

Plaidoyer pour la mobilité des aîné·es

Faubourg Saint-Laurent

Août 2020

Table de concertation du
faubourg Saint-Laurent



Plaidoyer pour la mobilité des aîné·es

Réalisé par la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent et le Comité des aîné·es du faubourg Saint-Laurent

Dans le cadre du projet «Un petit pas pour le faubourg, un grand pas pour la mobilité des aîné·es»

Financé par la Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal

Août 2020

TABLE DES MATIÈRES

Section 1 Introduction au plaidoyer

| | |
|--|-----------|
| 1. Un petit pas pour le faubourg, un grand pas pour la mobilité des aîné-es | 7 |
| 2. Identification du secteur à l'étude et de la problématique | 8 |
| 3. Profil de la population aînée dans le secteur | 9 |
| 4. L'insécurité routière pour les piéton-nés aîné-es à mobilité réduite dans le faubourg Saint-Laurent | 10 |

Section 2 La démarche

| | |
|--|-----------|
| 5. Présentation de la démarche | 12 |
| 5.1 Groupe de discussion et café-rencontre | 12 |
| 5.1.1 Données récoltées | 14 |
| 5.2 Comité des aîné-es | 19 |
| 5.3 Marche exploratoire | 19 |
| 5.4 Recommandations | 20 |

Section 3 Recommandations spatialisées

| | |
|--|-----------|
| 6. Recommandations pour les aménagements piétons secteur du quadrilatère Atateken, de Maisonneuve, Saint-André et Ontario | 22 |
| 7. Recommandations pour les aménagements piétons secteur du quadrilatère Saint-Urbain, René-Lévesque, Saint-Laurent et Ontario | 30 |

Section 4 Conditions hivernales et conclusion

| | |
|---|-----------|
| 8. Problématiques rencontrées pendant la saison hivernale | 39 |
| 9. Conclusion et recommandations | 47 |
| Sources | 49 |

Section 5 Annexes

| | |
|---|-----------|
| Annexe 1 Inventaire de pratiques inspirantes | 52 |
| Annexe 2 Guide d'animation pour les groupes de discussion et les cafés-rencontres | 61 |
| Annexe 3 Grille d'analyse pour les marches exploratoires | 65 |



SECTION 1
Introduction au plaidoyer

1 UN PETIT PAS POUR LE FAUBOURG, UN GRAND PAS POUR LA MOBILITÉ DES AÎNÉ·ES

La Table de concertation du faubourg Saint-Laurent (TCFSL) crée et anime des espaces de discussion et de réflexion citoyenne sur les enjeux d'aménagement et de mobilité dans le quartier. Elle a développé une expertise envers les ateliers de design participatif et les marches exploratoires pour réaménager les espaces publics sensibles de son territoire. Elle s'est alliée au Centre communautaire et de loisirs Sainte-Catherine-d'Alexandrie (CCLSCA), un organisme très actif pour le bien-être et la participation sociale des aîné·es, afin de répondre à leurs besoins de mobilité. La collaboration entre les deux organismes a permis de lier l'intervention individuelle et l'intervention de groupe offertes au CCLSCA à une démarche de la Table sur les enjeux de déplacements et de mobilité dans le quartier.

Ce projet mise sur l'expertise citoyenne des aîné·es pour favoriser leurs déplacements actifs et les maintenir en bonne santé physique et mentale. Le projet d'une durée de 2 ans, financé par la Direction régionale de la santé publique, vise à étudier et agir sur les obstacles rencontrés par les aîné·es dans leurs déplacements quotidiens sur le territoire. Des trajets plus précis ont été ciblés dans le cadre du projet, notamment les trajets entre leur domicile et leurs principaux pôles de services (CLSC, hôpital, centres communautaires, épiceries et pharmacies).



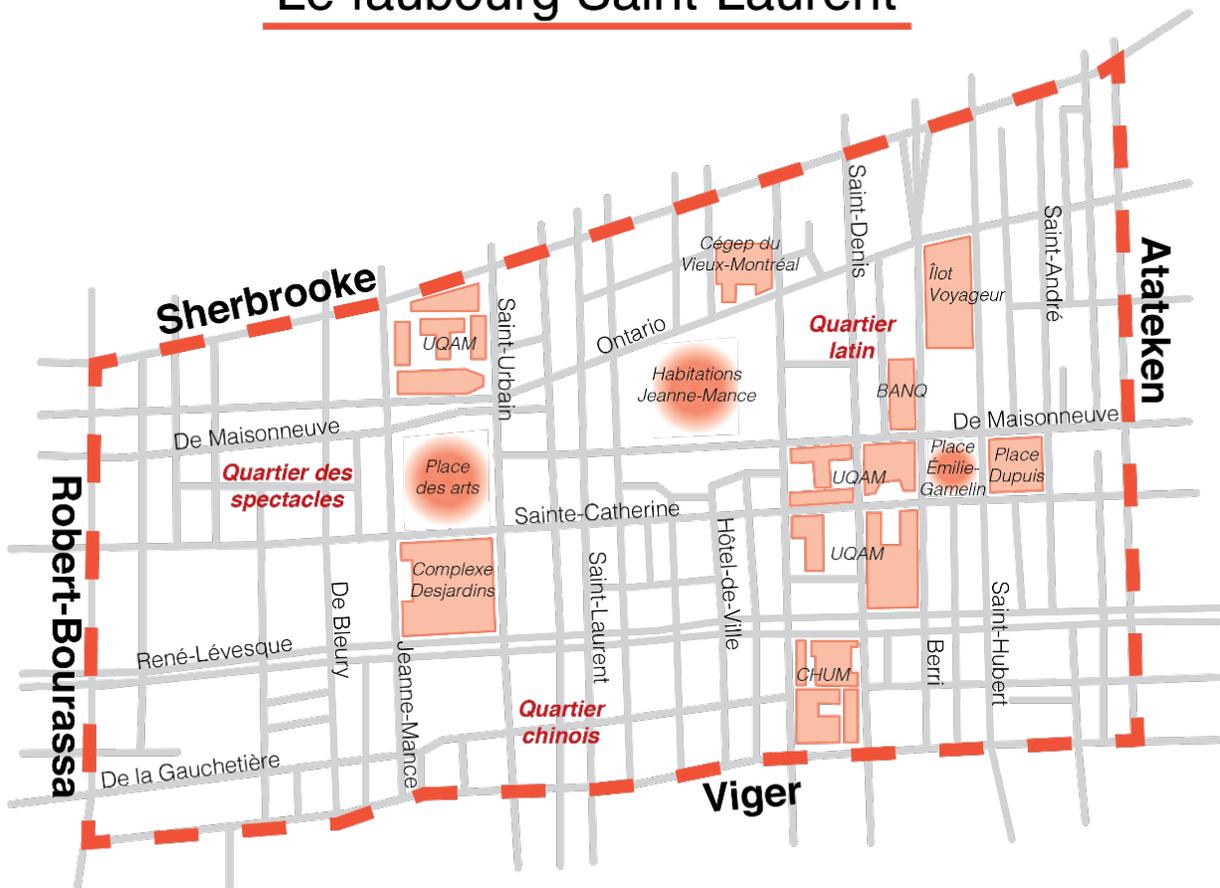
2

IDENTIFICATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE ET DE LA PROBLÉMATIQUE

Le secteur du faubourg Saint-Laurent se délimite par la rue Robert-Bourassa à l'ouest et la rue Atateken à l'est, la rue Sherbrooke au nord et la rue Viger, au sud. Le quartier est l'un des plus touchés par la forte circulation de transit. En effet, le centre-ville de Montréal accueille des centaines de milliers de personnes chaque jour. Selon la dernière enquête de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (2018), le nombre de personnes présentes dans le secteur varie d'un minimum de 88 728 personnes à 01h00 à un maximum de 423 989 personnes à 13h00. Sur le seul territoire du faubourg Saint-Laurent, on recense 272 800 déplacements (entrants, sortants et internes) sur une période de 24 heures (source: Enquête Origine-Destination 2013).

Cette concentration de déplacements pose des défis majeurs pour la population à mobilité réduite qui vit au centre-ville. Les espaces dédiés aux personnes en transport actif et collectif sont parfois trop étroits, manquent de commodités (bancs et aires de repos), sont mal dégagés suite à des intempéries et présentent des dénivelés difficiles à franchir.

Le faubourg Saint-Laurent



3

PROFIL DE LA POPULATION AÎNÉE DANS LE SECTEUR

Les aîné·es (65 ans et plus) représentent 18 % de la population totale du quartier selon le recensement de 2016, soit 2885 personnes (1400 hommes et 1485 femmes). Plus du tiers vivent sous le seuil de faible revenu et se retrouvent majoritairement dans les logements sociaux. La population aînée du faubourg est en moyenne plus défavorisée que la population montréalaise du même âge et est touchée par diverses vulnérabilités : financière, éducative, sociale, etc. Le taux de maladie chronique et de tabagisme y est d'ailleurs plus élevé qu'ailleurs (70 % des aîné·es y souffrent de maladies chroniques, selon l'enquête TOPO de la DSP en 2012). En 2011, selon les statistiques de l'Enquête nationale sur les ménages, 54% des aîné·es du faubourg vivaient seuls. Ces dernières données permettent de comprendre l'importance de favoriser un milieu adapté aux aîné·es afin qu'ils maintiennent leur autonomie tout en diminuant les risques de chute. A ce sujet, deux faits saillants soulevés dans une récente étude publiée pour l'Institut National de Santé Publique du Québec sont à prendre en compte :

- Le nombre annuel d'hospitalisations attribuables aux chutes a presque triplé dans la population québécoise âgée de 65 ans et plus au cours de la période étudiée, passant de 6893 en 1991 à 19087 en 2016.
- Le taux d'hospitalisations attribuables aux chutes a augmenté en moyenne de 0,7 % par année chez les femmes âgées de 65 ans et plus, et de 1,0 % par année chez les hommes de ce groupe d'âge. Cette hausse est essentiellement apparente chez les individus âgés de 85 ans et plus (1,4 % pour les femmes et 1,5 % pour les hommes).

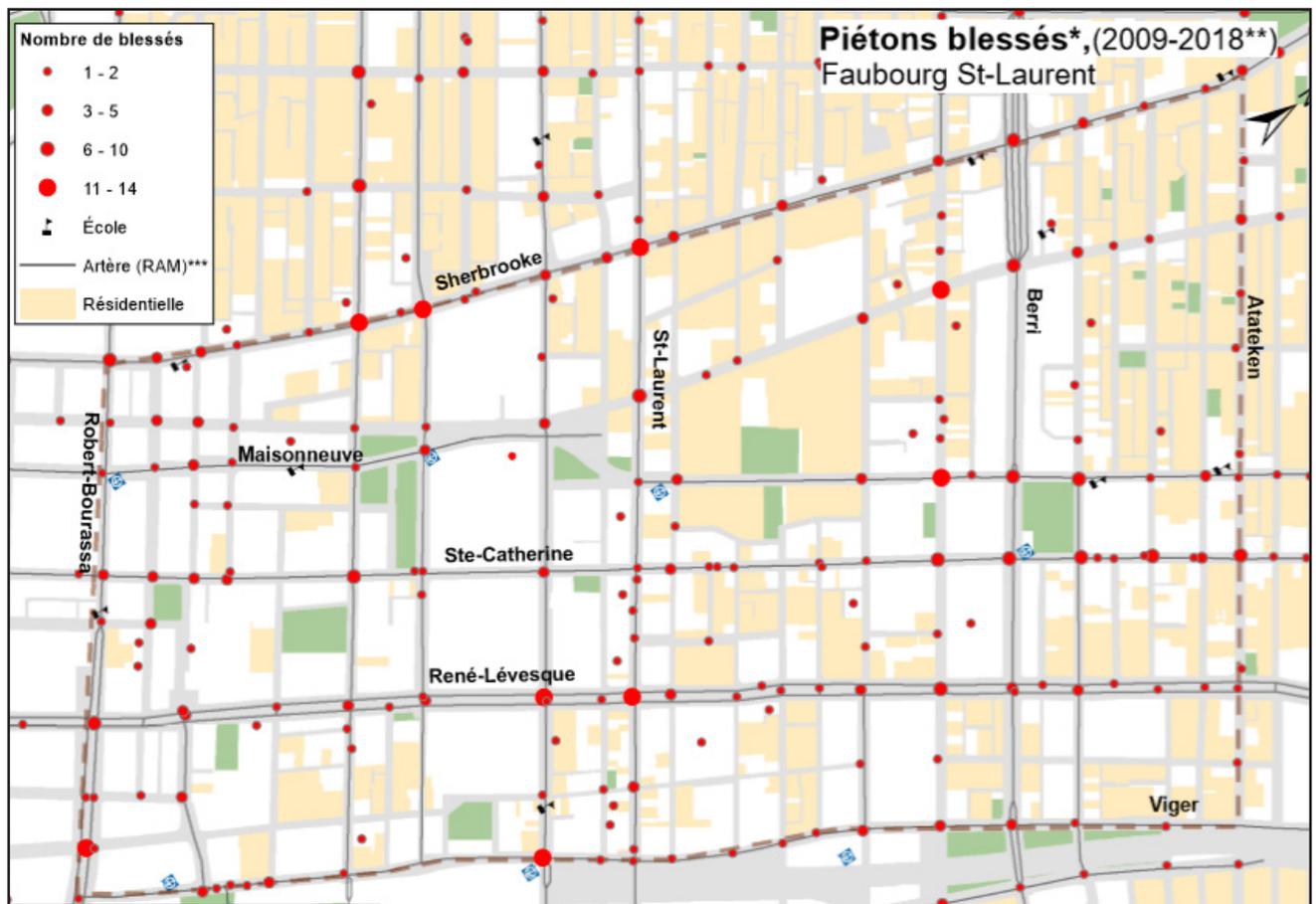
Il s'avère ainsi primordial d'offrir aux personnes aînées un environnement sécuritaire et favorable à la santé. Un milieu qui facilite le transport actif (marche ou vélo) contribue par le fait même au maintien de l'autonomie par l'amélioration des conditions physiques et mentales en plus de lutter contre l'isolement social. En effet, les bénéfices de l'activité physique sont nombreux pour tous et toutes, mais particulièrement pour les personnes aînées, et ce, tout au long de l'année. Ils peuvent prévenir les problèmes de santé comme l'hypertension, les maladies du cœur et les accidents vasculaires cérébraux, préserver la santé mentale et l'autonomie ainsi que de permettre une bonne qualité de vie.

4

L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PIÉTON·NES AÎNÉ·ES À MOBILITÉ RÉDUITE DANS LE FAUBOURG SAINT-LAURENT

Selon un rapport d'analyse publié par la Société de l'assurance automobile du Québec, plus de la moitié des 105 piéton·nes tué·es sur les routes du Québec en 2015 et 2016 avaient plus de 65 ans. À Montréal, au moins 15 des 24 piéton·nes tué·es en 2019 sont des aîné·es. Ces chiffres alarmants démontrent l'urgence d'agir et l'importance d'offrir un espace sécuritaire pour leurs déplacements. La carte ci-dessous répertorie le nombre de piéton·nes blessé·es lors d'une collision ayant entraîné un constat policier (SAAQ) entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2018 dans le quartier du faubourg Saint-Laurent.

Force est de constater que, dans le faubourg Saint-Laurent, plusieurs intersections névralgiques sont accidentogènes pour les piéton·nes vulnérables.

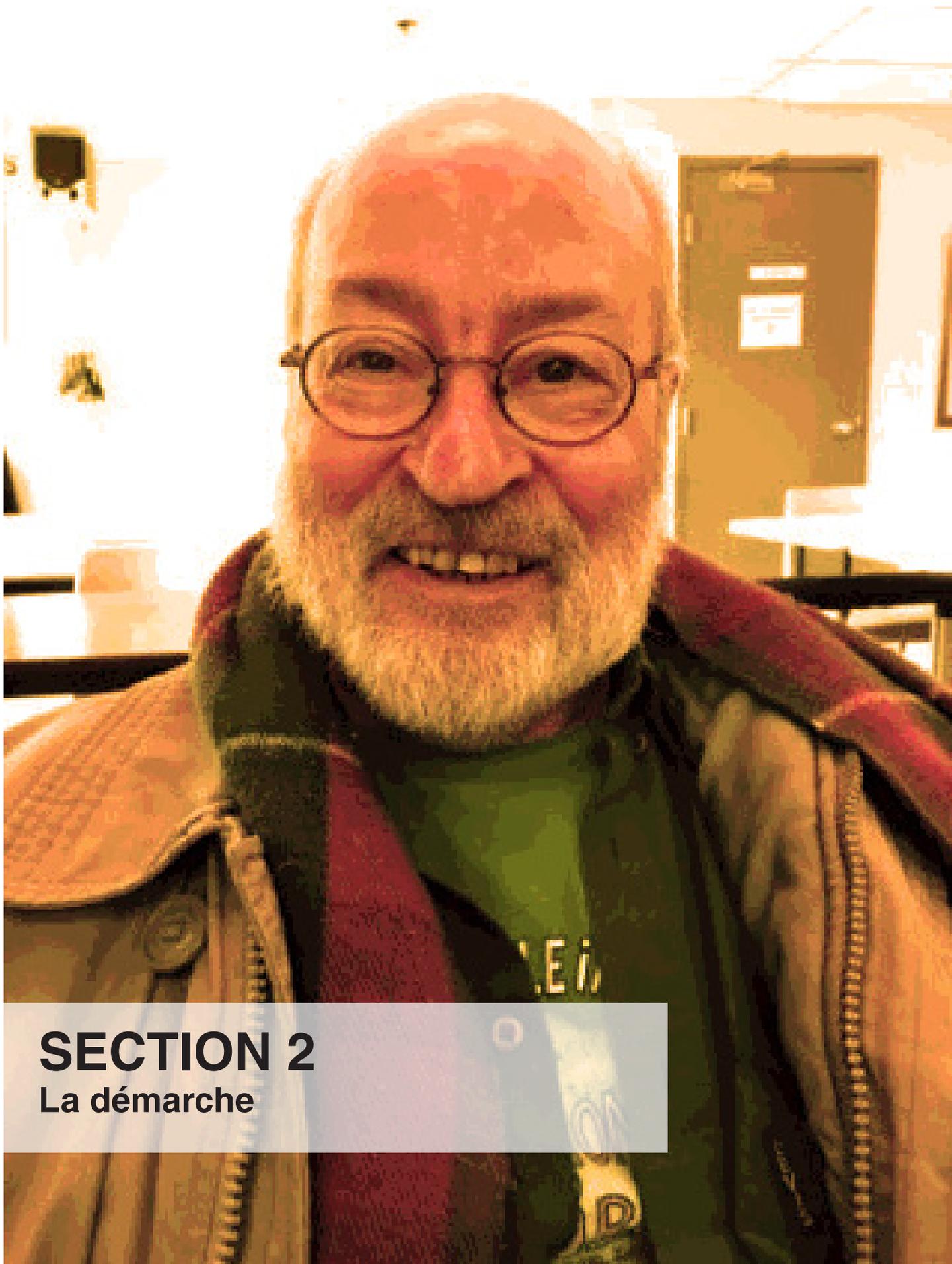


Réalisation cartographique : F. Tessier, P. Morency
CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 2019

*Victimes d'une collision routière ayant entraîné un constat policier (SAAQ)

**1er janvier 2009 au 31 décembre 2018

***Réseau artériel métropolitain (CMM 2014)



SECTION 2

La démarche

5

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Notre démarche place en son cœur la question du milieu bâti et la sécurité des déplacements des aîné·es afin de faciliter les déplacements actifs. Elle incite cette population à se déplacer à pied, et ainsi à prévenir les problématiques de santé liées à l'inactivité et à favoriser l'adoption de saines habitudes de vie. Favoriser la mobilité des aîné·es, c'est aussi agir contre le vieillissement précoce et la perte d'autonomie. La mobilité a des incidences sur le réseau social des aîné·es et leur bonne santé mentale et affective. Ultimement, ce projet vise à prolonger leur autonomie et à favoriser le maintien à domicile. Il souhaite agir principalement sur l'environnement physique, en améliorant les conditions permettant le déplacement actif des aîné·es. Tout au long de la démarche qui s'est amorcée en novembre 2018, deux expertes ont accompagné le processus : Madame Vanessa Lepage, agente sociocommunitaire du poste de quartier 21 du Service de Police de la Ville de Montréal, et Madame Isabelle Decubber, kinésiologue et conseillère en environnement favorable à la santé (EFS) du CIUSSS-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

5.1 GROUPE DE DISCUSSION ET CAFÉ-RENCONTRE

La première étape du projet était l'animation de trois groupes de discussion dans des centres communautaires fréquentés par les aîné·es. L'objectif de ces rencontres était de mieux cerner les endroits clés pour les personnes âgées dans le quartier et les trajets les plus empruntés pour s'y rendre. Les discussions en café-rencontre ont aussi permis de mettre en lumière certains défis rencontrés au quotidien lors de leurs déplacements. Étant donné que cette première phase de récolte se déroulait en plein cœur de l'hiver, les déplacements se sont avérés difficiles pour certain·es aîné·es. En effet, plusieurs mentionnaient ne pas être en mesure de se déplacer sur de longues distances pour participer aux groupes de discussion à cause des conditions de déplacements difficiles, dont les trottoirs non déneigés ou glacés. Ainsi, il est rapidement apparu nécessaire de bonifier cette phase de récolte en organisant quatre cafés-rencontres supplémentaires dans les salles communautaires des HLM du quartier, et d'aller directement à la rencontre des personnes âgées.

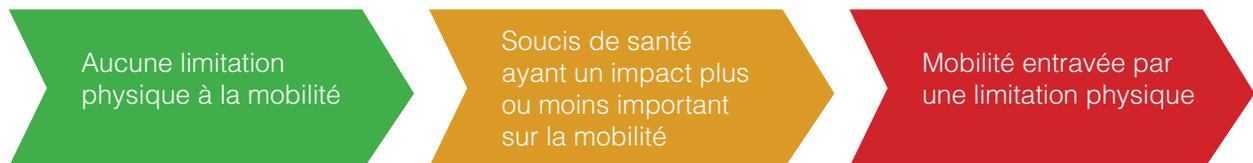
Les groupes de discussion avaient un caractère légèrement plus formel (collecte avec carte du quartier, profil de déplacements complet de chaque participant·e) que les cafés-rencontres, où les participant·es étaient plus nombreux·euses. Toutefois, les thématiques abordées ont été sensiblement les mêmes.

Cette première phase de récolte aura donc permis de rejoindre un total de 51 personnes âgées (30 femmes, 21 hommes, dont 27 minorités visibles) qui ont partagé avec générosité leur expérience quotidienne de déplacements dans le quartier. Le guide d'animation des groupes de discussion et des cafés-rencontres est disponible en annexe. Pour bâtir cet outil de collecte, une phase exploratoire a eu lieu en janvier et février 2019 lors de laquelle 14 personnes âgées ont été interrogées informellement sur leurs habitudes de déplacements dans le cadre d'activités pour les aîné·es organisées par le CCLSCA.



Groupe de discussion au Service à la famille chinoise du Grand Montréal, 2019

Il apparaît primordial de reconnaître la diversité des profils des personnes âgées rencontrées. La figure suivante présente trois types de profil en lien avec la mobilité active des participant·es.



Le premier profil est représenté par les personnes âgées disant être en pleine forme et très actives. Elles ne ressentent aucune limitation physique à leur mobilité. Le deuxième profil de personnes rencontrées mentionne certains ou plusieurs petits soucis de santé (vertiges, asthme, blessures aux genoux, maux de dos, blessures aux pieds, perte de la vue...) ayant un impact plus ou moins grand sur leur mobilité. Les limitations physiques semblent avoir un plus grand impact sur la mobilité l'hiver que l'été. Le troisième profil de personnes rencontrées présente une limitation physique marquée à leur mobilité et se déplacent avec une canne, une marchette, un triporteur ou un quadriporteur.

Il est important de mentionner que certaines personnes en triporteur ou quadriporteur retrouvent une aisance importante dans leurs déplacements et parcourent de grands trajets à l'aide de ces appareils. L'hiver, le temps de décharge de la batterie est plus court et les trottoirs mal déneigés ou glacés sont des obstacles importants à leur mobilité. Des descentes de trottoirs accessibles et dégagées sont essentielles pour ces personnes se déplaçant à l'aide de ces appareils.

5.1.1 DONNÉES RÉCOLTÉES

Dans le tableau ci-dessous se retrouve une présentation des faits saillants en lien avec les habitudes de déplacements récoltées durant cette première phase du projet.

| Lieux de résidence | |
|--|--|
| <p>Une majorité des personnes âgées rencontrées habitent dans la portion Est du faubourg Saint-Laurent. Le lieu des cafés-rencontres et des groupes de discussion a eu une influence importante sur cette répartition des lieux de résidence. Par exemple, les quatre HLM où ont eu lieu les cafés-rencontres se situent proches de la limite Est du quartier (rue Atateken). Les lieux de résidence ont sans doute également une influence importante sur les services de proximité privilégiés par les personnes âgées pour faire leurs courses.</p> | Habitations St-André (12) |
| | Habitations Terrasse Ontario (10) |
| | Habitations Ste-Catherine-d'Alexandrie (7) |
| | Habitations Marguerite-Bougeoyoys (6) |
| | Habitations Jeanne-Mance (5) |
| | Quartier chinois (5) |
| | Hors quartier (3) |
| | Jeanne-Mance/De la Gauchetière (1) |
| | Sanguinet/St-Denis (1) |
| | De Buillon/Ontario (1) |

| Épiceries et services de repas | |
|--|---|
| <p>La plupart des personnes rencontrées mentionnent qu'elles font leur épicerie chez IGA en raison de sa proximité géographique, mais qu'elles trouvent les prix trop élevés. L'accessibilité physique à une épicerie abordable dans le quartier semble être un enjeu pour plusieurs d'entre elles. Certaines personnes font même des trajets en transport en commun pour faire des courses moins chères en dehors du quartier. Plusieurs personnes à mobilité réduite comptent sur le service de livraison des épiceries à grande surface, ou dépendent de l'aide de voisin·es ou d'un membre de leur famille pour faire leur courses. La nouvelle de l'arrivée du Super C sur Ontario au coin d'Atateken a été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme et de soulagement chez les personnes âgées habitant dans l'Est du quartier. Plusieurs d'entre elles, ont également recours au service de repas à coût modique offert par le Comité social Centre-Sud et le CLSC Visitation.</p> | IGA Place Dupuis |
| | IGA Complexe Desjardins |
| | Pharmaprix, Dollorama et Jean-Coutu sur Ste-Catherine entre St-André et St-Timothée |
| | Comité social Centre-Sud – Service de repas à 3\$ |
| | CLSC Visitation – Service de repas à 5\$ |
| | Épiceries dans le Quartier chinois |
| | Fruiterie sur Atateken coin Ontario |
| | Épiceries hors quartier (Métro Papi-neau, Cité Milton, PA et Adonis au métro Atwater) |
| | IGA Express |

| Soins de santé | |
|---|-------------------------|
| Plusieurs personnes mentionnent devoir se rendre en taxi chez leur médecin de famille parce que le trajet en transport en commun est trop demandant, surtout en raison de problèmes de santé. Certain-es mentionnent avoir fait la demande d'un médecin de famille plus proche de leur domicile. Les enjeux de mobilité pour l'accès aux soins de santé pour les personnes âgées du quartier semblent importants malgré le fait que nous nous trouvons dans un quartier avec de nombreux pôles de services. | Cliniques hors quartier |
| | CLSC Ste-Catherine |
| | CHUM |
| | CLSC Visitation |

| Lieux préférés dans le quartier et loisirs | |
|--|---|
| Il est important de noter que, dans la plupart de ces lieux, les personnes âgées retrouvent des aires de repos et des toilettes publiques à leur disposition et que l'accès y est en bonne partie gratuit. Des lieux comme la Place Dupuis et le Complexe Desjardins sont particulièrement appréciés en raison de l'accès à plusieurs services de proximité dans un même endroit, tandis que le centre d'achat du Complexe Desjardins offre une accessibilité optimale pour les personnes à mobilité réduite. Les salles communautaires des HLM sont fréquentés par les personnes âgées car plusieurs activités sociales y sont organisées chaque semaine par le comité social composé de résident-es des HLM. L'hiver, ces lieux deviennent des endroits privilégiés de rencontres et de loisirs pour plusieurs personnes âgées. | La Grande bibliothèque (BANQ) |
| | L'aire de restaurants de la Place Dupuis |
| | Les salles communautaires des HLM |
| | Le Centre communautaire de loisirs Ste-Catherine-d'Alexandrie |
| | Action Centre-Ville |
| | Le Comité social Centre-Sud |
| | Le CLSC Visitation (café et service de repas) |
| | Les Églises du quartier ou des alentours |
| | Le centre d'achat du Complexe Desjardins |
| | YMCA Guy-Favreau |

| Places publiques extérieures préférées et fréquentées | |
|--|--|
| <p>La Place des festivals est un lieu grandement apprécié de beaucoup de répondant·es et est considérée comme un exemple à suivre pour plusieurs en termes d'accessibilité et de mobilité (descente de trottoir large, etc.). Par contre, certain·es remarquent que le parterre de la Place des festivals devient très glissant l'hiver.</p> | La Place des festivals |
| | Les espaces verts des Habitations Jeanne-Mance |
| | La Place Émilie-Gamelin |
| | Parc Robert-Prévost |
| | Vieux-Port/Vieux-Montréal |
| | L'Espace Guy Rocher |
| | Parc Hydro-Québec (Maison du développement durable) |
| Rues préférées et fréquentées | La rue Ste-Catherine piétonne |
| | La rue Atateken |
| | La rue de la Gauchetière à l'ouest du CHUM entre Sanguinet et St-Éizabeth : mais manque d'arbres |
| Intersections | Petit tronçon de rue piétonne entre Ontario/De Maisonneuve/St-Denis/Savoie |
| | L'intersection St-Antoine/St-Urbain : exemple d'intersection qui priorise les piéton·nes |
| | L'intersection St-Laurent/Ste-Catherine : exemplaire pour les descentes de trottoirs |
| Piste cyclable | La piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve |
| <p>Piste cyclable fortement appréciée par les personnes en triporteur ou quadriporteur, notamment l'hiver, puisqu'elle est rapidement et mieux déneigée que les trottoirs.</p> | |

Moyens de transport

La plupart des personnes rencontrées mentionnent se déplacer principalement à pied. Cela accentue la nécessité de se pencher sur l'accessibilité physique et économique des différents services de proximité.

D'autres mentionnent utiliser le transport en commun, mais plusieurs invoquent des enjeux d'accessibilité. Par exemple, lorsque les escaliers roulants du métro sont en panne dans un sens ou l'autre, cela représente un problème important pour plusieurs personnes. Certaines personnes mentionnent même ne plus prendre le métro par peur de tomber sur une panne d'escalier roulant et ne pas être capable de monter les escaliers.

Pour ce qui est de l'autobus, plusieurs mentionnent des difficultés en lien avec l'absence de banc à certains arrêts d'autobus. On mentionne également qu'en hiver, certaines descentes d'arrêts d'autobus ne sont pas déneigées/déglacées ce qui représente un danger important pour les personnes âgées à l'entrée et à la sortie de l'autobus.

Pour les personnes à mobilité réduite, certaines mentionnent que le regard désapprobateur des autres passagers qui doivent attendre lorsque le chauffeur descend de l'autobus pour les faire monter est suffisant pour les décourager de prendre l'autobus. Au niveau du métro, on déplore l'avancée très lente de l'installation des ascenseurs, présents seulement dans certaines stations et parfois mal connectés d'un étage à l'autre d'une même station.

Quelques-unes des personnes âgées rencontrées mentionnent se déplacer à vélo l'été.

La plupart des personnes à mobilité réduite rencontrées utilisent le service de transport adapté. Plusieurs enjeux sont soulevés notamment : le manque de flexibilité du transport adapté si un imprévu survient (par exemple, retard du rendez-vous chez le médecin); la nécessité de devoir prévoir à l'avance ses déplacements; la limite à un sac d'épicerie dans le transport; le temps d'attente, etc.

Lors de cette première étape du projet, en plus des habitudes, des défis et obstacles rencontrés lors des déplacements, les différents changements souhaités par les personnes âgées du quartier ont également été compilés.

| Changements revendiqués | |
|---|---|
| Transport en commun | <ul style="list-style-type: none"> - Ajouter des navettes Or dans le quartier (transport qui part des résidences pour personnes âgées pour aller aux différents services de proximité). - Rendre gratuit le transport en commun pour les personnes âgées. - Réduire et diversifier les modalités de coûts pour le transport adapté. - Ajouter des ascenseurs dans toutes les stations de métro. |
| Confort | <ul style="list-style-type: none"> - Besoins de lieux pour faire des haltes, avec charge électrique pour recharger le triporteur, des toilettes et des bancs. <ul style="list-style-type: none"> o Ajouter des bancs proches des épiceries et des pharmacies pour que les personnes âgées puissent prendre une pause avant et après avoir fait leurs courses. o Ajouter des bancs ou des abribus aux arrêts d'autobus o Ajouter des bancs sur la rue Ontario. o Ajouter des toilettes publiques dans les parcs. - Rendre plus attrayant, plus sécuritaire et convivial tout le Montréal souterrain pour faciliter les déplacements en hiver, etc. |
| Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la durée des traverses piétonnes. - Élargir les descentes de trottoirs (comme dans le Quartier des spectacles). |
| Services de proximité | <ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser et outiller les commerces de proximité et les cliniques médicales à l'accessibilité universelle : <ul style="list-style-type: none"> o Désencombrer les allées pour permettre aux fauteuils, triporteurs et quadriporteurs de passer librement dans les allées; o Recenser les bons coups pour inspirer les autres commerces (ex. : un commerce inaccessible demande la liste d'épicerie d'une personne à mobilité réduite et lui prépare son épicerie). - Rendre l'accès plus flexible aux services de santé et de médecins à proximité pour les personnes âgées à mobilité réduite. - Amplifier les services de proximité manquants : magasins de vêtements, magasins pour acheter des plantes, soins pour le corps abordables. |
| Cohabitation piétonnes, cyclistes et triporteurs | <ul style="list-style-type: none"> - Clarifier le flou au niveau de l'utilisation des pistes cyclables, rues et trottoirs par les triporteurs et quadriporteurs. |
| Accessibilité à l'information | <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer ou faire connaître les outils de communications aux citoyen-nnes concernant les travaux. |

5.2 CRÉATION DU COMITÉ DES ÂNÉ·ES

Un comité des aîné·es a été créé suite à la mobilisation des café-rencontres. La première réunion de ce comité avait pour but d'expliquer les objectifs et les étapes du projet ainsi que de définir les attentes et le mandat du comité. Le bilan des groupes de discussion et des cafés-rencontres a été présenté lors de cette même réunion ainsi qu'une planification préliminaire des marches exploratoires.



*Comité des aîné·es,
première rencontre, 2019*

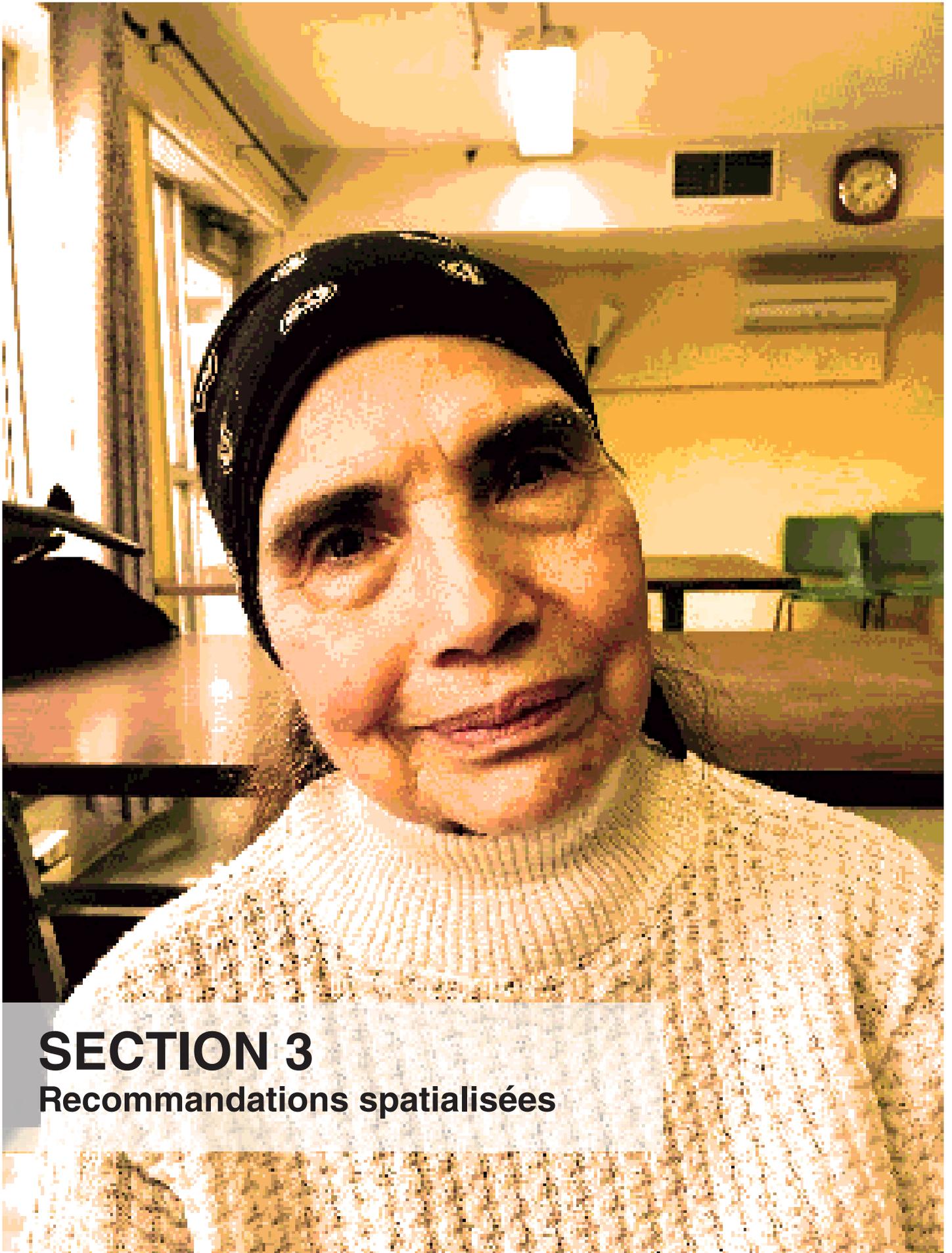
5.3 MARCHES EXPLORATOIRES

Lors d'une rencontre du comité des aîné·es, deux trajets ont été sélectionnés pour effectuer des marches exploratoires. Le comité a premièrement déterminé quels étaient les points de service, les commerces ainsi que les rues les plus fréquentées par les participant·es des groupes de discussions et des cafés-rencontres. Pour chaque trajet, tous les éléments observés lors des marches exploratoires avaient trait à la sécurité et au confort dans les déplacements à pied. En matière de sécurité, le comité a pris en compte les lieux des collisions entre piéton·nes et automobilistes, ainsi que les endroits les plus problématiques identifiés lors des rencontres précédentes. Les marches ont fait ressortir la présence ou non de mobilier urbain près des lieux de destination ainsi que la largeur des trottoirs et des corridors de marche.

Avant la tenue des marches exploratoires, la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent a effectué une enquête terrain préliminaire. Cette enquête terrain a permis de faire une première observation des obstacles. Une courte rencontre a été effectuée avec les participant·es afin de s'assurer de la compréhension commune de la grille d'analyse (annexe 3) en vue des deux marches exploratoires. Au retour, une brève rencontre a eu lieu afin de faire ressortir les faits saillants de la marche.

5.4 RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES

Après les deux marches exploratoires, deux rencontres de réflexion ont eu lieu entre le Comité des aîné·es et les deux expertes accompagnant le processus (agente du SPVM et kinésiologue du CIUSSS). Lors de ces rencontres, les participant·es ont réfléchi collectivement à des recommandations d'aménagements piétons dans le but d'améliorer la sécurité des aîné·es à mobilité réduite. Une rencontre a ensuite été organisée avec Marie-Soleil Cloutier, professeure à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS), qui a notamment mené plusieurs recherches sur la sécurité routière incluant des piéton·nes vulnérables. Cette rencontre a permis au comité des aîné·es de valider les différentes recommandations élaborées. Un inventaire de propositions d'aménagements piétons ainsi que de mobilier urbain à privilégier a également été élaboré (annexe 1).



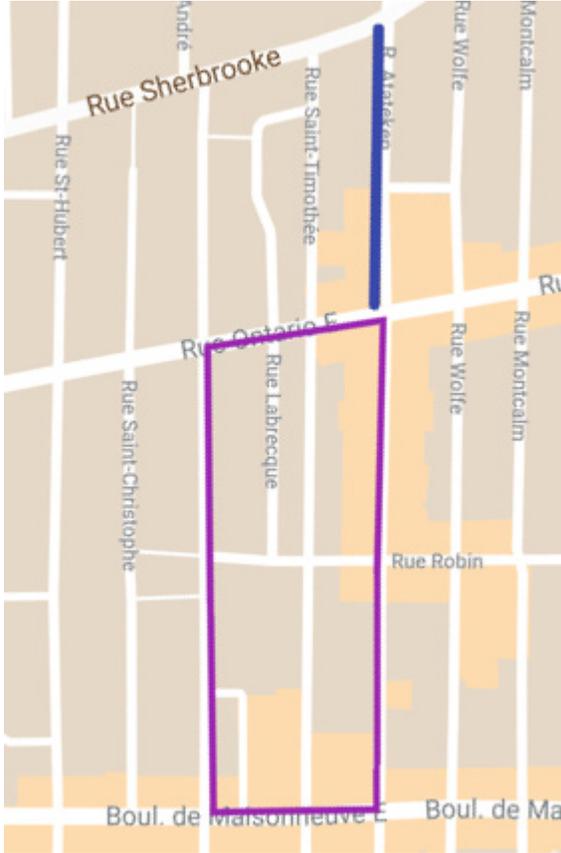
SECTION 3

Recommandations spécialisées

6

Recommandations pour les aménagements piétons

Secteur du quadrilatère Atateken, de Maisonneuve, Saint-André et Ontario



Voici le Quadrilatère Atateken, de Maisonneuve, Saint-André et Ontario, tel qu'illustré dans la section mauve. Tout le point 6 est consacré à des recommandations spécifiques d'aménagement dans ce quadrilatère.

Les aménagements prioritaires sélectionnés par le Comité des aîné-es seront précédés d'un polygone jaune: ⬡



| Nombre de blessés | |
|-------------------|-----------------|
| ● | 1 - 2 |
| ● | 3 - 5 |
| ● | 6 - 10 |
| ● | 11 - 14 |
| 🏫 | École |
| — | Artère (RAM)*** |
| ■ | Résidentielle |

Piéton·nes blessé·es, 2009-2018

Réalisation cartographique : F. Tessier, P. Morency, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 2019

TRONÇON DU BOULEVARD DE MAISONNEUVE (ENTRE LA RUE ATATEKEN ET LA RUE SAINT-ANDRÉ)

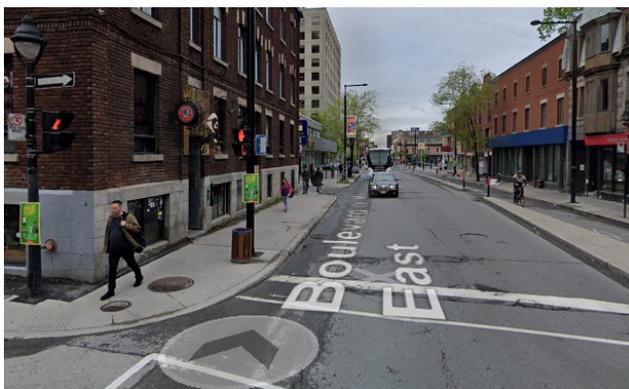
MANQUE DE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS



Boulevard de Maisonneuve et rue Atateken (sud-est)



Boulevard de Maisonneuve et rue Atateken (nord-ouest)



Boulevard de Maisonneuve et rue Saint-André (nord-est)

AMÉLIORER LE CONFORT AUX ARRÊTS D'AUTOBUS ET LORS DES DÉPLACEMENTS

- Ajouter un abribus ou un banc à l'arrêt de l'autobus 14 Sud situé à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Atateken (sud-est)
 - Bateau pavé du côté sud-ouest du boulevard de Maisonneuve a besoin d'entretien

- Ajouter un banc à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Atateken (nord-ouest)
 - Bateaux pavés nord-est et nord-ouest à l'intersection de la rue Labrecque et du boulevard de Maisonneuve ont besoin d'entretien (trou)

- Ajouter un banc ou un appui ischiatique à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Saint-André devant l'arrêt d'autobus (nord-est)
 - Bateau pavé du côté nord-ouest a besoin d'entretien

ESPACE TROP ÉTROIT POUR LA CIRCULATION PIÉTONNE AVEC UNE MOBILITÉ RÉDUITE



Boulevard de Maisonneuve et rue Saint-André (nord-ouest)

Non-respect du dégagement de 5 mètres des intersections

DISCONTINUITÉ DE LA TRAVERSE PIÉTONNE



800 boulevard de Maisonneuve (sud)

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CORRIDORS PIÉTONNIERS

- o Reculer les supports à vélo du trottoir afin de laisser plus d'espace pour la circulation piétonnière
- o Reculer la boîte aux lettres se trouvant sur la rue Saint-André (nord-ouest)

AMÉLIORER LA SIGNALISATION PIÉTONNIÈRE ET ROUTIÈRE

- o Ajouter un marquage en diagonal afin d'indiquer la zone de débarcadère
- o Meilleure signalisation pour les piétonnes, les cyclistes et les véhicules de livraison, notamment pour la traverse de la piste cyclable et de la rue

TRONÇON DE LA RUE SAINT-ANDRÉ (ENTRE LE BOULEVARD DE MAISON-NEUVÉ ET LA RUE ONTARIO)

MANQUE DE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS



Rue Saint-André (est)

AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS

- Ajouter des bancs sur la rue Saint-André (est)
- Entretien du trottoir et ce, principalement en hiver. L'inclinaison des trottoirs côté est et ouest fait que le trottoir est souvent glacé en hiver car il y a un écoulement de l'eau provenant de la fonte de la neige accumulée sur le terrain du HLM

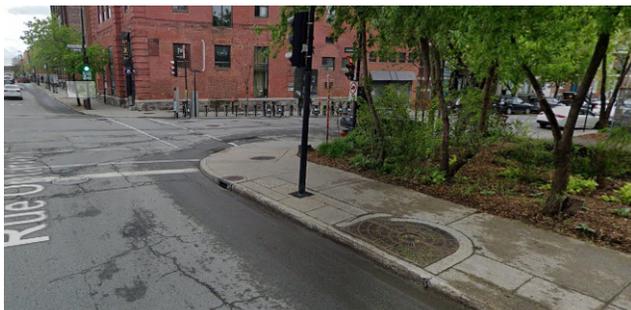
- Ajouter une saillie de trottoir étant donné la proximité d'un parc et d'un CPE. De plus, Saint-André est une rue très large.



Rue Saint-André et rue Robin

TRONÇON DE LA RUE ONTARIO (ENTRE LA RUE SAINT-ANDRÉ ET LA RUE ATATEKEN)

MANQUE DE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS



Rue Saint-André et rue Ontario (sud-ouest)

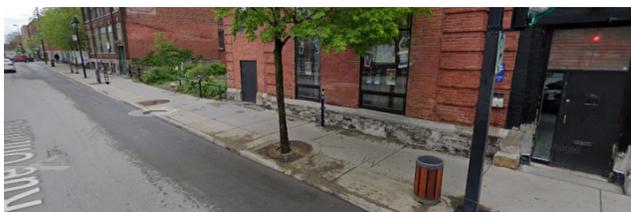
OBSTACLES LORS DES TRAVERSES



Rue Ontario et rue Saint-Timothée (sud-est)

TRONÇON DE LA RUE ONTARIO (ENTRE RUE SAINT-ANDRÉ ET RUE ATATEKEN)

MANQUE DE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS



Rue Saint-André et rue Ontario (sud-ouest)

AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS

- Ajouter des bancs à l'intersection de la rue Saint-André et de la rue Ontario (sud-ouest ou sud-est)
- Réparer le bateau pavé sud-ouest

AMÉLIORER LA TRAVERSÉE DE LA RUE

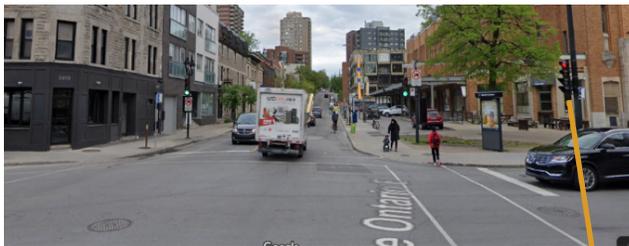
- Réparer le trou se trouvant près du bateau pavé à l'intersection de la rue Saint-Timothée et la rue Ontario

AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS

- Ajouter des bancs sur le tronçon de la rue Ontario (sud)

TRONÇON DE LA RUE ATATEKEN (ENTRE LA RUE ONTARIO ET LA RUE ROBIN)

ABSENCE DE FEU PIÉTON LORS DE LA TRAVERSE



Rue Atateken et rue Ontario (nord-ouest)

Temps de traverse insuffisant

Traverse Nord / Sud : 15 s minimum et 22 s maximum (pas de tête de feux piétons séparés), traverse d'environ 12 m

Traverse Est / Ouest : 8 s (silhouette) + 13 s (main clignotante), traverse d'environ 12 m

AMÉLIORER ET SÉCURISER LA TRAVERSE

- Ajouter un feu piéton à l'intersection de la rue Ontario et la rue Atateken (nord/sud)
- Réparer le bateau pavé côté sud-ouest

DÉGAGEMENT DE 5 MÈTRES NON RESPECTÉ



Rue Atateken et rue Ontario (sud-est)

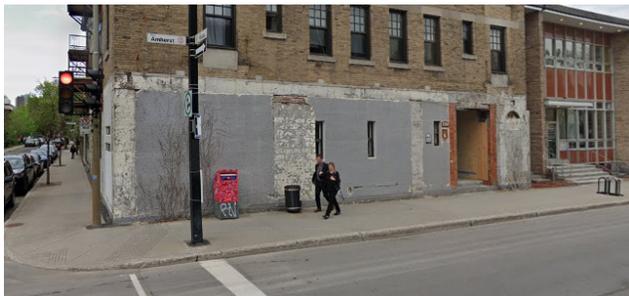
AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES PIÉTON·NES

- Systématiser le respect du dégagement de 5 mètres des intersections

ABSENCE DE BANCS AUX ARRÊTS D'AUTOBUS



Rue Atateken et rue Ontario (nord-ouest)



Rue Atateken et rue Robin (nord-ouest)

DÉGAGEMENT DE 5 MÈTRES NON RESPECTÉ



Rue Atateken et rue Robin (nord-est)

AMÉLIORER LE CONFORT AUX ARRÊTS D'AUTOBUS

- o Ajouter un abribus ou un banc à l'arrêt d'autobus 14S à l'intersection de la rue Ontario et la rue Atateken (nord-ouest)

- o Ajouter un abribus ou un banc à l'arrêt d'autobus 14 S à l'intersection de la rue Atateken et la rue Robin

AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES PIÉTON-NES

- o Systématiser le respect du dégagement de 5 mètres des intersections

TRONÇON DE LA RUE ATATEKEN (ENTRE LA RUE ONTARIO ET LA RUE SHERBROOKE)

DIFFICULTÉ À MONTER LA PENTE

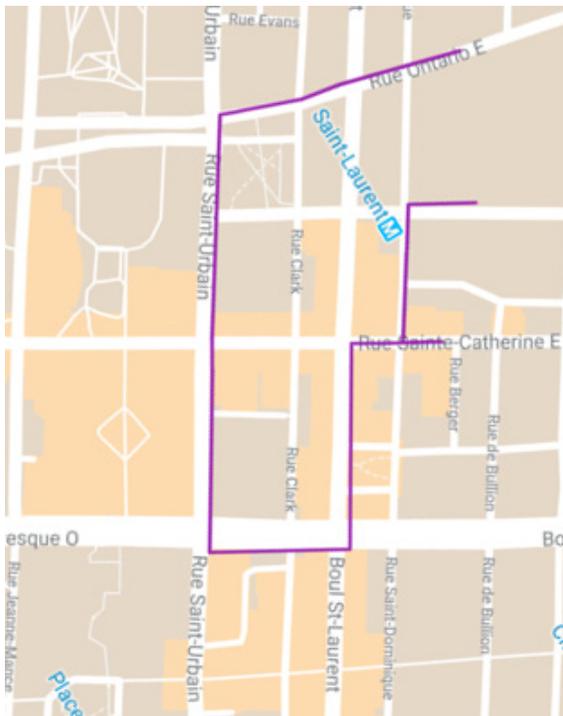


Rue Atateken vers Sherbrooke

FACILITER LA MONTÉE DE LA PENTE

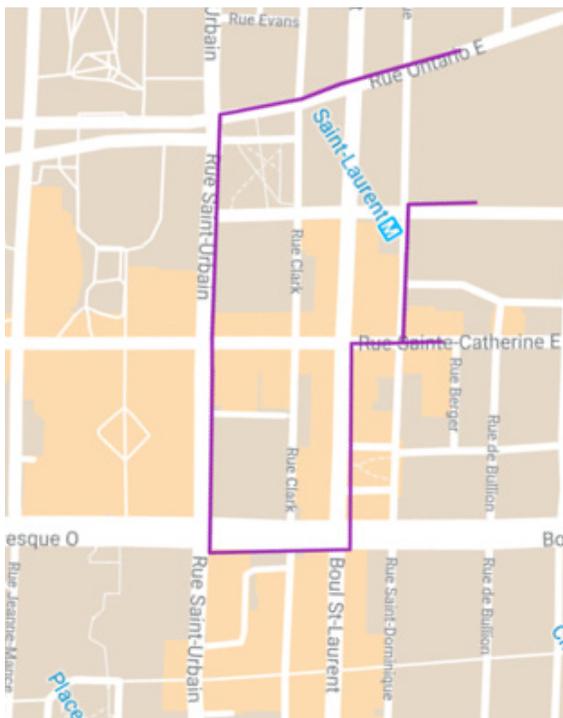
- Ajouter un banc sur la rue Atateken vers la fin de la pente près de la rue Sherbrooke
- Ajouter une main rampante sur le côté est de la rue Atateken
- Prolonger la main rampante sur le côté ouest de la rue Atateken

7 Recommandations pour les aménagements piétons Secteur du quadrilatère Saint-Urbain, René-Lévesque, Saint-Laurent et Ontario



Voici, illustré en mauve, le trajet du comité des aîné·es réalisé dans le quadrilatère Saint-Urbain, René-Lévesque, Saint-Laurent et Ontario. Tout le point 7 est consacré à des recommandations spécifiques d'aménagement dans ce quadrilatère.

Les aménagements prioritaires sélectionnés par le Comité des aîné·es seront précédés d'un polygone jaune: ⬡



| Nombre de blessés | |
|-------------------|-----------------|
| ● | 1 - 2 |
| ● | 3 - 5 |
| ● | 6 - 10 |
| ● | 11 - 14 |
| 🏫 | École |
| — | Artère (RAM)*** |
| ⬡ | Résidentielle |

Piéton·nes blessé·es, 2009-2018
Réalisation cartographique : F. Tessier, P. Morency,
CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 2019

TRONÇON DE LA RUE ONTARIO (ENTRE LA RUE DE BULLION ET LA RUE SAINT-DOMINIQUE)

DIFFICULTÉ LORS DE LA TRAVERSE DE LA RUE



Absence de traverse vers le centre communautaire (incluant Action Centre-Ville) fréquenté par plusieurs personnes âgées des Habitations Jeanne-Mance (en face)

AMÉLIORER ET SÉCURISER LA TRAVERSE

- ◆ Ajouter une traverse piétonne avec une signalisation lumineuse en tout temps à l'intersection rue de Bullion et Ontario avec une avancée de trottoir
- Ajouter un panneau au milieu de la traverse avec une indication de l'amende en cas d'infraction
- Sinon, ajouter une traverse piétonne directement devant Action Centre-Ville avec une signalisation lumineuse en tout temps
- Réparer le bateau pavé à l'intersection de la rue Saint-Dominique et de la rue Ontario (nord-est et nord-ouest)

QUADRILATÈRE DE LA RUE ONTARIO / BOULEVARD DE MAISONNEUVE / RUE SAINT-URBAIN / RUE CLARK

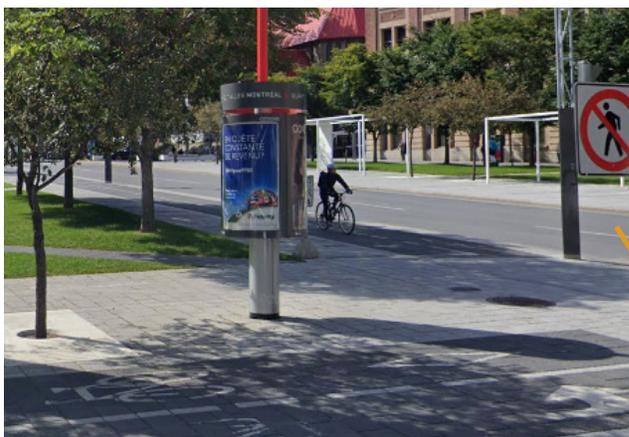
DISCONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS



Rue Clark et boulevard de Maisonneuve



Boulevard de Maisonneuve et la rue Saint-Urbain



Boulevard de Maisonneuve et la rue Clark (sud-ouest)

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ

- Délimiter les corridors de déplacement et les débarcadères par une série de bollards
- Ajouter une ligne d'arrêt pour les cyclistes
- Ajouter des bollards pour empêcher les cyclistes de traverser l'espace vert
- Ajouter un abri afin de se protéger contre les intempéries

- Ajouter du marquage au sol afin de rendre la traverse piétonne plus visible
- Ajouter un feu de traverse exclusif aux piéton·nes dans toutes les directions (all red) coin des rues Saint-Urbain / Ontario, et du boulevard de Maisonneuve / Clark
- Prolonger la période de traverse prioritaire des piéton·nes

Temps de traverse à revoir

Traverse Nord / Sud : 9 s (silhouette) + 11 s (main clignotante)

Traverse Est / Ouest : 10 s (silhouette) + 13 s (main clignotante)

- Retirer ou déplacer l'obstacle visuel sur la piste cyclable et le corridor piéton au coin de la rue Clark et du boulevard de Maisonneuve

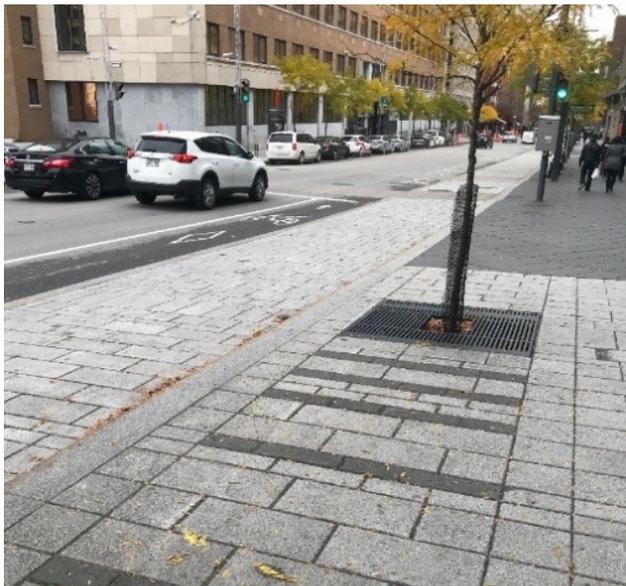
Temps de traverse à revoir

Traverse Nord / Sud : 7 s (silhouette) + 11 s (main clignotante), traverse d'environ 7 m

Traverse Est / Ouest : 7 s (silhouette) + 11 s (main clignotante), traverse d'environ 12 m

TRONÇON DE LA RUE SAINT-URBAIN (ENTRE LE BOULEVARD DE MAISON-NEUVE ET LA RUE SAINTE-CATHERINE)

DISTINCTION ENTRE L'ESPACE DÉBARCADÈRE ET LE TROTTOIR PORTE À CONFUSION

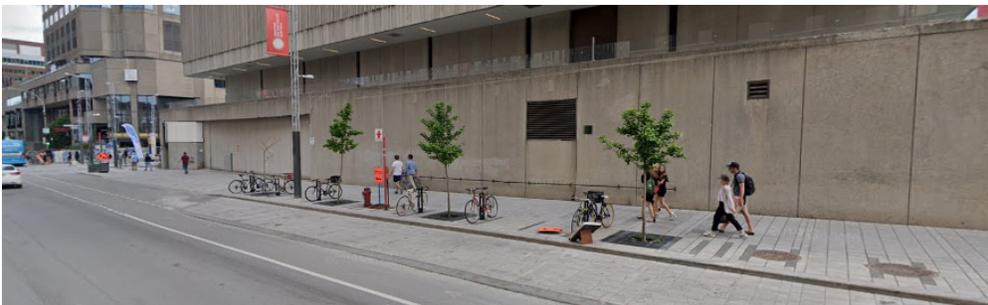


Rue Saint-Urbain (côté ouest)

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ PIÉTONNIÈRE

- o Ajouter une signalisation ou un marquage au sol afin de bien délimiter l'espace débarcadère du trottoir

MANQUE DE CONFORT SUR LE CORRIDOR PIÉTON



Rue Saint-Urbain (côté ouest)

AMÉLIORER LE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS

- o Ajouter des bancs sur le tronçon Saint-Urbain

INTERSECTION DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET DE LA RUE SAINT-URBAIN

INTERSECTION TRÈS ACHALANDÉE, BEAUCOUP DE TRAFIC, OBSTACLE VISUEL ET PHYSIQUE



Boulevard René-Lévesque et rue Saint-Urbain (ouest)

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ PIÉTONNIÈRE

- o Retirer un pan de clôture sur la rue René-Lévesque entre les voies de sens inverse



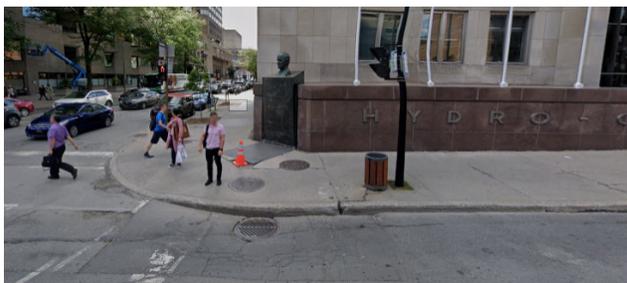
Boulevard René-Lévesque et rue Saint-Urbain (est)

- o Ajouter un refuge central ou modifier la traverse afin qu'elle soit sécuritaire
- o Ajouter des feux exclusifs aux piétons dans toutes les directions (all red)
- o Réparer les bateaux pavés aux quatre coins
- o Modifier le bateau pavé sud car il ne permet pas la descente vers le passage piéton en direction nord (puisard)

Temps de traverse insuffisant

*Traverse Nord / Sud : 9 s (silhouette) + 25 s (main clignotante), traverse d'environ 30,5 m
Traverse Est / Ouest : 11 s (silhouette) + 8 s (main clignotante), traverse d'environ 16,5 m*

MANQUE DE CONFORT SUR LE CORRIDOR PIÉTON



Boulevard René-Lévesque et rue Saint-Urbain (nord-est)

AMÉLIORER LE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS

- o Ajouter des bancs au coin des rue René-Lévesque et Saint-Urbain (nord-est et sud-est ou sud-ouest)

INTERSECTION DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET DU BOULEVARD SAINT-LAURENT

OBSTACLE PRÉSENT LORS DE LA TRAVERSE



Boulevard Saint-Laurent et boulevard René-Lévesque (est)

Non-respect du dégagement de 5 mètres des intersections (nord-ouest)

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ PIÉTONNIÈRE

- o Retirer la partie du terre-plein qui empiète sur le passage piéton lors de la traverse nord-sud
- o Ajouter une protection sur le terre-plein central pour protéger les piétons ou ajouter un refuge central lors de la traverse nord-sud
- o Réparer les bateaux pavés (sud-ouest et sud-est)

MANQUE DE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS



Boulevard René-Lévesque et boulevard Saint-Laurent

Non-respect du dégagement de 5 mètres des intersections (sud-est)

AMÉLIORER LE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS

- o Ajouter des bancs sur René-Lévesque (sud-est)

Temps de traverse insuffisant

Traverse Nord / Sud : 9 s (silhouette) + 27 s (main clignotante), traverse d'environ 32 m
Traverse Est / Ouest : 11 s (silhouette) + 9 s (main clignotante), traverse d'environ 12 m

TRONÇON DE LA RUE SAINTE-CATHERINE (ENTRE LE BOULEVARD SAINT-LAURENT ET LA RUE SAINT-DOMINIQUE) ACCÈS AU CLSC DES FAUBOURGS SUR SAINTE-CATHERINE EST

SIGNALISATION MANQUANTE LORS DE LA TRAVERSÉE



Rue Sainte-Catherine et rue Saint-Dominique

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ES PIÉTONNIÈRE

- o Ajouter un marquage plus visible pour la traverse piétonne
- o Ajouter une signalisation routière et piétonnière à la traverse piétonne
- o Ajouter une signalisation indiquant aux automobilistes la présence d'une clinique (CLSC Sainte-Catherine)

TROTTOIR TROP ÉTROIT POUR LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS



Rue Saint-Dominique et rue Sainte-Catherine

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CORRIDORS PIÉTONS

- o Aménager le trottoir afin qu'il soit plus confortable pour la circulation piétonnière
- o Élargir les trottoirs à 2,5 mètres minimalement
- o Évaluer la possibilité d'un projet pilote de rue piétonnière partagée

TRONÇON DE LA RUE SAINT-DOMINIQUE (ENTRE LA RUE SAINTE-CATHERINE ET LE BOULEVARD DE MAISONNEUVE)

MANQUE DE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS



Boulevard de Maisonneuve et rue Saint-Dominique (nord-est)

AMÉLIORER LE CONFORT LORS DES DÉPLACEMENTS

- Réparer les bateaux pavés à l'intersection de la rue Saint-Dominique et de la rue Boisbriand (sud-est et sud-ouest)
- Ajouter des bancs sur le boulevard de Maisonneuve (nord-est)
- Réparer les bateaux pavés sud-ouest et nord-est
- Besoin d'entretien sur le boulevard de Maisonneuve et la rue Saint-Dominique



SECTION 4

Conditions hivernales et conclusion

8

PROBLÉMATIQUES RENCONTRÉES PENDANT LA SAISON HIVERNALE

Selon plusieurs études, l'usage récréatif de l'espace public diminue considérablement lorsque la température perçue descend sous 10 °C (Culjat et Erskine, 1988). Ainsi, l'hiver devient la saison durant laquelle les Montréalais passent le plus de temps à l'intérieur et sont le moins actifs (Vivre en ville, Ville d'hiver, 2018).

Un témoignage paru dans le Devoir en février 2020 en dit long sur la situation vécue par les aîné-es en hiver au centre-ville : « Ils veulent que les vieux sortent, qu'on reste en santé, mais il faut attendre trois jours après une tempête pour que la ville déneige la rue à côté de la résidence », déplore France Matton Léonard, 86 ans qui habite à la résidence Mont-Carmel, au centre-ville de Montréal, où habitent plus de 200 aîné-es. Nathalie Dufour, directrice de cet établissement mentionne dans ce même article que « ce qu'on observe, c'est que certains résidents vieillissent plus vite en hiver, explique Nathalie Dufour. L'autonomie se dégrade pour ceux ou celles qui sortent moins. Au printemps, on voit que leurs déplacements sont plus difficiles, que leur mobilité est réduite et qu'ils ont le souffle plus court. »

La peur de chuter, particulièrement en période hivernale, étant donné l'état des trottoirs glacés ou enneigés, freine souvent les personnes aînées à sortir de leur domicile. Selon plusieurs études, l'évitement des activités provoqué par la peur peut entraîner un préjudice à la condition physique, la perte d'autonomie, l'isolement ainsi qu'une augmentation du risque de chute (Filiatrault et al., 2013; Perez-Jara, Walker, Heslop, & Robinson, 2010). Deux pistes de solution ont été soulevées par la géographe de la santé et professeure à l'INRS-UCS, Marie-Soleil Cloutier, afin d'atténuer la peur de tomber :

- 1- S'assurer de la qualité et de l'entretien des trottoirs,
- 2- Allouer davantage de temps lors de la traversée.

Ces actions doivent être prises en priorité à proximité des lieux fréquentés par les aîné-es comme, par exemple, les centres communautaires, les services de santé ou les résidences pour personnes âgées. Plusieurs personnes aînées rencontrées lors des cafés-rencontres dans les Habitations de l'OMH ont mentionné qu'en hiver, les entrées des HLM, particulièrement les entrées pour les personnes à mobilité réduite (débarcadère du transport adapté), sont souvent mal déneigées ou glacées. L'entrée principale des Habitations St-André sur la rue St-Timothée a été également pointée du doigt comme étant fortement problématique une grande partie de l'hiver. Une rencontre avec les représentant-es de l'OMH à cet égard pourrait être une avenue importante à explorer avant la prochaine période hivernale.

Afin de mieux connaître les problématiques pouvant être rencontrées par les personnes aînées du secteur faubourg Saint-Laurent, une marche exploratoire en hiver ainsi qu'une enquête sur le terrain ont été réalisées au mois de février 2020.

Les aménagements prioritaires sélectionnés par le Comité des aîné-es seront précédés d'un polygone jaune: 

TRONÇON DU BOULEVARD DE MAISONNEUVE (ENTRE LA RUE ATATEKEN ET LA RUE SAINT-ANDRÉ)



Boulevard de Maisonneuve et rue Labrecque (nord)

- Entretien des descentes de bateau pavé



Boulevard de Maisonneuve et rue Saint-André (nord-est)

- Ajouter un banc à l'arrêt d'autobus

TRONÇON DE LA RUE SAINT-ANDRÉ (ENTRE LE BOULEVARD DE MAISON-NEUVE ET LA RUE ONTARIO)



Rue Saint-André (ouest) entrée de stationnement

- ⬢ Entretien des entrées de résidences ainsi que les entrées de stationnement



Rue Saint-André (ouest)

- Rectifier l'inclinaison du trottoir causant une accumulation de neige et de glace



Rue Saint-André (ouest)

- ⬢ Entretien des entrées de résidences ainsi que les entrées de stationnement



Rue Saint-André (ouest) entrée de stationnement

- o Entretien des entrées de résidences ainsi que les entrées de stationnement



Rue Saint-André (est)

- o Rectifier l'inclinaison du trottoir causant une accumulation de neige et de glace



Rue Saint-André (ouest)

- o Entretien des entrées de résidences ainsi que les entrées de stationnement

TRONÇON DE LA RUE ONTARIO (ENTRE LA RUE SAINT-ANDRÉ ET LA RUE ATATEKEN)



Rue Ontario (sud)

- o S'assurer de bien dégager les intersections pour le déplacement des personnes à mobilité réduite

TRONÇON DE LA RUE ONTARIO (ENTRE LA RUE SAINT-ANDRÉ ET LA RUE ATATEKEN)



Rue Ontario et rue Atateken (sud-ouest)

- o Entretien le bateau pavé

TRONÇON DE LA RUE SAINT-ANDRÉ (ENTRE LE BOULEVARD DE MAISON-NEUVE ET LA RUE ONTARIO)



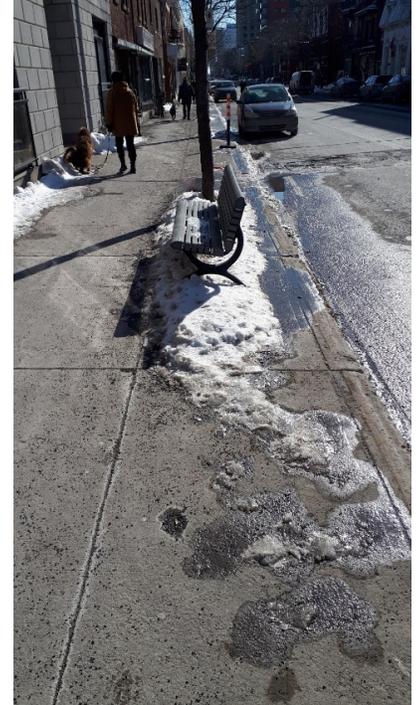
Parc Ernest-Ouimet

- ⬢ Déneiger l'accès à un nombre minimal de bancs dans les parcs ainsi que les places publiques



Parc Ernest-Ouimet

- ⬢ Déneiger l'accès à un nombre minimal de bancs dans les parcs ainsi que les places publiques



Rue Atateken (est)

- ⬢ Ajouter davantage de bancs comme celui-ci sur la rue Atateken



Rue Atateken et Robin (nord-ouest)

- ⬢ Ajouter un banc

QUADRILATÈRE DE LA RUE ONTARIO / BOULEVARD DE MAISONNEUVE / RUE SAINT-URBAIN / RUE CLARK

- o S'assurer de bien dégager les intersections pour le déplacement des personnes à mobilité réduite



Rue Saint-Urbain et rue de Montigny (nord-ouest)



Rue St-Urbain et rue Montigny (nord-ouest)

INTERSECTION DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET DE LA RUE SAINT-URBAIN



*Rue Saint-Urbain et boulevard René-Lévesque
(ouest)*

- S'assurer de bien dégager les traverses pour le déplacement des personnes à mobilité réduite



*Rue Saint-Urbain et boulevard René-Lévesque
(ouest)*

9

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La première partie de ce portrait de milieu consistait à mieux cerner le territoire du faubourg Saint-Laurent ainsi que de mettre en lumière la forte circulation de transit dans ce secteur. Dans la deuxième partie, la caractérisation de la population aînée a été présentée, tandis que dans la troisième partie la problématique de l'insécurité routière pour cette population à mobilité réduite a été exposée. La quatrième partie présente, quant à elle, les deux étapes de recherche et d'expérimentation ayant permis de rédiger le présent plaidoyer :

- 1- Cartographie avec les aîné·es des trajets les plus empruntés entre leur résidence et les points de services qu'ils fréquentent;
- 2- Identification sur ces trajets des segments qui leur posent des défis (ex: manque de bancs, traverses trop courtes, mauvais état de la chaussée, mauvais éclairage, etc.) et des enjeux de santé liés aux problématiques de mobilité des aînés (peur des chutes, marche limitée, etc.).

Ce portrait de la sécurité et confort piétonnier du faubourg Saint-Laurent a permis de mieux comprendre les obstacles rencontrés par les aîné·es lors de leurs principaux déplacements et d'explorer des solutions d'aménagement près des lieux qu'ils fréquentent.

En guise de synthèse de l'exercice, les aîné·es du quartier faubourg Saint-Laurent demande donc que les aménagements répertoriés dans les tableaux de la page suivante soient exécutés en priorité.

| Quadrilatère: rue Atateken, boulevard de Maisonneuve, rue Saint-André et rue Ontario | |
|---|--|
| Boulevard de Maisonneuve et rue Atateken (sud-est) | ✚ Ajouter un abribus ou un banc à l'arrêt de l'autobus 14 Sud situé à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Atateken (sud-est) |
| Boulevard de Maisonneuve et rue Atateken (sud-ouest) | ✚ Ajouter un banc à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Atateken (nord-ouest) |
| Boulevard de Maisonneuve et rue Saint-André (nord-est) | ✚ Ajouter un banc ou un appui ischiatique à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Saint-André devant l'arrêt d'autobus (nord-est), (voir p.52) |
| Rue Saint-André (est) | ✚ Ajouter des bancs sur la rue Saint-André (est) |
| Rue Saint-André et rue Ontario (sud-ouest) | ✚ Ajouter des bancs à l'intersection de la rue Saint-André et de la rue Ontario (sud-ouest ou sud-est) |
| Rue Atateken et rue Ontario (nord-ouest) | ✚ Ajouter un feu piéton à l'intersection de la rue Ontario et la rue Atateken (nord/sud) |
| Rue Atateken et rue Robin (nord-ouest) | ✚ Ajouter un abribus ou un banc à l'arrêt d'autobus 14 Sud à l'intersection de la rue Atateken et la rue Robin |
| Rue Atateken vers rue Sherbrooke | <ul style="list-style-type: none"> ✚ Ajouter un banc sur la rue Atateken vers la fin de la pente près de la rue Sherbrooke ✚ Ajouter une main rampante sur le côté est de la rue Atateken ✚ Prolonger la main rampante sur le côté ouest de la rue Atateken |

| Quadrilatère: rue Saint-Urbain, boulevard René-Lévesque, boulevard Saint-Laurent et rue Ontario | |
|--|--|
| Rue Ontario devant le 105 Ontario Est | ✚ Ajouter une traverse piétonne avec une signalisation lumineuse en tout temps à l'intersection de la rue de Bullion et de la rue Ontario avec une avancée de trottoir |
| Rue Clark et boulevard de Maisonneuve | ✚ Différencier les corridors de déplacement des débarcadères avec une série de bollards |
| Boulevard René-Lévesque et rue Saint-Urbain (est) | ✚ Ajouter un refuge central ou modifier la traverse afin qu'elle soit plus sécuritaire |
| Boulevard René-Lévesque et rue Saint-Urbain (nord-est) | ✚ Ajouter des bancs au coin du boulevard René-Lévesque et de la rue Saint-Urbain (nord-est et sud-est ou sud-ouest) |
| Boulevard de Maisonneuve et rue Saint-Dominique (nord-est) | ✚ Réparer les bateaux pavés à l'intersection de la rue Saint-Dominique et de la rue Boisbriand (sud-est et sud-ouest) |

SOURCES

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), (2018), Enquête origine-destination: Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. <https://resultatsod.artm.quebec/>

Direction régionale de santé publique (DRSP), CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, (2019), Victimes d'une collision routière ayant entraîné un constat policier (SAAQ), 1er janvier 2009 au 31 décembre 2018.

Filiatrault, J., Belley, A.-M., Laforest, S., Gauvin, L., Richard, L., Desrosiers, J., ... Lorthios-Guillement, A., (2013), Fear offalling among seniors: A target to consider in occupational and physical therapy practice? *Physical & Occupational Therapy in Geriatrics*, 31(3), 197-213.

Institut National de Santé Publique du Québec, (2019), Évolution des hospitalisations attribuables aux chutes dans la population âgée de 65 ans et plus au Québec, de 1991 à 2016. [En ligne] https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2609_evolution_hospitalisations_chutes_population_65_ans.pdf

Magdaline Boutros, 3 février 2020. *Le Devoir*. [En ligne] <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/572105/mobilite-l-hiver-saison-de-l-isolement-pour-les-personnes-agees>

Statistique Canada, (2012), Enquête nationale sur les ménages de Statistiques Canada et du Recensement de 2011.

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal et Centre d'écologie urbaine de Montréal, (2018), Guide d'intervention, Améliorer l'accès piéton aux établissements de santé

Vivre en ville, (2018), Ville d'hiver : principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais, 56 p. (coll. Vers des collectivités viables)



SECTION 5

Annexes



Annexe 1

Inventaire des pratiques d'aménagement inspirantes

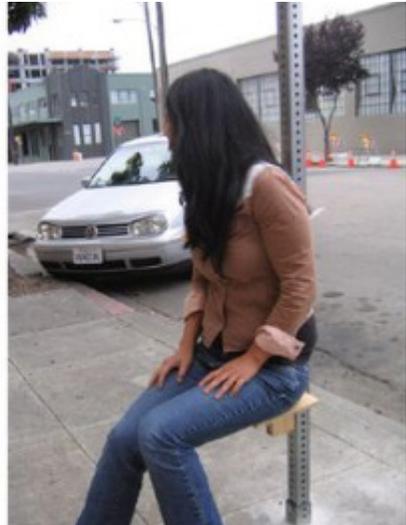
APPUIS ISCHIATIKUES



BANCS



STRAPONTINS



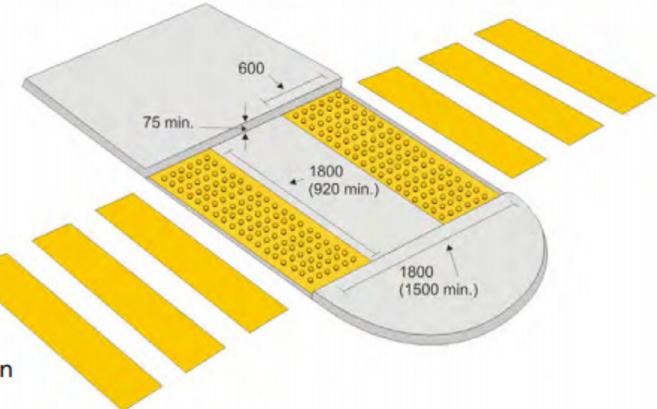
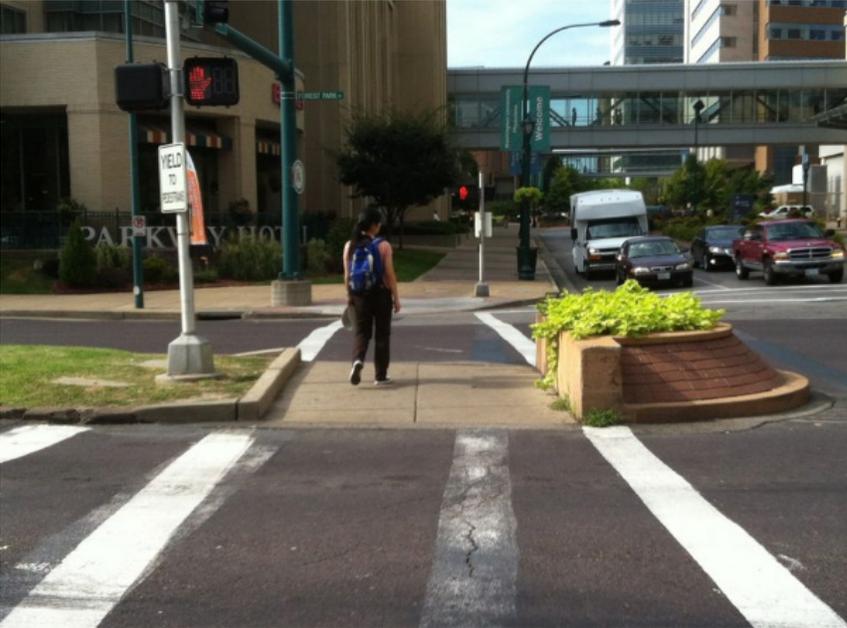
ABRIS DE PROTECTION



TRAVERSES PIÉTONNES



REFUGES CENTRAUX



ABAISSÉES DE TROTTOIRS (BATEAUX PAVÉS)



INTERSECTIONS



DÉLIMITER L'ESPACE



Annexe 2

Guide d'animation pour les groupes de discussion et les cafés-rencontres

**Récolte sur une carte à l'aide de points de couleurs et de flèches de couleurs différentes.*

Déroulement : L'objectif de la rencontre est de mieux connaître votre expérience et vos préoccupations par rapport aux déplacements dans le quartier.

***règles : Anonyme/ Écoute et respect des idées de chacun/ Droit de refuser de répondre*

Brise-glace : tour de table partagez votre nom et votre lieu préféré dans le quartier.

- Où habitez-vous? Point jaune ●
- Quels moyens de transport privilégiez-vous en hiver? En été?
- Est-ce que vous vivez des enjeux personnels qui limitent ou complexifient vos déplacements?

A) Les lieux –points de services principaux

- o Où faites-vous vos courses, votre épicerie-pharmacie? Point bleu ●
- o Soins de santé : médecin, CLSC? Point rouge ●
- o Loisirs, café, centre communautaire, restaurants, etc. Point vert ●
- o Autres lieux importants pour vous dans le quartier?

B) Les trajets- RUES les plus empruntés et OBSTACLES-DÉFIS

- o Votre rue préférée pour marcher l'hiver-été? **Post-it bleu**
- o Est-ce qu'il y a des trajets ou des intersections que vous évitez parce qu'ils sont particulièrement insécurisants ou problématiques? Qu'est-ce qui est insécurisant ou problématique dans ces intersections ou ces trajets? **Post-it orange**
- o Par quels chemins-RUES passez-vous le plus souvent pour vous rendre aux différents lieux que vous avez identifiés?
- o Comment vos habitudes de déplacements changent le jour vs la nuit et l'été vs l'hiver?
- o Avez-vous besoin de prendre des pauses lors de vos déplacements? Si oui, où prenez-vous vos pauses?

C) AMÉLIORATIONS SOUHAITÉES et RECOMMANDATIONS

Si on pouvait rêver le quartier, qu'est-ce que vous amélioreriez dans le quartier pour le rendre plus agréable pour s'y promener?

Qu'est-ce qui faciliteraient vos déplacements dans le quartier?

Annexe 3

Grille d'analyse pour les marchés exploratoires

DATE : _____ Heure : _____ Évaluateur : _____

Tronçon _____

A . LA PROTECTION

- **Le sentiment de sécurité**

- Perception de l'intensité de la circulation : Imp. Moyen Faible
- Perception de la vitesse de la circulation : Rapide Moyen. Lente
- Est-ce qu'il y a des obstacles visuels? Oui Non

Lesquelles : _____

- Le site est-il adéquatement éclairé? Oui Non
- Est-ce qu'il y a des installations protégeant contre les expériences sensorielles désagréables (vent, pluie, neige, froid, chaleur, pollution, bruit, poussière) ?
Oui Non
- De la surveillance formelle est-elle présente (présence de patrouille, de vidéosurveillance, etc.)? Oui Non

Lesquelles : _____

B. LE CONFORT

- **L'espace est-il adéquat?**

- La largeur du trottoir est suffisante Oui Non
- Présence d'obstacles sur le trottoir Oui Non
- Présence de trou et/ou fissure Oui Non
- Présence d'espace tampon entre chaussée et trottoir Oui Non
- Possibilité de plus de végétation Oui Non
- Besoin de plus de mobilier urbain pour prendre une pause
Oui Non
- Présence de bruit intense Oui Non