



AQDR

Ahuntsic–Saint-Laurent

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE
DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES
ET PRÉRETRAITÉES



AQDR

Montréal-Nord

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE
DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES
ET PRÉRETRAITÉES

La sécurité des piétons âgés en milieu urbain

Mémoire présenté à la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), le mercredi 1^{er} mars, à 11 h 15, à Montréal dans le cadre de la Consultation publique sur la sécurité routière.

Mémoire rédigé par **Roger Trépanier**, vice-président de l'AQDR Montréal-Nord et **Nelson Ojeda**, président de l'AQDR Ahuntsic–Saint-Laurent en collaboration avec **Hélène Robillard Frayne**, administratrice de l'AQDR Ahuntsic–Saint-Laurent.

Présentation de l'organisme

L'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR)¹ est un organisme à but non lucratif comptant plus de 35 ans d'existence. Notre association se distingue par son implication partout au Québec, grâce à ses 42 sections dynamiques et dévouées.

La section **Ahuntsic–Saint-Laurent** compte 1 220 membres et couvre le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et celui de Saint-Laurent. Elle organise de nombreuses séances de formation à l'intention de ses membres, majoritairement issus des communautés culturelles.

La section **Montréal-Nord** compte 409 membres et couvre le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord. Très active dans le dossier Transport, la section s'est impliquée dans l'implantation des Navettes Or à Montréal.

Notre mission

L'AQDR est le seul organisme québécois dont la mission exclusive est la défense collective des droits économiques, politiques, sociaux et culturels des personnes âgées. Nous portons la voix de nos 25 000 membres sur la place publique, représentons leurs droits et agissons comme un moteur de changement pour l'amélioration de leur qualité de vie.

Notre vision

Nous sommes d'avis que le vieillissement est une étape de changements et de défis au cours de laquelle les personnes âgées doivent redéfinir le rôle et la place qu'elles occupent dans la communauté. Il s'agit d'une vision positive du vieillissement qui vise à maintenir ou développer le pouvoir d'agir des personnes âgées.

Nos revendications

Notre travail consiste à venir en aide aux personnes âgées, particulièrement celles en situation de pauvreté et d'isolement, dans le but d'améliorer leur qualité de vie. Collaborer à l'adoption de politiques gouvernementales visant l'élimination de la pauvreté, la réduction des inégalités socioéconomiques et la diminution des préjugés envers les âgés est au cœur de nos revendications.

¹ Pour plus d'information sur l'AQDR, veuillez consulter notre site Internet au : www.aqdr.org.

Mise en contexte

Nous avons lu avec grand intérêt le questionnaire de la SAAQ et avons bien noté les 15 thèmes identifiés. Parmi ces thèmes, ce sont les déplacements des piétons en milieu urbain qui interpellent le plus les sections Ahuntsic–Saint-Laurent et Montréal-Nord de l’AQDR.

Pour les personnes âgées, et pour tous les citoyens, il y a des besoins de base : se nourrir, se loger, se sentir en sécurité, avoir des services de santé adéquats. Lorsqu’une personne âgée bénéficie de tous ces aspects pour une qualité de vie minimale arrivent d’autres besoins : besoin d’interaction avec diverses personnes, membres de sa famille, amis. Mais, il y a aussi un autre besoin qui est celui de pouvoir se déplacer. Évidemment, si une personne âgée a une voiture et conduit, pas de problèmes; sauf les problèmes de congestion et de travaux routiers comme pour tous les conducteurs et conductrices à Montréal et ailleurs.

Les plans locaux de déplacements des arrondissements de la Ville de Montréal

À Montréal, les arrondissements doivent mettre en œuvre un plan local de déplacements afin de planifier leurs besoins en matière de déplacements dans leur territoire.

Le *Programme d’implantation de rues piétonnes et partagées* s’adresse aux 19 arrondissements de la ville de Montréal et vise à soutenir des initiatives variées d’aménagement, d’embellissement, de verdissement et d’animation du domaine public pour accroître la place des piétons.

Le plan *Oser ensemble Montréal-Nord, Plan stratégique 2016-2025* prévoit sur trois ans l’aménagement de rues piétonnes ou partagées et des ruelles vertes pour rendre les déplacements de piétons plus agréables.

À la demande de l’AQDR de Montréal-Nord, l’arrondissement de Montréal-Nord a commencé à revoir l’aménagement du mobilier urbain. Ainsi de nouveaux bancs et des paniers à déchets ont été installés, à l’automne 2016, aux quatre intersections les plus achalandées sur le territoire pour rendre la vie plus agréable aux piétons.

Ces aménagements s’inscrivent dans un plan qui a pour objectif de faciliter et sécuriser les déplacements des piétons. L’aménagement du mobilier urbain doit se faire en respectant les principes de l’accessibilité universelle : absence d’obstacles pouvant nuire à l’embarquement, au débarquement ou à l’utilisation de l’abribus. Au printemps 2017, la plantation de végétaux et d’arbres autour de nouveaux abribus rendra l’attente des usagers plus plaisante.

Au cours de l'été 2016, la rue Dijon a été transformée en place publique imprégnée de l'identité du quartier nord-est de Montréal-Nord. Chaque été, jusqu'en 2018, une nouvelle section sera aménagée jusqu'à la piétonnisation complète de cette rue. Ce renouveau de la rue Dijon a été réalisé grâce au programme de rues piétonnes et partagées (PIRPP) de la Ville de Montréal. Ce projet novateur en urbanisme vise l'installation permanente, en 2017, de cinq zones d'activités, dans une nouvelle portion de la rue. La zone culturelle sera équipée d'une estrade, d'une terrasse extérieure et de mobilier urbain.

L'aménagement et la convivialité des déplacements (accessibilité universelle)

Un nombre grandissant d'ânés doivent composer avec une diminution de leur mobilité et des limitations fonctionnelles. Depuis 2009, la Société de transport de Montréal (STM) a mis en service de nouveaux autobus à plancher bas, pour faciliter l'accès, dont les autobus articulés. La Société de transport doit appliquer la politique corporative d'accessibilité universelle.

Navette Or : une réponse aux besoins spécifiques des ânés

Les Navettes Or contribuent à améliorer l'accès au transport collectif pour les ânés. Les parcours actuels ne rejoignent pas nécessairement toutes les personnes âgées d'un quartier puisqu'ils privilégient ceux et celles vivant dans une résidence. Des consultations de la Société de Transport de Montréal (STM), en 2012, se sont tenues sur les besoins et attentes des déplacements dans des lieux d'intérêt d'un quartier, entre les périodes de pointe.

La Table de quartier Montréal-Nord en santé (TQMNS), en collaboration avec l'AQDR de Montréal-Nord comme porteur du projet, a réalisé une étude pour augmenter la fréquentation des Navettes Or. Deux navettes (252 et 257) desservent les résidences d'ânés du boulevard Gouin, cinq jours par semaine à Rivière-des-Prairies et trois jours par semaine à Montréal-Nord. L'achalandage du service de la Navette Or est insuffisant sur le circuit de Montréal-Nord. Nous estimons raisonnable qu'il y ait un seul service de Navette Or, 7 jours par semaine. En conséquence, un nouveau trajet et de nouveaux horaires d'une Navette Or couvrant le territoire de Rivière-des-Prairies et de Montréal-Nord pourraient être étudiés par la Société de Transport de Montréal (STM).

Nous demandons donc un service de Navette Or, qui serait gratuit pour les ânés. Le nouveau circuit maintiendrait le trajet de la Navette Or de Rivière-des-Prairies. IL comprendrait des arrêts à la gare de train de Saint-Léonard, à la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord, à la Bibliothèque Henri-Bourassa, au Centre des loisirs ainsi qu'aux centres commerciaux de Montréal-Nord.

Transport de type médical

Des consultations devraient être organisées par la Société de Transport de Montréal (STM), sur l'accompagnement-transport de type médical qui répond à un besoin des personnes âgées qui ne sont pas admissibles au transport adapté, qui n'ont pas de véhicule ou qui éprouvent des

difficultés pour utiliser le transport collectif. L'austérité gouvernementale a contribué à réduire ces services qui étaient offerts par des bénévoles. Donc, la Société de transport de Montréal (STM) devrait réévaluer les circuits de navettes qui circulent à proximité de grands hôpitaux afin d'offrir gratuitement des déplacements aux aînés et s'il y a lieu avec un accompagnateur.

Transport des personnes handicapées

Quant au transport adapté, il n'est pas présent partout sur le territoire du Québec. Au 31 mars 2015, on comptait au total 612 permis actifs rattachés à un véhicule accessible. La mission du ministère du Transport est de participer au développement de l'offre de services de transport adapté, en conformité avec la réglementation.

Amélioration de la sécurité des piétons

Une gestion appropriée de la circulation aux endroits à risques comme aux intersections. Par ailleurs, les personnes aînées mobiles se heurtent à divers obstacles : avoir à traverser une piste cyclable pour prendre un autobus, avoir à enjamber un banc de neige pour prendre un autobus, avoir à traverser une rue très large où il n'y a pas d'endroit pour s'arrêter à mi-chemin, avoir à marcher le long d'une rue où il n'y a pas de trottoir, avoir à faire face au fait qu'un bon nombre d'automobilistes ne respectent pas les passages piétonniers, avoir à marcher sur des rues où l'éclairage est parfois déficient, etc. On doit augmenter le temps de traverse sur les grandes artères, installer des plaques toponymiques plus grandes et plus visuelles, ajouter des aires de repos avec bancs près des abribus. Ces préoccupations ont été intégrées au Plan local de déplacements.

Partage de la route

La sécurité des piétons interpelle l'ensemble de la population. En effet, la majorité des citoyens sont piétons à un moment ou l'autre de leur vie y compris ceux qui privilégient l'utilisation de l'automobile pour la plus grande partie de leurs déplacements.

Lorsque des piétons se font frapper par des automobilistes, le plus souvent ce sont des personnes aînées qui sont les victimes. Tel qu'il est mentionné dans la documentation transmise par la SAAQ, de 2011 à 2015, 2 908 piétons ont été victimes d'un accident de la route, il y a eu 58 décès, 293 blessés graves et 2 557 blessés légers. Une bonne proportion de ces piétons sont des personnes aînées.

Nous notons le constat de la SAAQ selon lequel, c'est l'état de santé du conducteur qui a un effet sur sa capacité à conduire un véhicule et non son âge.

Au Québec, il y a aussi des problématiques différentes selon les régions. Le manque de densité de population fait en sorte qu'il y a moins d'offres de transport en commun. Il est important de

faciliter les modes de transport alternatif, tel que les taxis-bus. Ce système fonctionne très bien, entre autres à Alma, en Haute-Yamaska et à Shawinigan.

Pour certaines personnes âgées et certaines personnes handicapées, il y a aussi le problème des quadriporteurs ou des fauteuils roulants qui circulent dans les rues ou sur les pistes cyclables.

Recommandations

Parmi les mesures à inclure dans les plans stratégiques des arrondissements de Montréal, nous suggérons l'aménagement de rues piétonnes, et autres mesures afin de diminuer les accidents de la route impliquant des piétons, ainsi que des chutes pour les piétons :

- Fixer des normes pour le temps des numérateurs pour traverser les rues (une des pistes d'action mentionnée dans votre questionnaire).
- Aménager des endroits où un piéton peut arrêter en traversant une artère très large.
- Demander aux chauffeurs d'autobus de procéder au rabaissement frontal (plancher bas) pour faciliter l'accès.
- Continuer à publier des horaires papier.
- Instaurer le transport gratuit par Navettes Or et Taxis Or pour les âgés montréalais comme cela se fait pour le transport collectif pour les âgés à Laval.
- Interdire aux cyclistes de circuler sur les trottoirs, ou à contre-courant sur les rues à sens unique, et les obliger à respecter les feux rouges. L'accès des cyclistes aux voies réservées aux autobus et au covoiturage impliquerait un ralentissement des autobus. Si, comme société, nous voulons promouvoir l'utilisation du transport en commun, il ne faut pas ajouter cet obstacle.
- Prévoir dans les plans stratégiques des arrondissements l'aménagement de rues piétonnes ou partagées et de ruelles vertes pour rendre les déplacements de piétons plus agréables.

Ces recommandations concernent plutôt les milieux urbains. Pour les milieux ruraux, dans le contexte actuel, l'automobile, à défaut de la présence de taxi-bus ou de système de covoiturage, est un incontournable :

- Les personnes âgées qui n'ont pas de voiture doivent alors avoir l'aide de parents, d'amis ou de voisins pour aller à diverses activités, ou à des rendez-vous médicaux.
- L'AQDR nationale souhaite l'arrivée de taxi-bus partout au Québec, là où il n'y a pas de transport en commun; heureusement, certains endroits montrent la voie : Alma, Brandon, Haut-Richelieu, Montréal-Nord, Rimouski, Rivière-du-Loup, Trois-Rivières.
- Dans la situation actuelle, le système de transport interrégional ferait honte à un pays sous-développé.

Remerciements

Nous remercions la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) d'avoir pris cette initiative de faire une consultation auprès des Québécois et Québécoises afin que circuler sur les routes du Québec soit plus sécuritaire. Les 15 thèmes que vous avez identifiés sont pertinents. Nous espérons que vous serez réceptifs à certains éléments qui nous semblent essentiels pour assurer la sécurité des piétons âgés en milieu urbain.