Fiche # 2

Accessibilité universelle

Les personnes à mobilité réduite au cœur des enjeux piétons

PIÉTONS QUÉBEC

En matière de transport actif et plus particulièrement de la marche, l'accessibilité universelle repose sur la mise en place d'éléments augmentant les possibilités de déplacement à pied de l'ensemble des usagers, et ce, été comme hiver. Elle permet d'améliorer la qualité de vie de tous les groupes de piétons, notamment des personnes à mobilité réduite et celles ayant des limitations physiques et cognitives.

Grâce à des rues pensées, conçues et entretenues pour l'ensemble des usagers, ainsi qu'à des aménagements urbains inclusifs, l'accessibilité universelle réduit les inégalités sociales au sein de la population tout en améliorant l'équité territoriale, l'accès aux zones d'emploi et aux services. Cette approche permet également d'assurer l'adoption de saines habitudes de vie pour les personnes en situation de handicap. En plus de considérer les différents enjeux de déplacement inhérent à chaque groupe piéton, l'accessibilité universelle s'avère bénéfique pour l'ensemble de la population.

Le principe défendu par Piétons Québec

Favoriser le développement d'environnements conviviaux, sécuritaires et universels, qui améliore les conditions de marche de l'ensemble des piétons tout en améliorant leur autonomie.

Les solutions

Pour Piétons Québec, plusieurs éléments sont essentiels afin d'assurer l'accessibilité universelle aux usagers de la marche :

1. **La planification :** renforcer le sentiment de sécurité des usagers grâce à l'aménagement d'un cadre bâti favorable est fondamental pour l'accessibilité universelle. En effet, aménager nos villes à échelle humaine permet d'améliorer la sécurité et la convivialité lors des déplacements à pieds. Ces éléments contribuent à mettre en confiance les piétons, dont ceux à mobilité réduite, rendant ainsi la rue plus accessible à l'ensemble de la population.
2. **La conception universelle :** réaliser des infrastructures et des aménagements piétonniers en cohérence avec les réalités de tous les usagers, même les plus vulnérables. Cela implique notamment :

- D'aménager des trottoirs assez larges et de faibles inclinaisons qui permettront, par exemple, aux parents avec poussettes, aux aînés, aux personnes en fauteuil roulant ou encore aux piétons utilisant une canne blanche ou bien un chien guide de circuler librement ;
- D'assurer une géométrie permettant un tracé rectiligne du corridor de marche dans la conception des trottoirs, des traverses piétonnes et des descentes de trottoir ;
- De positionner le corridor de marche en bordure des bâtiments, d'éliminer les obstacles à l'intérieur du corridor de marche en plaçant suffisamment en bordure de rue les équipements d'utilité publique, tels que les bornes-fontaines, les poteaux, les bancs, les supports à vélo et autres ;
- De choisir des revêtements sécuritaires, stables, lisses, uniformes et antidérapants avec des joints étroits et peu nombreux ;
- De concevoir les trottoirs et la chaussée de manière à éviter une accumulation d'eau directement dans le corridor de marche, notamment au niveau des descentes de trottoir.

Division de l'espace d'un trottoir , Calgary • Crédit : Piétons Québec / Image source: davebloggs007 via Flickr

3. **L'ajustement aux conditions du site :** prévoir des installations spécialisées pour les piétons ayant des limitations fonctionnelles, par exemple :

- Installer davantage de signaux sonores aux feux de signalisation des intersections ayant une géométrie ou des mouvements de véhicules complexes ;
- Verdir les saillies de trottoir, de façon à créer des espaces conviviaux ;
- Généraliser la présence de plaques podotactiles en bordure des descentes de trottoir.

4. **La révision des normes :** l'accessibilité universelle n'étant pas une option pour une société inclusive et équitable, il est nécessaire que les normes de construction et d'aménagements des rues soient révisées et que les solutions applicables y soient intégrées, depuis les règlements d'urbanisme jusqu'aux normes de la construction routière du Gouvernement du Québec.

5. **L'entretien :** la reconnaissance que les piétons ne disparaissent pas l'hiver doit également faire partie intégrante d'une politique d'accessibilité universelle, notamment grâce à un accès continu et sécuritaire aux infrastructures piétonnes durant tous les mois de l'année. La fiche #1 de Piétons Québec[1] sur ce sujet constitue une source de solutions à mettre en œuvre.

Quelques cas exemplaires

Grâce à la mise en place de politiques ou encore de guides, l'accessibilité universelle est un concept qui tend à se généraliser dans le développement des collectivités.

- **Montréal :** dans le cadre de son projet d'aménagement de la rue Saint Paul, la Ville de Montréal a mandaté CRIR Institut Nazareth et Louis Braille de recenser les meilleures pratiques concernant l'accessibilité universelle des rues partagées. Cet important recueil émet des pistes de solutions couvrant de nombreux critères tels que la délimitation des espaces, le revêtement, le mobilier urbain ou encore la signalisation.

- **Calgary :** dans l'optique de démocratiser les « rues complètes », la Ville a développé, en 2014, une politique et des guides visant l'instauration d'aménagements physiques tels que la mise en réseau des liens piétons avec le réseau de transport collectif, des passerelles piétonnes ou encore des traversées d'intersections texturées. Bien que le concept de rue complète concerne l'ensemble des usagers de la route, il intègre l'accessibilité universelle et les premières bénéficiaires de ces rues sont les personnes à mobilité réduite.

Enjeux à venir

Les nouvelles façons d'aménager l'espace public ainsi que les nouveaux modes de déplacements posent des défis en matière d'accessibilité universelle. Il est important de s'interroger sur le fonctionnement des divers groupes d'usagers et de s'assurer qu'ils pourront continuer à se déplacer aisément et en toute sécurité.

- **L'électrification des transports :** l'arrivée de véhicules électriques soulève certains enjeux, notamment en lien avec l'accessibilité universelle. En effet, le faible bruit des voitures électriques à basse vitesse présente un danger supplémentaire pour les piétons, surtout ceux possédant des limitations visuelles. À titre d'information, le Département des Transports des États-Unis évalue la possibilité de doter ces voitures d'un dispositif émettant un bruit identifiable par les autres usagers. Par ailleurs, il est important de veiller à ce que l'implantation des bornes électriques dans l'espace public ne nuise pas aux déplacements des usagers à pied et au déneigement.

- **Rues partagées et piétonnisation des rues :** le développement des rues partagées ou encore des espaces de rencontre améliore le confort et la sécurité des piétons. Il est donc important de s'assurer que les usagers les plus vulnérables puissent y retrouver les repères qui leur permettent des déplacements sécuritaires. Des solutions existent et il faut prendre le temps de s'interroger et de tester l'utilisabilité des interventions réalisées. Par exemple, il peut être judicieux de privilégier les contres-terrasses aux cafés-terrasses dans certains contextes.

Projet d'aménagement de la rue Saint Paul, Montréal • Crédit : Caribb / Image source: Caribb via Flickr https://www.flickr.com/photos/caribb/ Permission: 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0)

1- PIÉTONS QUÉBEC (2016). *L'entretien des infrastructure piétonnes l'hiver*