

# La traversée des rues :

MESURES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET MOBILITÉ ACTIVE

Mémoire présenté à la Commission sur le transport et les travaux publics  
Ville de Montréal

21 FÉVRIER 2023

■  
*Veillez prendre note que nous sommes en télétravail. Toute correspondance doit être acheminée  
à P. Fournier, adjoint administratif : [info@textesetcontextes.ca](mailto:info@textesetcontextes.ca) / 450 229-7534*

# Sommaire

---

<b>I</b> ntroduction	3
<b>En quelques mots :</b> <i>L'Observatoire Vieillesse et Société</i> et la sécurité routière pour les aînés	5
<b>Vue d'ensemble et commentaires généraux</b> Suggestions et requêtes	6
<b>Recommandations</b>	9-10
<b>Le</b> mot de la fin	11

---

## Comité de travail

André Ledoux, président

Alida Piccolo, trésorière

Ginette Brûlotte, administratrice



D.R.

## Introduction

**L**es dernières décennies ont été témoin d'un nombre impressionnant de modifications sociales et d'aménagements mélioratifs sur le plan urbain. L'accélération des communications, les moyens de transport plus accessibles, les réseaux routiers plus achalandés et le nombre grandissant de déplacements des citoyens ne sont que les prémices attendues de cette entrée dans un monde en constant changement. Sur le plan humain et social, force est d'admettre que le réseau routier et piétonnier est au cœur de toute problématique de développement urbain. Avoir cette considération en tête est déjà en soi un gage de volonté d'adaptation et de conformité aux nouvelles réalités des structures en place ou qui le seront grâce aux analyses plus fines et plus adaptées.

L'Observatoire Vieillesse et Société (OVS) est heureux de participer à cette consultation relative à un enjeu qui se situe au cœur de la vie des Montréalais. Dans le passé, notre organisme a déjà présenté des mémoires d'intérêt municipal et social qui montrent son engagement dans la communauté. En 2017, l'OVS a soumis un mémoire à la Commission sur le transport et les travaux publics dans le cadre de la consultation sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds à Montréal. Aussi en 2012, l'OVS a soumis un mémoire à la Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports dans le cadre de la consultation Montréal, physiquement active.

Nous croyons qu'il est de notre devoir de nous prononcer cette fois sur cette accessibilité touchant piétons et automobilistes dans une perspective de sécurité et de partage de la voie publique. L'OVS reconnaît le bien-fondé d'une telle démarche d'aménagement urbain envers les aînés que nous représentons. Plusieurs facteurs convergents nous amènent à reconnaître la priorité qu'il faut accorder à un projet comme celui-ci : le nombre grandissant d'aînés actifs (même en dépit de certaines contraintes de vie) et une longévité accrue en font foi.

Parmi ces aînés, bien sûr, il y en aura qui auront besoin d'être accompagnées, guidées et protégées dans leurs déplacements au cœur même de la ville. Nous sommes convaincus que les mesures que vous mettrez en place y veilleront.

Nous avons consulté et bien analysé votre document de référence et y avons reconnu les principes et avantages que vous mettez de l'avant. Nous comprenons que ces données sont quantifiées et validées à plusieurs niveaux et que vos équipes d'évaluation procéderont aux ajustements requis. En dépit de la précision des informations, il nous est apparu important de vous signaler certains éléments qui touchent particulièrement les aînés et que ceux-ci nous ont, au fil du temps, transmis non pas leurs doléances, mais des expériences de déplacement qu'ils auraient souhaité voir corrigées ou pour le moins adaptées à leurs besoins spécifiques.

Le présent mémoire regroupe certains commentaires émis et contient des suggestions et requêtes que vous pourrez éventuellement joindre à vos études de faisabilité en vue de la amélioration de votre service routier urbain.

Nous nous inscrivons à une séance d'audition virtuelle des opinions. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions. Nous vous invitons à nous joindre pour toute question qui pourrait jeter un éclairage sur les présents commentaires et espérons que ceux-ci permettront aux aînés et à toute la population de profiter des grands avantages de notre ville.

Le comité de travail de l'OVS

## En quelques mots

L'OVS a été créé en 2004. Organisme à but non lucratif, œuvrant dans les locaux de l'Institut universitaire de gériatrie de Montréal (IUGM) doit être considéré comme une structure relativement unique. Il vise à promouvoir le bien-vieillir des aînés, aide à la réflexion et à la prise de décision individuelle ou collective sur les défis engendrés par le vieillissement de la population et ses conséquences sur la société. Son activité s'exerce donc dans le cadre général de la lutte à l'âgisme et de la promotion du mieux-être des personnes âgées. Partenaire notamment de l'IUGM, il peut maintenant être considéré comme une fenêtre ouverte sur notre société.

L'OVS fonctionne principalement grâce au bénévolat des personnes âgées, retraitées ou préretraitées. Il compte environ 1 500 abonnés à son infolettre le **GÉROPHARE**, sa page Facebook et son site Internet constamment mis à jour est consulté mensuellement par un grand nombre de personnes.

Plusieurs sujets sur lesquels l'OVS s'est penché ont été traités ultérieurement dans les politiques concernant les aînés et en ce sens, l'OVS est un précurseur. Grâce à ses moyens de diffusion (site Internet, une infolettre trimestrielle, conférences grand public, présence à des congrès, tenue de colloques et sa représentation auprès d'organismes publics), il peut diffuser ses messages, tout en étendant son influence sociale. À ceci s'ajoute un volet de recherche-action toujours accompli avec comme dénominateur commun, la lutte à l'âgisme et le mieux-être des aînés.

Avec ses partenariats privilégiés, l'OVS interagit avec de nombreux organismes privés ou gouvernementaux :

- Ministère des Aînés ;
- Conférence des tables régionales de concertation des aînés du Québec ;
- Table de concertation des aînés de la ville de Montréal (TCAIM) ;
- Réseau d'information des aînés du Québec (RIAQ) ;
- Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR).

## **V**ue d'ensemble et commentaires généraux

**Le document électronique de présentation *La traversée de rues* : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active nous interpelle à plusieurs égards; en outre la possibilité pour les aînés d'avoir accès à des services offerts à l'ensemble de la population s'inscrit tout à fait dans nos priorités. Aux fins de ce mémoire, l'OVS s'intéresse particulièrement aux dimensions humaines reliées au déplacement des personnes âgées souvent tributaires de difficultés visuelles, auditives, motrices et autres**

**L'évolution des habitudes de vie des aînés et les nouvelles réalités démographiques nous ont amenés à réfléchir sur les besoins des aînés en termes de déplacement. Plusieurs nous ont fait état de difficultés ou de situations dans lesquelles ils se sont vus en position de danger ou de négligence de la part d'autrui.**

**Nous vous félicitons d'avoir intégré dans votre démarche plusieurs façons de s'exprimer. Il est possible de présenter une opinion à la Commission lors d'audience publiques par visioconférence ou en personne. Il est aussi possible de déposer une opinion par courriel, par la poste ou en personne au Service de la greffe. Il est aussi possible de répondre au questionnaire en ligne ou faire part d'une expérience.**

**Nous voulons aussi vous féliciter d'avoir distingué et défini la complémentarité entre l'accessibilité universelle et la réalisation de la Vision Zéro.**

# Suggestions et requêtes

(i.e. Document de référence)

## ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

(PAGES 4-9)

Nous ne pouvons que reconnaître la justesse et la précision des éléments contenus dans cette section. Les définitions sont précises et adéquates. La notion d'inclusion est, selon nous, particulièrement importante.

Note : En ce sens, le terme de « bénéficiaire » de la page 9 devrait être revue. L'accessibilité est universelle et en ce sens ne devrait pas « isoler » ou « mettre en relief » des clientèles spécifiques. Par définition, ne sont bénéficiaires que ceux qui en bénéficient. Or, ici les signaux sont dédiés à l'ensemble des citoyens.

Suggestion : Afin de maintenir une réelle distinction ou spécificité, maintenir l'expression **AUTRES USAGERS** serait sans connotation et plus précis.

En ce qui concerne les touristes qui sont de tous azimuts et de passage, ne doivent-ils pas respecter, s'aligner sur un système universel de repérage? Ne pas les considérer comme « bénéficiaires » ou comme ci-haut sous le vocable **AUTRES USAGERS**.

## PRINCIPES ET BONNES PRATIQUES

(PAGES 10 -24)

Cette section est particulièrement intéressante, mais devrait tenir compte de l'âge des quartiers ou de certains secteurs. Un quartier plus récent risque d'être plus conforme à des pratiques actuelles ou à venir.

Important : Il serait fort utile de bien expliciter la réduction des longueurs de traverses (page 13) en fonction des divers usagers. Exemple : Expérience personnelle par exemple concernant intersection Cavendish et Sherbrooke

En ce qui a trait aux feux piétons à décompte numérique, il n'est pas toujours évident d'avoir le temps de traverser. Peut-être revoir la norme : 0.9m/s. (page 18)

La technologie MÉLODIE SONORE est peu connue et peut porter à confusion. Expliciter davantage. Qu'est ce qui peut être fait? (page 19)

Question : Dans les normes reconnues, le symbole handicapé pourrait-il être ajouté?

Il serait également important de préciser la notion de « MOBILIER URBAIN » (page 21)

---

*\*La personne a développé soudainement des problèmes de respiration. Elle a été conduite en ambulance à l'Hôpital Général de Montréal et s'inquiète d'être en mesure de traverser à temps l'intersection Cavendish, Sherbrooke Ouest, car le feu de circulation dédié aux piétons est très court.*

**Bilan des aménagements conformes :** serait-il possible de prévoir une liste à jour d'identification des secteurs des intersections conformes et d'avoir la liste des intersections dangereuses ou en observation et de publier leur date d'aménagement prévue.

Concernant les projets prévus pour 2029, cet échéancier semble trop lointain. Qu'y a-t-il de prévu pour améliorer les délais? Comment expliquer le faible pourcentage des installations?

#### FEUX SONORES (PAGES 25-31)

Ajouter une date à la carte pour actualiser le dossier. Expliquer la carte en indiquant les intersections considérées comme conformes. (Page 29)

Au-delà de signaler une intersection non conforme au 311 (page 30), est-il possible d'ajouter une adresse électronique pour toute communication avec la Ville ou les arrondissements à cet égard.

Projet SRB ? Préciser le sens ou l'intitulé de cet acronyme. (Page 31)

Les intersections dangereuses dans la Ville nous interpellent. D'une part, existe-t-il un portrait ou des données probantes qui identifient en quelque sorte les « coins dangereux » surtout pour les piétons ? Certains lieux sont-ils davantage sujets à des accidents de toute nature ? Les réponses sont sans doute affirmatives et nous aimerions bien les connaître. Et que se propose de faire la Ville pour sécuriser ces endroits ?

#### COMITÉS D'EXPERTS (PAGES 32-34)

.Comment transmettre une information aux comités d'experts? Fournir une liste et les adresses pour communication.

. Est-ce que l'organisme AUDITION QUÉBEC (malentendants) a été consulté?

.Quel organisme représente les aînés ?

. Des aînés se retrouvent-ils sur ces comités d'évaluation des projets ou de réalisation?

#### DÉFIS (PAGES 35-41)

Fournir (page 37) adresses courriels ou coordonnées pour impliquer les citoyens à communiquer avec vos services.

Préciser (page 38) le concept de rues partagées et ses avantages.

**SUGGESTION :** Nous savons que les trottoirs chauffants occasionnent des coûts importants mais afin de proposer une alternative aux problèmes exposés (page 39), des INTERSECTIONS CHAUFFANTES (sécuritaires et moins coûteuses) seraient-elles envisageables ?

■



## Recommandations :

- 1 Que l'on considère l'importance d'expliciter certains termes ou concepts, tels que, la mélodie sonore, le mobilier urbain et la réduction des longueurs de traverses en fonction des divers usagers;
- 2 Qu'une analyse des besoins puisse déterminer le temps requis pour traverser sécuritairement aux feux à décompte numérique en tenant compte des catégories d'usagers. La norme 0.9m/s est-elle vraiment implantée et est-elle adéquate?;
- 3 Que l'on multiplie l'installation des feux à décompte numérique;
- 4 Que l'on mette à jour une liste identifiant les secteurs ou les intersections conformes et d'autres considérées comme dangereux ou en observation;
- 5 Qu'une information pertinente soit diffusée en regard des endroits dangereux où des accidents surviennent régulièrement;
- 6 Que des personnes âgées soient impliquées et fassent partie des différents comités de travail de la Ville;
- 7 Que la Ville examine la possibilité d'installer des trottoirs chauffants pour résoudre certains problèmes de déplacement en hiver;
- 8 Que l'on prévoit une campagne de sensibilisation et d'information dans les principaux médias sur les mesures qui seront prises en matière de traverses des rue et accessibilité;
- 9 Publier sur les sites Internet les mesures d'accessibilité mises en place dans la Ville-centre et les arrondissements;
- 10 Que l'on informe mieux les piétons et les automobilistes sur les mesures d'accessibilité universelle ;

*Voir suite page suivante*

- 11 **Que l'on clarifie et simplifie la démarche à suivre pour un citoyen qui veut signaler un problème d'accessibilité universelle.**
  
- 12 **Que l'on précise et fasse connaître le rôle de la Ville-centre et des arrondissements dans l'implantation, la réalisation et l'entretien des mesures d'accessibilité universelle et le faire connaître;**
  
- 13 **Exiger que chaque arrondissement aie un plan de mise en œuvre de mesures d'accessibilité et en rende compte dans son rapport annuel;**



## Le mot de la fin

**R**épondre à toutes les contraintes est un grand défi pour les élus municipaux et les divers services qui la représentent constituée à n'en point douter une validation constante. Conscient de ces impératifs, l'Observatoire Vieillesse et société (OVS) incite ses membres à adopter des attitudes de sécurité et nous veillerons dans les prochains mois à diéser cette prise de conscience en indiquant que la Ville de Montréal mettra en place des équipements adaptés à leurs besoins. De notre côté nous poursuivrons cette réflexion et nous continuerons de recueillir des commentaires, suggestions qui pourraient vous être utiles éventuellement dans la mise en place de vos équipements et services.

Les aînés de demain sont déjà en quelque sorte sur nos routes. Certains d'entre eux le moment venu seront particulièrement heureux de savoir que la Ville et des organismes comme le nôtre aient pris le temps de penser à leur mieux-être et leur sécurité.

▪

**Document produit par :**

L'Observatoire Vieillesse et Société  
4565, chemin Queen-Mary bureau R-0726  
Montréal (Québec) H3W 1W5  
[www.ovs-oas.org](http://www.ovs-oas.org)

*Veillez prendre note que nous sommes en télétravail.  
Toute correspondance doit être acheminée à P. Fournier :*  
[info@textesetcontextes.ca](mailto:info@textesetcontextes.ca) / 450 229-7534

le 21 février 2023