

Mémoire sur le racisme et la discrimination systémique présenté aux commissaires de l’office de Consultation Publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique portant sur le dit sujet.

En savoir un peu plus sur le RALIQ :

« Le RAPLIQ est un organisme voué à la défense et la promotion des droits des personnes handicapées et visant l’éradication de la discrimination souvent faite à leur égard ».

* Introduction
* La *Charte des droits et libertés du Québec*
* La *Loi sur les cités et villes*
* Définition d’accessibilité universelle
* Le RAPLIQ veut être entendu. Pourquoi ?
* Un peu d’histoire
* Politique sur le capacitisme et la discrimination fondée sur le handicap (CODP) :
* Intersectionalité
* La discrimination systémique – Système de la santé – Transports collectifs
* Les préjugés ???
* Nos souhaits
* Conclusion

Introduction :

Le RAPLIQ, depuis les premières démarches de recherches de signatures en appui à cette consultation, est en faveur de la tenue de cette consultation. Plusieurs de ses membres, autant du conseil d’administration que des membres en règle ont signé cette pétition dont le fruits des efforts des instigatrices et instigateurs ont porté fruit puisque nous avons l’opportunité de nous présenter notre point de vue.

Avant de continuer plus loin, le RAPLIQ est bien conscient que des enjeux de racisme sont bien présents dans notre société et nous saluons les efforts de celles et ceux qui tentent de faire la lumière sur ces enjeux. Nous sommes confiants que l’OCPM saura émettre des recommandations qui nous aiderons à devenir une société plus accueillante, inclusive, tolérante et juste.

J’aimerais attirer votre attention sur l’acronyme du RAPLIQ. Le I est pour le mot inclusion. Et c’est là que pour nous, le bât blesse!

Il y a deux sujets à cette consultation. Le racisme en est un. La discrimination systémique en est un autre.

Voyons voir la définition des ces deux mots :

Discrimination : Fait de distinguer et de traiter différemment (le plus souvent mal) quelqu’un ou un groupe par rapport au reste de la collectivité ou par rapport à une autre personne.[[1]](#footnote-1)

Systémique : Se dit d’une approche scientifique des systèmes politiques, économiques, etc., qui s’oppose à la démarche rationaliste en abordant tout problème comme un ensemble d’éléments en relation mutuelle. [[2]](#footnote-2)

Accessibilité universelle : Être capable d’accéder a tout endroit et service, sans encombres.

Sans nier les faits, bien réels, des problématiques liées aux discriminations raciales, quel groupe, à Montréal et au Québec subit plus de discrimination systémique que les personnes handicapées, et ce, sur une base quotidienne ?

Que ce soit en recherche d’emploi, en transport collectif (suffit de penser, par exemple, à la toute nouvelle navette fluviale inaccessible aux personnes en fauteuil roulant), en développement urbain, la protection du patrimoine qui prime sur l’accessibilité, le refus de tenir compte de l’accessibilité universelle lors d’émission de permis de rénovation, de construction, et j’en passe, aucun groupe de personne, quel qu’il soit, mis a part les personnes handicapées, ne se font refuser l’accès au transports en commun ou à des édifices publics ou commerciaux et ce, sur une base quotidienne. C’est le cas des personnes handicapées. Nous élaborerons plus longuement sur le sujet au cours de ce mémoire.

Nous vous parlerons aussi des cliniques de médecins, de dentistes et autres spécialistes inaccessibles. Le pourcentage de personnes handicapées qui décèdent d’autres maladies que celle dont elles sont atteintes par manque de facilité à obtenir un diagnostique est estimé à 80% de cette tranche de la population. Nous vous parlerons, entre autre, de femmes qui ne peuvent obtenir de mammographies, pourtant fortement suggérées, facilitées et gratuites par mesure de prévention, une fois la cinquantaine arrivée, car les cliniques ne possèdent « supposémment » l’équipement nécessaire pour passer l’examen aux femmes qui ne peuvent se lever.

La *Charte des droit et libertés du Québec* :

La *Loi sur les cités et villes*:

Définition d’accessibilité universelle :

Accessibilité universelle : Être capable d’accéder a tout endroit et service, sans encombres. A developper

Les villes peuvent et doivent faire plus que le minimum édicté, ne serait ce qu’en terme sécurité de la population…a sujet a élaborer

Le RAPLIQ veut être entendu. Pourquoi ? :

Le RAPLIQ œuvre depuis maintenant dix années. Des centaines de plaintes, de revendications et d’actions ont jalonnés sa courte histoire. Des victoires qui servent encore à ce jour les personnes handicapées et/ou à mobilité réduite. Le RAPLIQ, au fil du temps a collaboré avec différents organismes sur différents projets.

Cependant, le 11 février 2016, nous sommes tombés des nues.

Des organismes que nous considérions comme des organismes amis, sensibles à la cause de l’accessibilité universelle, des camarades de cause, ont participé à cette infâme conférence de presse, fer de lance de cette pétition.

Dans un sous-sol quelconque, inaccessible aux personnes en fauteuil roulant, nous avons entendus nos amis parler d’inclusion sociale. Pas un seul organisme qui œuvre à la défense des droits des personnes handicapées ne fut invité. Nous sommes encore profondément choqués et peinés d’avoir entendu nos amis parler d’inclusion sociale, pour se faire une belle jambe, pour justifier leur cause mais en oubliant une tranche importante de la population. (20% de la population…on a trouvé la source de cette stats?)

Inclusion sociale est le terme-clé. Comment, sérieusement, parler d’inclusion sociale alors que la conférence de presse se tenait dans un lieu inaccessible ? Qui plus est, aucun groupe de personne handicapée ne fut invité à l’évènement ou à participer à l’effort de la pétition.

Tout était pensé en fonction de la discrimination raciale. En fait, prenant acte de cette conférence de presse, des propos tenus et la non-représentation des personnes handicapées issues d’autres ethnies, nous avons cru un instant que seulement les personnes handicapées de race blanche subissent de la discrimination systémique fondée sur le handicap.

Pourtant, chers Commissaires, toute personne en fauteuil roulant devant une simple marche, peu importe l’origine ou la couleur de la peau de l’individu, elle/il ne pourra franchir cette marche.

Ce seul fait justifie amplement la participation du RAPLIQ, via ce mémoire, à cette consultation publique.

Voilà pourquoi voulons nous être entendus. Pas parce que la discrimination systémique dont sont victimes les personnes handicapées est pire que la discrimination fondée sur la race. L’idée n’est pas de comparer nos malheurs quotidiens à ceux des autres que nous savons tout aussi réels. Nous prétendons toutefois qu’elle est toute aussi existante, palpable et indiscutable. Elle cause autant de préjudice à qui la subit que n’importe quelle autre forme de discrimination.

Et nous n’accepterons pas que cette dicrimination fondée sur le handicap soit évacué de cette consultation.

Un peu d’histoire[[3]](#footnote-3) :

Un des grands facteurs responsables de cette discrimination systémique est l’inaccessibilité architecturale, qui est par ailleurs la même un peu partout dans le monde, origine des préjugés profonds que la société a toujours eus envers les personnes handicapées.

Dans l’Antiquité[[4]](#footnote-4), les personnes handicapées étaient totalement exclues de la société. Considérées comme impures ou victimes d’une malédiction divine, certaines étaient tuées dès la naissance, ou utilisées par des mendiant-e-s qui accentuaient le handicap pour mieux attirer la compassion.

Au Moyen-Âge, dans plusieurs pays d’Europe, notamment en France, on laissait mendier les personnes handicapées qu’on nommait *affectueusement* « les infirmes » ou « les invalides ».

Le XVIIIe siècle, siècle des Lumières, prône la raison, la science et le respect de l’humanité.

À partir du XIXe siècle, les lois concernant le handicap bougent, et des associations sont créées.

Dans les années qui vont suivre, plusieurs lois seront également votées dont la ***Loi d’assistance aux vieillards, infirmes et incurables* en 1905[[5]](#footnote-5)** **(*quelle horreur !*)** Mais le premier grand dispositif législatif sur le handicap en France date de *1975* avec la *Loi d’orientation en faveur des personnes handicapées****.***

La *Loi 87-517 du 10 juillet 1987* vient compléter la précédente en instaurant l’obligation d’emploi des travailleuses et travailleurs handicapés, mutilés de guerre et assimilés. Un taux légal d’emploi de 6% est imposé.

La *Loi 2005-102 du 11 février 2005* fait ensuite son apparition en France. D’envergure nationale, cette loi vise à améliorer la prise en charge du handicap, entre autres, en rendant tous les édifices ouverts au public accessibles aux personnes handicapées.

**Au Québec**

L’après-guerre de 1939-1945 et le retour des vétéran-e-s entraîneront la construction de nombreuses institutions[[6]](#footnote-6) où vivront les personnes handicapées. On retrouvera une chronologie assez impressionnante de l’histoire québécoise du handicap dans le documentaire produit par l’Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), *La Grande sortie[[7]](#footnote-7)*

Le Québec s’éveille lentement, très lentement, à la réalité des personnes handicapées. Le 23 juin 1978, sur proposition du ministre des Affaires sociales de l’époque, Denis Lazure, le gouvernement de René Lévesque adopte la *Loi assurant l’exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration sociale, scolaire et professionnelle.*

C’est par cette loi qu’est mis en place l’OPHQ, organe qui devra veiller à élaborer un plan d’action pour améliorer la qualité de vie des personnes handicapées. Quarante ans plus tard, cette instance, existe toujours.

**Conclusion**

À lire ce qui précède et à constater les grands moments de l’histoire, tout s’est décidé, tout s’est construit sans nous; il nous faut maintenant une réforme solide, une loi coercitive d’accessibilité universelle.

Il faut plus que jamais que notre quête pour l’éradication de cette exclusion sociale qu’est la discrimination fondée sur le handicap, quel qu’il soit, mène enfin à cette loi coercitive sur l’accessibilité universelle au Québec.

Maintenant que nous avons transformé nos habits d’infirmes pour ceux de personnes en situation de handicap, et même si cette transformation n’est pas toujours complètement intégrée, nous faisons partie de toutes les sphères de la société.

Nous sommes d’avis que :

Il est temps pour nous d’être reconnus et traités comme des citoyens de première classe, à part entière et où il n’y a pas de place pour la discrimination systémique, quel que soit le motif.

Il est temps d’écrire Notre Histoire.

Politique sur le capacitisme et la discrimination fondée sur le handicap (CODP\*) :

\*CODJ : Commision Ontarienne des Droits de la Personne

Pour faire un lien avec le sujet précedent, nous avons choisi queqlues extraits de la politique Ontarienne qui relève un peu d’histoire et aussi d’une réalité similaire celle vécue par les personnes handicpées au Québec et à Montréal.

« Au Canada et ailleurs dans le monde, les personnes handicapées se heurtent depuis toujours à la violence, à la négligence, à l’exclusion, à la marginalisation et à la discrimination. Au nombre des traitements négatifs subis figurent des politiques d’immigration restrictives visant à prévenir les personnes handicapées d’entrer au pays, la stérilisation forcée de personnes handicapées pour les empêcher d’avoir des enfants, l’institutionnalisation, la contention et l’isolement néfastes et non appropriés, ainsi que des obstacles importants à l’éducation, à l’emploi et à des postes à rémunération équitable.

Cet aspect malheureux de l’histoire du Canada a des répercussions encore aujourd’hui. Les personnes handicapées font part d’expériences négatives continues découlant de l’effet du capacitisme sur les attitudes et structures sociétales. Le « capacitisme » fait référence à des attitudes sociétales qui accordent une valeur moindre au potentiel des personnes handicapées et limitent ce potentiel. La Commission du droit de l’Ontario a indiqué ce qui suit :

*[Le capacitisme] peut se définir comme un système de croyances, semblable au racisme, au sexisme ou à l’âgisme, selon lequel une personne handicapée est moins digne d’être traitée avec respect et égard, moins apte à contribuer et à participer à la société ou moins importante intrinsèquement que les autres. Le capacitisme peut s’exercer de façon consciente ou inconsciente et être inscrit dans les institutions, les systèmes ou la culture d’une société. Il peut restreindre les possibilités offertes aux personnes handicapées et réduire leur participation à la vie de leur collectivité.*

*Les attitudes capacitistes reposent souvent sur l’idée selon laquelle le handicap est une « anomalie de la normalité », plutôt qu’une variante inhérente et anticipée de la condition humaine. Le capacitisme peut également prendre la forme de comportements paternalistes et condescendants à l’égard des personnes handicapées.*

Bien que les personnes handicapées aient réalisé des gains appréciables ces dernières années, d’importants obstacles à leur égalité perdurent au sein de la société. Selon Statistique Canada, les Ontariennes et les Ontariens handicapés continuent d’afficher des niveaux de scolarisation inférieurs et des taux de chômage supérieurs à ceux des personnes sans handicap. Ils sont également plus susceptibles d’avoir un revenu faible et moins susceptibles d’habiter un logement adéquat et abordable. Il est clair que les personnes handicapées continuent de se heurter à des difficultés d’accès à l’emploi, au logement et à une variété d’autres services partout en Ontario. Le « handicap » demeure le motif de discrimination au sens du *Code* le plus souvent cité dans les requêtes déposées auprès du Tribunal des droits de la personne de l’Ontario (TDPO).

La situation de personnes handicapées peut être d’autant plus compliquée lorsque la discrimination fondée sur le handicap dont elles font l’objet s’ajoute à de la discrimination fondée sur d’autres motifs interdits aux termes du *Code*, comme la race, le sexe, l’orientation sexuelle, l’âge ou un autre Cfaible revenu que le reste de la population, et bon nombre d’entre elles affichent une pauvreté chronique. »

Vous trouverez ci-bas un hyperlien qui vous mènera vers l’intégralité du texte.

<http://www.ohrc.on.ca/fr/politique-sur-le-capacitisme-et-la-discrimination-fond%C3%A9e-sur-le-handicap>

Ces extraits tirés d’un organisme tel que la CODP ajoutent du poids aux dires du RAPLIQ, c’est-à-dire que la discrimination systémique est bien réelle et insidieuse, en 2019..

Faible taux de diplomation, pauvereté, accès plus que limité au logement sont des réalités vécues par les personnes handicapées québécoises et montréalaises. Il est impératif que l’OCPM en prenne connaissance et en tienne compte dans les recommandations qu’elle émettra suite à cette consutation publique.

Intersectionalité :

La discrimantion systémique – Système de la santé :

Mammograhies, ciniques inaccesibles (dentiste, medecin généralise, ophtalmo et autres spécialistes)

La discrimination systémique – Transports collectifs:

Texte de Mme Linda Gauthier et M. Laurent Morissette.

La discrimination dans les transports : une limitation de plus.

**Contexte**

Avec l’explosion de l’informatique et des ses possibilités infinies, il semble juste de croire qu’une personne avec des limitations aurait de moins en moins besoin de se déplacer afin d’occuper une place à l’avant-plan dans une société qui devrait, avec tous ces progrès, être plus inclusive.

Or, comme pour le reste de la population, il est encore nécessaire de se déplacer pour faire nos achats. Bien que le commerce en ligne connaisse une croissance fulgurante, forçant le commerce de détail à se réinventer, l’achat en ligne d’aliments et produits de consommation semble peiner à faire partie des habitudes des Québécois.

En matière d’éducation, malgré les offres de plus en plus abondantes de cours en ligne, il nous faut, pour acquérir un diplôme reconnu par l’État, nous déplacer physiquement dans des établissements d’enseignement.

En matière d’employabilité, bien que l’on sache que bon nombre de personnes handicapées ont dû, au cours des dernières années, se tourner vers le travail autonome et l’entreprenariat, afin de profiter d’une meilleure qualité de vie, les chiffres disponibles démontrent une croissance famélique en termes de ressources actives.  
Malgré cela, un employé reste un employé et il doit toujours être en mesure de se déplacer lorsque requis et dans les délais les plus raisonnables.

**Les modes de transport : un système à deux vitesses**

Pour le citoyen moyen sans limitation, les modes de transport à sa disposition composent un large éventail passant de la marche et du vélo au métro et aux trains de banlieues.

Le lecteur lambda pourrait être porté à croire qu’un citoyen avec limitation dispose des mêmes possibilités mais, hélas, au Québec, à tout le moins, il n’en n’est rien.

À l’heure actuelle, pour celles et ceux ayant les moyens, il nous est impossible de héler un taxi dans la rue, y monter et payer le prix affiché au taximètre une fois arrivé à destination. Pourtant, n’importe qui d’autre peut le faire sans problème.

Certains seraient portés à dire que nous sommes tout de même chanceux en ce qui concerne l’offre de transport par taxi puisque Montréal dispose d’une flotte assez importante de véhicules accessibles, dispersés chez quatorze intermédiaires de taxi avec lesquels il nous est possible de transiger.

Toutefois, ce qu’ils ne savent pas, c’est que la plupart des chauffeurs de ces taxis sont sous contrat avec la division du transport adapté de STM, ce qui fait que bien des fournisseurs de services demandent d’effectuer la réservation de déplacement au minimum trois jours avant.

Exit l‘urgence ou la spontanéité

**Les nouvelles tendances comme Uber ?**

Oubliez ça. D’après ce que l’on sait, aucun de leurs chauffeurs n’a de véhicule adapté et malgré quelques tentatives d’amorcer les discussions avec l’entreprise par le passé, desservir la clientèle avec limitation ne semble par faire partie de leurs plans à moyen ou long terme.

Dans l’optique où Montréal s’est dotée d’une politique résolument axée sur les transports en commun au cours des 15 dernières années, nous serions portés à croire que cela serait à l’avantage des personnes handicapées mais, malheureusement, ce n’est pas le cas.

Malgré une flotte de plus en plus importante d’autobus, 1837 selon le rapport annuel 2017 de la STM, bon nombre de ceux-ci devront encore circuler pendant de nombreuses années tout en étant équipés de rampes dont le manque de fiabilité est connu depuis 1996, date de l’achat des premiers véhicules accessibles par la société d’État.

**Une porte défectueuse : plus importante qu’une rampe ?**

Nous avons abordé le fait que la STM a fait l’acquisition de véhicules qu’elle savait inadéquats pour les besoins et le climat de Montréal.  
Cependant, nous pourrions être tentés de penser que le ministère des Transports du Québec (MTQ), organisme gouvernemental et bailleur de fonds destinés aux opérations et édictant les règlements et procédures, est plus consciencieux quant à l’état mécanique minimal, le type d’inspections nécessaires, leur fréquence et les vérifications obligatoires à faire avant la sortie d’un véhicule sans défectuosité compromettante.

Après plusieurs années à tenter d’obtenir des réponses claires à ce sujet, elles sont toujours demeurées floues ou changeantes selon la personne qui nous répondait.

Si elle ne peut pas compter sur le réseau de surface pour ses déplacements, la personne à mobilité réduite peut sûrement se rabattre sur le réseau de métro?

La réponse est, une fois de plus, non.

Le métro de Montréal a ouvert ses portes en 1966, à l’émerveillement de toutes et tous; quelle avancée technologique c’était pour une province si jeune !

Effectivement, la technologie s’imposait et faisait couler beaucoup d’encre… mais sans une seule station munie d’ascenseur…

Paradoxalement, au début des années 1950, la ville de Stockholm inaugurait son réseau de métro entièrement muni d’ascenseurs.

Lorsque nous questionnons les décideurs d’aujourd’hui sur les raisons de notre retard abyssal par rapport à d’autres sociétés dans  le passé, la seule réponse dont nous devons nous contenter est :

«L’accessibilité, ce n’était pas dans l’air du temps»

Est-ce à dire qu’en Europe, on ne respire pas le même air que nous depuis près de 70 ans ?

En 2016, le métro de Montréal «célébrait» son 50e anniversaire.

Les cadeaux de fête reçus en 50 ans ?

Quatorze stations sur soixante-huit munies d’ascenseurs, pas toujours fonctionnels dont certains qui ne mènent nulle part même après une décennie de tergiversation.

Depuis longtemps déjà, on nous promet une meilleure accessibilité du métro dans des plans de développement quinquennaux successifs : de plus grands ratios de mise en accessibilité annuelle. Au départ, l’objectif ambitieux était de trois stations par année. Aujourd’hui, plus d’une décennie plus tard, nous n’en sommes même pas à une station par an.

Bien sûr, depuis 2016, il semble y avoir eu un changement de cap important dans les priorités de la STM puisqu’elle s’est engagée à  rendre accessibles quatorze stations de plus d’ici 2022.

Nous n’avons toutefois pas le choix de demeurer dubitatifs quant à cet engagement puisque la STM s’est montrée incapable d’atteindre ses objectifs par le passé et que, de toute façon, des engagements sans ressources financières pour les appuyer, ça ne vaut rien.

**Cinq minutes entre deux rames : délai déraisonnable ?**  
Petite mise en situation   
  
Prenons pour acquis qu’un usager du métro, avec limitation ou non, puisse se rendre aux quais d’une station dans le but de se déplacer vers une autre. Le classique. La ligne de cette station est desservie par des voitures MR-73 dont les portes n’arrivent pas à hauteur des quais, ce qui contribue à une dénivellation d’environ huit centimètres.

Alors que l’usager sans limitation pourra monter dans le wagon dès son arrivée, l’usager avec limitation devra attendre de longues minutes avant qu’on amène la plateforme lui permettant d’embarquer

On entend souvent les gens se plaindre qu’ils doivent attendre le métro cinq minutes, subir des pannes d’une heure, être tassés et, tout de suite, la STM s’excuse à pleine page dans les journaux.

Un usager utilise une aide à la mobilité et doit attendre 30 minutes ? Est confronté à un ascenseur défectueux dont le bouton d’appel à assistance fut déplacé en haut des escaliers ? Aucune excuse. Silence radio.

**Le transport et la formation : de grosses lacunes**

Nos souhaits :

Nous souhaitons que la ville de Montréal, et toutes les autres villes du québec, à même leurs sommaires décisionnels, incluent un point sur l’accessibilité universelle. De cette façon, a cours de chaque projet, chaque décision, a un certain point, quelqu’un devra se poser la question « Qu’en est-il de l’accessibilité universelle de ce projet ? ». Nous prétendons qu’en travaillant en amont des projets, plusieurs problématiques seront identifiées et adressées avant même la mise en place d’un projet, d’une rénovation ou d’une construction quelconque.

Nos conclusions:

Chers Commissaires, nous espérons que ce mémoire vous sera utile afin de mesurer l’ampleur de la discrimination subie par les personnes handicapées. Nous avons espoir que vous pourrez en mesurer l’étendue.

Nous souhaitons vous avoir démontré que la discrimination fondée sur le handicap dans les transports collectifs est véritable, vérifiable et quotidienne.

Je vous rappelle que tout au long de ce mémoire, il n’a jamais été question de comparer nos malheurs à ceux des autres. Mais la discrimination systémique subie par les personnes handicapées mérite d’être sous les réflecteurs de cette Commission, portant entre autre justement sur la discrimination systémique, et nous croyons sincèrement que le poids d’éventuelles recommandations émanant d’une institution crédible comme l’OCPM saura activer certaines mesures qui tardent à être mise en marche et surtout, contribueront à faire en sorte que nos élues et élus de tous les niveaux devront automatiquement se poser la question à savoir si les principes d’accessibilité universelle s’appliquent dans un projet donné.

1. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/discrimination/25877?q=discrimination#25752> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/syst%C3%A9mique/76265?q=syst%C3%A9mique#75382> [↑](#footnote-ref-2)
3. Revue Droits et libertés, Vol. 37, numéro 2, automne 2018. <https://liguedesdroits.ca/5193/> [↑](#footnote-ref-3)
4. Collectif,  *Histoire du handicap,* publié en 2013, <https://informations.handicap.fr/art-histoire-874-6026.php> , consulté en ligne 31 octobre 2018. [↑](#footnote-ref-4)
5. *Loi d’assistance aux vieillards, infirmes et incurables de 1905* : [www.numdam.org/article/JSFS\_1911\_\_52\_\_216\_0.pdfAu](http://www.numdam.org/article/JSFS_1911__52__216_0.pdfAu) [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://www.erudit.org/fr/revues/lsp/2003-n50-lsp698/008285ar.pdf> [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.youtube.com/watch?v=nmzkNWxErqY> [↑](#footnote-ref-7)