de l'article 6 de la *Loi sur le développement durable*, précitée à la note 3.

⁸ Article 1.2 b) de la LAEDPH, précitée à la note 5.

Clarification du statut juridique du piéton aux fins de l'application du Code de la sécurité routière

En préambule à ce mémoire et avant de soumettre nos commentaires plus spécifiques quant au projet de loi, nous aimerions rappeler aux membres de la Commission que l'une de nos recommandations principales, telle que formulée en mars 2017 dans notre mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière⁹, est la clarification du statut juridique du piéton eu égard à l'application du Code.

Au cours de nos lectures exhaustives du projet de loi et du Code, nous avons été à même de constater l'absence de définition de la notion de piéton, pourtant cardinale dans l'application du Code. Ce flou juridique entraîne plusieurs incohérences d'application des règles prévues au Code en ce qui concerne les personnes que nous représentons qui se déplacent en ayant recours à une aide à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche, que cette aide à la mobilité soit motorisée ou non.

À titre d'exemple, mentionnons l'article 124 du projet de loi remplaçant l'actuel article 492.1 du Code et introduisant le principe de prudence applicable au cycliste qui se déplace sur un trottoir par nécessité ou si la signalisation le prescrit ou le permet. À la fin du nouvel article 492.1, on peut lire que le cycliste doit alors : « accorder la priorité aux piétons ». Nous soumettons à la Commission l'exemple suivant : si une personne circulant en quadriporteur rencontre un cycliste sur le trottoir, lequel des deux devra céder sa place à l'autre? Lequel de ces deux usagers de la route est considéré comme étant le plus vulnérable aux fins de l'application du principe de prudence qui sera introduit au Code?

⁹ Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, *Mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière*, mars 2017, en ligne : <http://cophan.org/wp-content/uploads/2017/04/2017-03-03-MEM-COPHAN-securite-routiere.pdf> (page consultée le 23 janvier 2018), à la page 15.

Ceci constitue un exemple parmi tant d'autres du flou juridique engendré par l'absence de définition de la notion de piéton au Code, sans compter les nombreuses situations factuelles pouvant survenir hors des cas expressément prévus au Code. Pour la COPHAN, la réponse appropriée est sans équivoque : l'utilisateur d'une aide à la mobilité devrait avoir priorité dans ce genre de situation, ce que l'inclusion des personnes ayant recours à des aides à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche à la définition de piéton viendrait directement faire. À l'inverse, un utilisateur d'aide à la mobilité motorisée qui rencontre un piéton devrait lui céder sa place, afin que soit appliqué de façon cohérente le principe de prudence.

Il va sans dire que la COPHAN considère que seules les personnes ayant recours à une aide à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche devraient être considérées comme des piétons, les utilisateurs d'aides à la mobilité à d'autres fins ne devant pas être comprises dans cette catégorie, par exemple si elles en font un usage récréatif.

De plus, la COPHAN recommande qu'un cours de prudence et de prévention quant à l'utilisation des aides à la mobilité soit instauré et dispensé dans les centres de réadaptation. Ce cours aurait notamment pour objectifs de sensibiliser les utilisateurs d'aides à la mobilité au principe de prudence ainsi qu'à favoriser un partage de la route sécuritaire et efficient.

Par ailleurs, une formation sur la courtoisie et la façon de se comporter à l'égard des autres usagers de la route pour les apprentis conducteurs est également nécessaire afin que tous les usagers de la route soient sensibilisés à la mise en œuvre du principe de prudence. Cette formation devra impérativement comprendre une portion concernant la façon appropriée de circuler en présence d'usagers de la route vulnérables, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, afin d'assurer une meilleure compréhension de la manière dont elles se déplacent et sont appelées à interagir différemment avec leur environnement.

Recommandations

1. Que soit clarifié le statut juridique des utilisateurs d'aides à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche afin qu'ils soient considérés comme des piétons aux fins de l'application du Code de la sécurité routière;
2. Que les adaptations législatives et réglementaires nécessaires soient faites afin que le nouveau statut juridique du piéton soit clair et uniforme;
3. Qu'un cours de prudence et de prévention quant à l'utilisation des aides à la mobilité, ayant notamment pour objectifs de sensibiliser les utilisateurs d'aides à la mobilité au principe de prudence ainsi qu'à favoriser un partage de la route sécuritaire et efficient, soit instauré et dispensé dans les centres de réadaptation;
4. Qu'une formation sur la courtoisie, la façon de se comporter à l'égard des autres usagers de la route et la mise en œuvre du principe de prudence et comportant une portion concernant la façon appropriée de circuler en présence d'usagers de la route vulnérables, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, soit dispensée aux apprentis conducteurs.

Modifications proposées au *Code de la sécurité routière*

Instauration du principe de prudence

Les notes explicatives du projet de loi résument en ces termes le principe de prudence :

« Le projet de loi énonce clairement, dans le Code, le principe de prudence auquel tous les usagers de la route sont tenus. Il prévoit que tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard d'un usager qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public. »¹⁰

La COPHAN salue l'ajout au Code du principe de prudence, qui est l'une de ses revendications phares en matière de sécurité routière¹¹. L'intégration du principe de prudence au Code permettra, selon nous, que soient mieux considérés les besoins des personnes ayant des limitations dans leurs déplacements.

Toutefois, il est impératif pour la COPHAN qu'à l'instauration d'un principe de prudence soient conjuguées d'autres mesures, dont l'aménagement sécuritaire des espaces dédiés à la circulation ainsi que la priorisation des principes d'accessibilité universelle afin de favoriser les déplacements sécuritaires de l'ensemble des usagers de la route, dont ceux des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

La COPHAN recommande par ailleurs que soit promu le principe de prudence à tous les usagers de la route, afin que la population québécoise y soit sensibilisée. Cette promotion du principe de prudence pourrait notamment être faite dans le cadre des cours de conduite d'un véhicule routier et par le biais d'une campagne de sensibilisation et de promotion par la Société d'assurance automobile du Québec.

¹⁰ Assemblée nationale, Journal des débats, vol. 44, n° 305, 8 décembre 2017, *Présentation de projets de loi – Projet de loi – Projet de loi n° 165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, en ligne : http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/41-1/journal-debats/20171208/210605.html#_Toc500771348 (page consultée le 30 janvier 2018).

¹¹ *Mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière*, précité, aux pages 9 et 10.

Recommandations

5. Qu'à l'instauration du principe de prudence au Code soient conjuguées d'autres mesures, dont l'aménagement sécuritaire des espaces dédiés à la circulation ainsi que la priorisation des principes d'accessibilité universelle, afin de favoriser les déplacements sécuritaires de l'ensemble des usagers de la route, particulièrement ceux des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
6. Que soit promu le principe de prudence à tous les usagers de la route afin d'y sensibiliser la population québécoise.

Rues partagées et vélorues

La COPHAN est en faveur du concept des rues partagées, à condition qu'un grand souci soit accordé à l'accessibilité universelle lors de la conception des projets¹². Nous sommes par ailleurs en accord avec le principe de cession du passage énoncé au nouvel article 496.6 du Code¹³, pourvu que le statut juridique du piéton soit clarifié pour y inclure les personnes ayant recours à une aide à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche.

La conception et la construction de tels aménagements requerront que soit portée une attention particulière aux besoins des personnes ayant des difficultés à s'orienter dans l'espace, notamment ceux des personnes ayant une déficience intellectuelle, une déficience visuelle ou un trouble du spectre de l'autisme. Plusieurs observations en lien avec des projets de rues partagées mis en place notamment au Royaume-Uni et en Irlande ¹⁴ nous appellent à une grande prudence quant à la mise en œuvre de tels projets et exigent selon nous cette attention particulière aux besoins des personnes ayant des limitations.

À l'instar de l'Union mondiale des aveugles, la COPHAN considère que :

« [l']ambiguïté d'un revêtement de surface commun et de même niveau exige une plus grande prudence et des vitesses réduites de la part des véhicules. Si ceci est en général à l'avantage de la plupart des usagers de la route, cela crée des difficultés pour les piétons aveugles ou malvoyants, car les repères habituels nécessaires à leur orientation sont souvent absents et il leur est donc difficile de sentir les subtils repères dont sont pourvues les voies de déplacement accessibles continues »¹⁵.

¹² *Mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière*, précité, aux pages 11 et 12.

¹³ À l'article 126 du projet de loi.

¹⁴ Voir, notamment, les exemples suivants : <http://universaldesign.ie/News-events/Events/Lean-Kennedy-Making-Sense-of-Shared-Space.pdf> (Irlande); <https://www.disabilitynewsservice.com/protesters-demand-end-to-shared-space-no-go-zones/#prettyPhoto> (Royaume-Uni).

¹⁵ Union Mondiale des Aveugles, *Déclaration de position de l'UMA – Espaces partagés*, en ligne : <http://www.worldblindunion.org/French/Resources/Documents/Espaces%20Partag%C3%A9s.doc>, aux pages 1 et 2.

Nous insistons donc pour que des zones réservées exclusivement aux piétons soient prévues dans l'aménagement des rues partagées et des vélorues et ce, afin d'assurer la sécurité des usagers en situation de vulnérabilité, comme par exemple de ceux qui ont une déficience visuelle ou utilisant une aide à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche. Il est également impératif que ces espaces soient séparés de façon claire et facilement détectable à l'aide d'une canne blanche.

Par ailleurs, nous considérons impératif que le guide d'application élaboré par le ministre, le cas échéant¹⁶, le soit en considérant la clause d'impact contenue à l'article 61.2 de la LAEDPH, précitée. Cet article stipule que « [l]e ministre [responsable de l'application de la loi] est consulté lors de l'élaboration de mesures prévues par les lois et règlements qui pourraient avoir un impact significatif sur les personnes handicapées ». Très peu utilisé quoiqu'ayant récemment fait l'objet d'une analyse par l'Office des personnes handicapées du Québec¹⁷, cet article doit être mis en œuvre afin que les règlements municipaux à venir concernant les rues partagées et les vélorues tiennent compte de la sécurité des personnes qui ont des limitations. Il s'agit d'un cas où la clause d'impact prévue à la LAEDPH doit être mise en œuvre en concertation avec le milieu communautaire et dans le respect des principes énoncés à la page 7 du présent mémoire.

Par ailleurs, le guide d'application devra également prévoir des balises très claires afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, dont l'obligation que ces aménagements soient réalisés en tenant compte des principes d'accessibilité universelle. L'instauration de repères pour les personnes ayant des difficultés à s'orienter dans l'espace, comme par exemple la présence d'une bande de trottoir détectable pour les personnes ayant une limitation visuelle, est une condition *sine qua non* à la sécurité des usagers appelés à circuler sur des rues partagées et des vélorues.

¹⁶ Tel que le prévoit l'article 126 du projet de loi.

¹⁷ Office des personnes handicapées du Québec, *Analyse d'impact sur les personnes handicapées lors de l'élaboration de mesures prévues par les lois et les règlements du Québec : Guide de soutien à l'intention des ministères et organismes publics*, 2015, plus spécifiquement à la page 10 sur le sens et la portée à donner à l'article 61.2 LAEDPH.

Nous recommandons également que le gouvernement s'engage à faire une campagne de promotion et de sensibilisation quant aux normes qui régiront le mode de fonctionnement des rues partagées et des vélorues afin de faire en sorte que ces espaces soient sécuritaires pour l'ensemble des usagers de la route. Notamment et tel que nous l'avons déjà mentionné, le gouvernement du Québec, en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec, devra faire la promotion du principe de prudence, cardinal dans la mise en œuvre d'espaces partagés, ainsi que s'engager à assurer la sécurité des usagers de la route en situation de vulnérabilité lors de l'élaboration du guide d'application, le cas échéant.

Recommandations

7. Que des zones réservées exclusivement aux piétons de façon claire et facilement détectable soient aménagées dans les rues partagées et les vélorues afin d'y assurer la sécurité des usagers en situation de vulnérabilité;
8. Que soit mis en œuvre l'article 61.2 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* dans l'élaboration du guide d'application par le ministre des Transports;
9. Que le guide d'application élaboré par le ministre des Transports, le cas échéant, tienne compte des principes d'accessibilité universelle;
10. Que le gouvernement s'engage à sensibiliser la population afin de faire en sorte que les rues partagées et les vélorues soient des espaces sécuritaires pour l'ensemble des usagers de la route.

Véhicules électriques et hybrides

La COPHAN n'est pas contre la modification apportée par l'article 65 du projet de loi à l'article 295 du Code, soit l'ajout d'un paragraphe 9° permettant de réserver des espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques ou hybrides. Cependant, nous tenons à soulever deux points qui sont importants pour les personnes qui ont des limitations quant aux véhicules électriques et hybrides.

Premièrement, les espaces pour la recharge en énergie doivent être accessibles, de même que l'aménagement de l'environnement qui les entoure, afin de permettre aux personnes ayant des limitations et conduisant ce type de véhicule d'y accéder pour y recharger leur véhicule électrique ou hybride. Notamment, l'environnement autour de la borne de recharge – que ce soit l'espace de stationnement, la saillie de trottoir près de la borne ou tout autre élément physique de l'aménagement de cet espace – doit permettre à une personne se déplaçant en fauteuil roulant d'y accéder. De plus, l'écran de l'espace de recharge pour effectuer le paiement de la recharge électrique, les boutons-poussoir pour débiter ou arrêter la recharge et le pistolet de recharge doivent tous être accessibles à une hauteur permettant à une personne en fauteuil roulant de les utiliser.

Deuxièmement, considérant que les aides à la mobilité motorisées fournies aux usagers par le réseau de la santé ont une autonomie de batterie permettant de parcourir une dizaine de kilomètres environ¹⁸, les espaces pour la recharge en énergie des véhicules devraient aussi prévoir une fiche électrique pour la recharge des batteries des aides à la mobilité motorisées, afin de permettre aux personnes circulant de cette manière de les y recharger. Ceci constituerait une avancée significative en faveur de l'autonomie de ces personnes, diminuant d'autant la pression sur le transport adapté et leur permettant d'accéder à de meilleures habitudes de vie.

¹⁸ *Mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière*, précité, à la page 16.

Par ailleurs, la COPHAN tient à rappeler l'importance de doter tous les véhicules silencieux d'un avertisseur sonore destiné aux piétons (soit un « avertisseur piéton ») afin de permettre aux personnes ayant des limitations visuelles de les repérer. Cet avertisseur sonore destiné aux piétons (ou « avertisseur piéton ») est particulièrement important pour que les personnes puissent entendre un véhicule s'approcher, encore plus aux intersections où le virage à droite d'un véhicule silencieux lors de la traversée d'un piéton peut s'avérer fatal.

Dans le même ordre d'idées, la COPHAN est également en faveur du maintien de l'interdiction du virage à droite au feu rouge sur l'île de Montréal ainsi qu'à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et en mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore.

Recommandations

11. Que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques et hybrides soient accessibles afin de permettre aux personnes ayant des limitations fonctionnelles d'y recharger leur véhicule électrique ou hybride;
12. Que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques et hybrides comportent une fiche électrique accessible munie d'un espace sécuritaire permettant aux utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées d'y accéder et d'y recharger leur aide à la mobilité motorisée;
13. Qu'une norme sur les avertisseurs sonores (« avertisseurs piétons ») pour véhicules silencieux soit adoptée;
14. Que soit maintenue l'interdiction du virage à droite au feu rouge sur l'île de Montréal ainsi qu'à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et en mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore.

Carrefours giratoires

L'article 114 du projet de loi ajoute au Code un nouvel article interdisant aux piétons de traverser la chaussée d'un carrefour giratoire ou de circuler sur son îlot central.

La COPHAN est contre les carrefours giratoires s'ils sont aménagés de façon non sécuritaire¹⁹. Bien que nous reconnaissons que les carrefours giratoires peuvent améliorer la fluidité de la circulation automobile, notamment en abord des autoroutes, il n'en demeure pas moins que ces aménagements, s'ils sont mal conçus, peuvent représenter un danger pour les personnes ayant plusieurs types de limitations et notamment pour les personnes ayant une limitation visuelle, pour lesquelles il peut s'avérer difficile, voire impossible, de traverser ou de contourner un tel aménagement de façon sécuritaire.

La COPHAN recommande ainsi qu'à tous les endroits où sont ou seront aménagés des carrefours giratoires, les critères proposés par l'Institut Nazareth et Louis-Braille et l'organisme Société Logique²⁰ soient appliqués afin de mettre en place des passages pour piétons accessibles aux abords des carrefours giratoires. Dans les cas où les principes d'accessibilité universelle ne peuvent être appliqués, par exemple pour ce qui est des aménagements existants, l'espace réservé à la traversée des piétons doit se trouver en amont du carrefour giratoire afin de permettre aux piétons de circuler autour du carrefour giratoire de façon sécuritaire et efficiente.

Nous recommandons également que des projets-pilotes soient mis en place, incluant des tests utilisateurs, afin d'assurer la sécurité des nouveaux aménagements de carrefours giratoires.

¹⁹ *Mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière*, précité, à la page 10.

²⁰ Institut Nazareth et Louis-Braille et Société Logique, *Critères d'accessibilité universelle : Déficience visuelle – Aménagements extérieurs*, 2014, en ligne : <http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/Criteres-AU-AmenagementsExterieurs-nonAccessible.pdf> (page consultée le 13 février 2018), aux pages 134 à 141.

Recommandations

15. Qu'à tous les endroits où sont ou seront aménagés des carrefours giratoires susceptibles d'être empruntés par des piétons, l'instauration de passages pour piétons sécuritaires soit obligatoire;
16. Que des projets-pilotes soient mis en place, incluant des tests utilisateurs, afin d'assurer la sécurité des nouveaux aménagements de carrefours giratoires.

Augmentation du montant des amendes pour avoir immobilisé un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées

La COPHAN salue l'augmentation du montant des amendes pour avoir immobilisé un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées. En effet, l'augmentation du montant de ces amendes, passant de « 100 \$ à 200 \$ » à « 200 \$ à 300 \$ » suivant l'article 139 du projet de loi, sera une mesure dissuasive additionnelle qui permettra, nous l'espérons, de faire respecter davantage l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées.

Toutefois, il serait préférable que cette mesure soit assortie de campagnes de sensibilisation à l'importance de ces espaces de stationnement destinées à la population en général. Il nous apparaît important que de telles campagnes soient menées en raison des préjugés qui courent toujours à l'égard de ces espaces de stationnement et de l'utilisation qui en est faite. Nous souhaitons ardemment que les personnes ayant besoin de tels espaces de stationnement puissent y avoir accès en toute sécurité et que la population soit consciente de ce que représente, pour un grand nombre de personnes ayant tout type de limitations fonctionnelles, l'accès à ces espaces de stationnement.

Nous recommandons également que les corps policiers des villes et des municipalités travaillent conjointement avec les organismes communautaires afin de s'assurer du respect de la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées et que la surveillance soit augmentée dans les stationnements afin d'émettre des amendes aux conducteurs contrevenant à la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées.

Recommandations

17. Que le Ministère des Transports, de l'Électrification des transports et de la Mobilité durable, en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec, lance une campagne de sensibilisation quant aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées à l'intention de la population en général;
18. Que les corps policiers travaillent conjointement avec les organismes communautaires afin de s'assurer du respect de la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées;
19. Que la surveillance soit augmentée dans les stationnements afin que soient émises des amendes aux conducteurs contrevenant à la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées.

Conclusion

En conclusion, il nous apparaît dans un premier temps crucial que soit clarifié le statut juridique des usagers de la route ayant recours à une aide à la mobilité motorisée ou non eu égard à l'application du *Code de la sécurité routière*. La COPHAN milite en faveur de l'inclusion de ces usagers de la route à la catégorie des piétons.

De plus, bien que nous saluons l'instauration au Code d'un principe de prudence, nous nous devons de réitérer que ce principe ne saurait être effectif sans une conjugaison d'autres mesures visant à assurer la sécurité, l'autonomie, l'aisance et la confiance des usagers de la route vulnérables.

Quant aux rues partagées et aux vélorues, aux dispositions relatives aux espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques ou hybrides ainsi qu'aux carrefours giratoires, il nous apparaît que le projet de loi rate la cible; certaines des mesures proposées sont certes novatrices, mais il nous semble que le législateur devrait accorder une plus grande attention aux usagers de la route qui ont des limitations fonctionnelles. Tel que nous l'avons soulevé dans notre introduction à ce mémoire, la Commission devrait porter une attention particulière à ce que le projet de loi n'engendre pas d'effets discriminatoires contrevenant à la *Charte des droits et libertés de la personne*.

Nous recommandons finalement que soit confié à la Commission des transports et de l'environnement le mandat d'évaluer les effets qu'auront le projet de loi sur les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles d'ici l'année 2020 afin de mesurer l'impact des diverses modifications législatives pour ces personnes et, au besoin, d'adopter d'autres mesures législatives afin d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables.

Pour ce qui est de l'augmentation du montant des amendes pour avoir immobilisé un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées, la COPHAN salue cette mesure et espère qu'elle aura un effet dissuasif à l'endroit des conducteurs de véhicules routiers ne disposant pas de la vignette de stationnement appropriée pour utiliser ces espaces de stationnement.

Nous espérons que la présente analyse du projet de loi n° 165 sera utile à la Commission afin d'en clarifier et d'en bonifier certains aspects. La COPHAN demeure disponible afin de répondre aux questions que pourraient avoir les membres de la Commission quant à ce mémoire.

Recommandation finale

20. Que soit confié à la Commission des transports et de l'environnement le mandat d'évaluer les effets qu'auront le projet de loi sur les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles d'ici l'année 2020 afin de mesurer l'impact des diverses modifications législatives pour ces personnes et, au besoin, d'adopter d'autres mesures législatives afin d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables.

Annexe I – Synthèse des recommandations

1. Que soit clarifié le statut juridique des utilisateurs d'aides à la mobilité pour pallier une incapacité à la marche afin qu'ils soient considérés comme des piétons aux fins de l'application du Code de la sécurité routière;
2. Que les adaptations législatives et réglementaires nécessaires soient faites afin que ce nouveau statut juridique du piéton soit clair et uniforme;
3. Qu'un cours de prudence et de prévention quant à l'utilisation des aides à la mobilité, ayant notamment pour objectifs de sensibiliser les utilisateurs d'aides à la mobilité au principe de prudence ainsi qu'à favoriser un partage de la route sécuritaire et efficient, soit instauré et dispensé dans les centres de réadaptation;
4. Qu'une formation sur la courtoisie, la façon de se comporter à l'égard des autres usagers de la route et la mise en œuvre du principe de prudence et comportant une portion concernant la façon appropriée de circuler en présence d'usagers de la route vulnérables, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, soit dispensée aux apprentis conducteurs;
5. Qu'à l'instauration du principe de prudence au Code soient conjuguées d'autres mesures, dont l'aménagement sécuritaire des espaces dédiés à la circulation ainsi que la priorisation des principes d'accessibilité universelle, afin de favoriser les déplacements sécuritaires de l'ensemble des usagers de la route, dont ceux des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
6. Que soit promu le principe de prudence à tous les usagers de la route afin d'y sensibiliser la population québécoise;
7. Que des zones réservées exclusivement aux piétons de façon claire et facilement détectable soient aménagées dans les rues partagées et les vélorues afin d'y assurer la sécurité des usagers en situation de vulnérabilité;
8. Que soit mis en œuvre l'article 61.2 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* dans l'élaboration du guide d'application par le ministre des Transports;
9. Que le guide d'application élaboré par le ministre des Transports, le cas échéant, tienne compte des principes d'accessibilité universelle;

10. Que le gouvernement s'engage à sensibiliser la population afin de faire en sorte que les rues partagées et les vélorues soient des espaces sécuritaires pour l'ensemble des usagers de la route;
11. Que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques et hybrides soient accessibles afin de permettre aux personnes ayant des limitations fonctionnelles d'y recharger leur véhicule électrique ou hybride;
12. Que les espaces pour la recharge en énergie des véhicules électriques et hybrides comportent une fiche électrique accessible munie d'un espace sécuritaire permettant aux utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées d'y accéder et d'y recharger leur aide à la mobilité motorisée;
13. Qu'une norme sur les avertisseurs sonores (« avertisseurs piétons ») pour véhicules silencieux soit adoptée;
14. Que soit maintenue l'interdiction du virage à droite au feu rouge sur l'île de Montréal ainsi qu'à toutes les intersections où un spécialiste en orientation et en mobilité d'un centre de réadaptation recommande l'installation d'un feu sonore;
15. Qu'à tous les endroits où sont ou seront aménagés des carrefours giratoires susceptibles d'être empruntés par des piétons, l'instauration de passages pour piétons sécuritaires soit obligatoire;
16. Que des projets-pilotes soient mis en place, incluant des tests utilisateurs, afin d'assurer la sécurité des nouveaux aménagements de carrefours giratoires;
17. Que le Ministère des Transports, de l'Électrification des transports et de la Mobilité durable, en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec, lance une campagne de sensibilisation quant aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées à l'intention de la population en général;
18. Que les corps policiers travaillent conjointement avec les organismes communautaires afin de s'assurer du respect de la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées;
19. Que la surveillance soit augmentée dans les stationnements afin que soient émises des amendes aux conducteurs contrevenant à la signalisation relative aux espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées;

20. Que soit confié à la Commission des transports et de l'environnement le mandat d'évaluer les effets qu'auront le projet de loi sur les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles d'ici l'année 2020 afin de mesurer l'impact des diverses modifications législatives pour ces personnes et, au besoin, d'adopter d'autres mesures législatives afin d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables.