

## **Personnes handicapées et stationnements réservés : problématique et enjeux**

Sara-Anne Leblanc

Volume 19, numéro 3, décembre 2011

Milieus urbains, politiques municipales et personnes ayant des  
incapacités  
Urban Communities, Municipal Policies and People with Disabilities

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1086817ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1086817ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Réseau International sur le Processus de Production du Handicap

ISSN

1499-5549 (imprimé)

2562-6574 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Leblanc, S.-A. (2011). Personnes handicapées et stationnements réservés :  
problématique et enjeux. *Développement Humain, Handicap et Changement  
Social / Human Development, Disability, and Social Change*, 19(3), 123–130.  
<https://doi.org/10.7202/1086817ar>

Résumé de l'article

Cet article traite des enjeux actuels entourant les stationnements réservés aux  
utilisateurs de vignettes pour personnes handicapées au Québec. Il dresse un  
portrait très exhaustif de la situation actuelle et des problèmes rencontrés par  
les utilisateurs de cet outil d'inclusion social souvent mal utilisé. Y sont  
présentés les acteurs concernés dans ce dossier et les rôles que chacun devrait  
assumer pour le faire progresser, de même que la raison d'être des places  
réservées et des vignettes de stationnement. Ensuite, y sont abordés les enjeux  
sociaux et les conséquences sur les personnes handicapées. Finalement,  
l'article identifie certaines pistes de solutions concernant le contrôle déficient  
par les forces de l'ordre et le manque d'harmonisation dans l'implantation des  
places réservées.

## Personnes handicapées et stationnements réservés : problématique et enjeux

SARA-ANNE LEBLANC

Moelle épinière et motricité Québec, Québec, Canada

---

### Article de transfert de connaissances • Knowledge-Transfer Article

---

#### **Résumé**

Cet article traite des enjeux actuels entourant les stationnements réservés aux utilisateurs de vignettes pour personnes handicapées au Québec. Il dresse un portrait très exhaustif de la situation actuelle et des problèmes rencontrés par les utilisateurs de cet outil d'inclusion social souvent mal utilisé. Y sont présentés les acteurs concernés dans ce dossier et les rôles que chacun devrait assumer pour le faire progresser, de même que la raison d'être des places réservées et des vignettes de stationnement. Ensuite, y sont abordés les enjeux sociaux et les conséquences sur les personnes handicapées. Finalement, l'article identifie certaines pistes de solutions concernant le contrôle déficient par les forces de l'ordre et le manque d'harmonisation dans l'implantation des places réservées.

**Mots-clés** : stationnement réservé, vignette, personnes handicapées, contravention, réglementation

#### **Abstract**

This article discusses the current issues surrounding the risks of counterfeit parking stickers for people with disabilities in Quebec. It conveys a very comprehensive portrait of the current situation and problems encountered by users of this often misused tool for social inclusion. It presents the key players involved in this topic and the roles played by each to ensure its progression, as well as the rationale for reserved spaces and parking passes. Furthermore, the social issues and the impact on people with disabilities are addressed. Finally, the article identifies possible solutions as to the lack of control by law enforcement and the lack of harmonization in the implementation of reserved spaces.

**Keywords** : reserved spaces, passes, disabled persons, violation, regulation

## Mise en contexte

La vie des personnes handicapées a bien changé au cours des dernières décennies. Grâce aux revendications des années 1960 et 1970, 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 devenue, pour plusieurs d'entre elles, un incontournable. Or, les avancées technologiques récentes 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 quarante 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. 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 en 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 développerons des pistes de solutions.

## Les acteurs concernés

Afin de mieux saisir les enjeux et la complexité de ce dossier, commençons par examiner les responsabilités des instances gouvernementales, des organismes et des 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 Société de l'assurance automobile du Québec (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, 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. Lorsqu'un véhicule est pris en infraction, ces corps policiers ont le pouvoir de donner une contravention. De plus, ils peuvent également jouer un rôle de sensibilisation sur le terrain.

Par ailleurs, l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) 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 pair 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 peuvent donc s'en prévaloir et la vignette peut se transférer d'un véhicule à l'autre, pourvu 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.

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. De surcroît, 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 obstacles jusqu'à celle-ci.

## Enjeux

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. Toute construction datant de plus de dix ans n'a pas à se conformer à cette norme. 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. 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, qu'en raison 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.

Jusqu'à maintenant, les démarches que nous avons entreprises à ce sujet auprès des instances municipales n'ont pas porté leurs fruits; nos appels à la collaboration sont pour la plupart restés sans réponse et il suffit de parcourir les plans d'action triennaux en matière d'ac-

cessibilité universelle pour constater que le sujet n'y est pour ainsi dire pas abordé. Cela 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 usagers de la route.

Qui n'a pas, autant comme conducteur que piéton, été témoin de comportements faisant preuve d'un manque flagrant de courtoisie de la part des conducteurs? Ce manque de civisme ne fait pas exception lorsque vient le temps de garer sa voiture. Divers comportements fautifs nous ont été rapportés par nos membres et 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. Ils 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 station-



ner 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. En effet, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant sont souvent trop basses pour être vues par les automobilistes, elles risquent donc 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.

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.

### **Le contrôle des places par les forces de l'ordre**

La surveillance des places réservées par les corps policiers est un enjeu important. Les agents 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 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

vraiment 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.

Nous avons consulté les registres du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), 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 six mille 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 vignette.

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 onze patrouilles effectuées à Montréal et à Québec, nous avons contrôlé 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 vignette. 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**

Tout d'abord, mentionnons qu'il n'existe pas de cadre de référence officiel concernant les normes à respecter dans l'implantation des stationnements réservés. 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. Cela a pour conséquence de diminuer la visibilité des stationnements réservés et d'augmenter leur utilisation par des personnes non autorisées. 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.

### **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 plus 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. 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, faciliteraient 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 voulant qu'un petit pourcentage des utilisateurs actuels n'ait aucune limitation.

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 discutable 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'ils n'ont 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. 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.

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 son 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 le plus à même de connaître les besoins de leurs membres et les problèmes qu'ils vivent au quotidien. 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. Notons

que nous avons justement mené des campagnes de ce type dans les dernières années. 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. Il est à noter que certaines initiatives locales ont été mises en place en ce sens, par exemple à Place Rosemère, un centre commercial situé dans la ville du même nom. À cet endroit, un policier est attiré 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 stationnements en fonction des différentes réalités : vieillissement de la population, développement urbain, lieux d'affluence et services à la population, etc.

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 développer des pistes de solutions. Des démarches ont été faites en ce sens par notre organisme mais, à ce jour, peu d'acteurs interpellés ont répondu positivement à la demande. 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.

## Références

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. Repéré à <http://www.aphrso.org/pdf/depliant-stationnement.pdf>

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.

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2009, juin). *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*. Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées. 84 p. Repéré à [http://www.ophq.gouv.qc.ca/documents/Politique\\_a\\_part\\_entiere.pdf](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*. Repéré à [http://www.ophq.gouv.qc.ca/Documents/plan\\_actions/1207\\_MAJ%202010-03-01\\_Guide%20stationnement%20ph\\_062010.pdf](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). (2003, novembre). *Guide pratique d'accessibilité universelle*. Manuel d'utilisation, 22 p. Repéré à [http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/amenagements\\_adaptes.aspx](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/amenagements_adaptes.aspx)

SOCIÉTÉ LOGIQUE. Repéré en août 2010 à <http://www.societelogique.org/dev/contenu/?page=infotech/stationnement>

STATIONNEMENT DE MONTRÉAL. Repéré en août 2010 à [http://www.statdemtl.qc.ca/index.php?page\\_id=322&lang=fr](http://www.statdemtl.qc.ca/index.php?page_id=322&lang=fr)

VILLE DE MONTRÉAL. Repéré en août 2010 à [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2076,2453845&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2076,2453845&_dad=portal&_schema=PORTAL) août 2010

