



RAAQ



CTE – 020M
C.G. – P.L. 71
Code de la
sécurité routière

MÉMOIRE DU

**REGROUPEMENT DES AVEUGLES
ET AMBLYOPES DU QUÉBEC (RAAQ)**

PRÉSENTÉ À

LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

SUR LE PROJET DE LOI N^o 71

**LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AUTRES
DISPOSITIONS LEGISLATIVES**

25 JANVIER 2010

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec

3740, rue Berri, bureau 240, Montréal (Québec) H2L 4G9

Téléphone : (514) 849-2018 - Télécopieur : (514) 849-2754

Courriel : info@raaq.qc.ca - Site Web : <http://www.raaq.qc.ca>

Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ) est un organisme qui regroupe 13 associations régionales de personnes handicapées visuelles réparties à travers le Québec. Au cours de ses 34 années d'existence, le RAAQ a eu pour mission de promouvoir les intérêts et défendre les droits des personnes aveugles et amblyopes afin de favoriser leur intégration à part entière dans tous les domaines de l'activité humaine.

INTRODUCTION

Le but du présent mémoire est de sensibiliser les membres de la commission des transports et de l'environnement à la situation et aux revendications des personnes handicapées visuelles en ce qui a trait à la sécurité routière. Nous faisons des demandes précises de modifications au code de la sécurité routière dans les sections traitant des feux de jour et de l'implantation des carrefours giratoires. En ce qui concerne les autres sujets traités dans ce mémoire, notre réflexion quant à des modifications précises à la Loi est en cours. Cependant, nous avons travaillé sur ces dossiers pendant de nombreuses années par des représentations et des collaborations avec, entre autres, le ministère des Transports du Québec (MTQ), les municipalités, les sociétés de transport, et les spécialistes de la réadaptation.

Nous partons du principe que les personnes ayant des limitations visuelles sont des citoyens à part entière. Par conséquent, la législation doit faire en sorte qu'elles aient accès à tous les programmes, services, outils et installations disponibles leur permettant d'avoir accès à l'environnement en toute autonomie et sécurité. Quoi de plus fondamental pour un citoyen que de pouvoir se déplacer en toute sécurité et autonomie.

UTILISATION OBLIGATOIRE DES PHARES DURANT LE JOUR

Malgré que la loi canadienne obligeant les fabricants de munir leurs véhicules de feux de jour soit en vigueur depuis 1989, on constate qu'il y a encore beaucoup trop de véhicules, environ 10 % qui circulent les phares éteints le jour, ce qui rend le déplacement des personnes handicapées visuelles particulièrement encore plus dangereux. En effet, une modification du code de la sécurité routière, relative aux «feux de jour», s'avère nécessaire pour assurer les déplacements sécuritaires des personnes ayant une déficience visuelle.

Par conséquent, nous demandons que la Loi soit modifiée afin que les conducteurs de tout véhicule automobile soient obligés d'allumer leurs phares en tout temps s'ils ne sont pas munis de feux de jour.

IMPACT DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES

Avec l'avènement des véhicules électriques ou hybrides, les personnes ayant une déficience visuelle font face à un danger important. Ces véhicules sont difficiles à repérer par l'ouïe. Grâce à des outils et des techniques d'orientation et mobilité, les personnes aveugles et amblyopes sont en mesure de se déplacer de façon autonome et sécuritaire. Ces techniques de déplacements comprennent l'utilisation de l'ouïe pour connaître la position des véhicules et l'activité de la circulation. L'absence de ces repères auditifs brimera sérieusement ces personnes dans leurs déplacements et représentera un recul important dans la capacité de ces personnes d'être autonomes et en sécurité dans leurs déplacements si des mesures ne sont pas prises pour contrer ce problème.

La solution n'est définitivement pas le retrait des voitures hybrides qui ont un impact positif sur la protection de l'environnement. Il faut que les gouvernements, en collaboration avec les fabricants de véhicules se penchent sur la question et déterminent une façon de rétablir les repères sonores si essentiels. Certaines démarches en ce sens se sont déjà entamées. Aux États-Unis, General Motors en collaboration avec le National Federation of the Blind (NFB) a mis au point un bruiteur pour une voiture hybride. Il est possible de s'informer sur cette démarche à l'adresse Internet, <http://voituredefutur.blogspot.com/2009/12/gm-met-au-point-un-bruiteur-pour.html>

Nous croyons que le gouvernement du Québec, en premier lieu, doit reconnaître le danger que représente le silence des véhicules hybrides pour bien des personnes, dont celles qui ont une déficience visuelle. Le Québec doit également contribuer à la quête de solutions à ce problème important.

SIGNAUX SONORES

Pour un réel exercice de leurs droits, les personnes aveugles ou malvoyantes doivent bénéficier d'infrastructures leur permettant d'avoir accès à l'environnement. Malgré l'instauration d'une norme québécoise des signaux sonores et toutes les représentations faites par les organismes de l'action communautaire autonome des personnes handicapées visuelles, sans compter l'apport des spécialistes de la réadaptation, le nombre de signaux sonores aux intersections à risque est encore très limité au Québec.

Les règlements actuels laissent beaucoup de latitude aux municipalités pour l'installation de signaux sonores; des municipalités sont très réticentes à respecter la norme sur les signaux sonores; les budgets appropriés ne sont pas débloqués. Afin de permettre aux citoyens ayant une déficience visuelle d'avoir accès à un nombre adéquat de signaux sonores sur le territoire québécois, des mesures et engagements plus stricts doivent être pris par le gouvernement.

VIRAGE À DROITE AUX FEUX ROUGES (VDFR)

Depuis l'instauration du Virage à droite sur feu rouge, il existe un obstacle de plus à la sécurité des personnes que nous représentons. Les mesures prises par le MTQ afin de minimiser les impacts du VDFR ne sont pas respectées. Pour assurer le maintien et le respect de ces mesures, il faut une implication de tous les acteurs concernés, notamment en réactivant les travaux du comité de suivi sur le VDFR, et en sensibilisant les conducteurs aux règlements relatifs au VDFR.

CARREFOUR GIRATOIRE

Nous sommes d'avis que le développement des carrefours giratoires au Québec doit absolument se faire en ne négligeant pas la situation de vulnérabilité de certaines personnes, notamment les personnes ayant une déficience visuelle et celles à mobilité réduite. Cela est d'autant plus important que le vieillissement de la population entraînera inévitablement, durant les prochaines années, une augmentation du nombre de personnes présentant ces caractéristiques.

En conséquence, le RAAQ estime que la construction des carrefours giratoires présente un risque potentiel pour les personnes ayant une déficience visuelle ou à mobilité réduite. Ce type d'architecture routière doit être développé seulement aux endroits à faible densité de population et où la sécurité des piétons, notamment ceux ayant une déficience visuelle ou qui sont à mobilité réduite, ne risque pas d'être affectée, par exemple à des échangeurs d'autoroutes ou éloignés des lieux de services.

CONCLUSION

Dans les paragraphes qui précèdent, le RAAQ a présenté sa position sur des dossiers touchant l'autonomie et la sécurité des personnes ayant une déficience visuelle dans leurs déplacements. Bien que ces avis ont été exprimés de façon concise, nous ne pouvons souligner suffisamment leur importance pour les personnes que nous représentons. L'engagement et les décisions des législateurs dans ces dossiers auront un grand impact sur l'exercice des droits des personnes aveugles ou malvoyantes.