

Projet Collectif inclusif - un accès sécuritaire pour tous

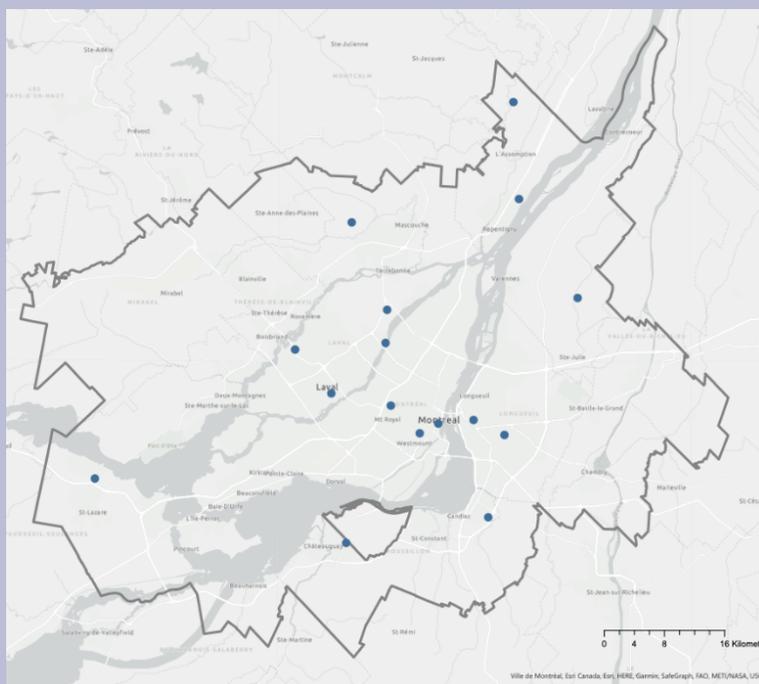
FICHE
SYNTHÈSE

Introduction

L'accès au transport collectif est primordial pour les usager.ère.s. La chaîne du déplacement hors du réseau, soit du domicile jusqu'à l'arrêt ainsi que de l'arrêt jusqu'à la destination, influence la satisfaction du déplacement et le choix modal. De plus, tous et toutes ne sont pas égaux lors de l'accès au transport collectif. En effet, certains piéton.ne.s sont plus vulnérables en termes d'accessibilité universelle, plus vulnérables aux collisions sur la route ainsi que plus dépendant.e.s au transport collectif. Ce projet vise donc à identifier les limites vécues par les personnes vulnérables lors de l'accès au transport collectif.

Méthodologie

Des parcours commentés ont été tenus aux abords de 16 arrêts d'autobus de la région métropolitaine de Montréal. Les parcours commentés étaient effectués avec trois participant.e.s, soit une personne âgée de plus de 65 ans, une personne avec des limitations fonctionnelles et un parent d'un enfant de moins de 5 ans. Chaque arrêt a été visité une fois en été (28 juin 2022 au 25 août 2022) et une fois en hiver (17 janvier 2023 au 21 mars 2023).



INRS, 2023

IN
RS

Institut national
de la recherche
scientifique

trajectoire

Projet Collectif inclusif - un accès sécuritaire pour tous

CONSTATS

1. Le déneigement est une préoccupation cruciale pour les piéton.ne.s vulnérables, particulièrement aux bateaux pavés

Le déneigement est une des principales préoccupations des piéton.ne.s vulnérables. Le manque d'efficacité de certaines aides à la mobilité et de poussettes ainsi qu'une crainte de chute trop élevée empêchent l'accès au transport collectif lorsque le déneigement n'est pas adéquat. De plus, les limites créées par le déneigement étaient particulièrement présentes à l'entrée des bateaux-pavés. Ces limites augmentent les temps de traversée en plus de mettre à risque les piéton.ne.s vulnérables dans leurs interactions avec les véhicules.

2. Le manque de feux sonore a été signalé par tous les participant.e.s non-voyant.e.s

Les feux sonores manquent aux artères, aux abords des arrêts de transport collectif. Les traversées sont des moments cruciaux pour la sécurité des piéton.ne.s non-voyant.e.s. Les traversées signalisées par des feux de circulation sont préférées à celles signalisées par des arrêts. Cependant, seulement les feux sonores assurent l'accessibilité des piéton.ne.s non-voyant.e.s.

4. La proximité des voitures est insécurisante pour les piéton.ne.s vulnérables

La proximité des voitures sur les routes sans trottoir insécurise les piéton.ne.s vulnérables. Les conditions hivernales amenaient davantage de craintes chez les participant.e.s en raison de la diminution de l'espace leur étant alloué. De plus, certaines caractéristiques de ces groupes accentuent les risques de circuler dans un espace étroit, tel que les aides à la mobilité plus large que le corps humain, les chutes sur la glace plus fréquentes, les changements de direction soudains chez un enfant en bas âge, etc.

3. Les perceptions sur les pistes multifonctionnelles sont partagées (insécurité versus confort)

Les perceptions sur les pistes multifonctionnelles sont partagées entre différents groupes de population. D'un côté, des participant.e.s avec des aides à la mobilité sur roues ainsi que des poussettes apprécient la surface lisse pour circuler. D'un autre côté, des piéton.ne.s non-voyant.e.s n'arrivent pas à se repérer sur ces infrastructures et des parents de jeunes enfants ont témoigné de craindre pour la sécurité de leur enfant dans la cohabitation avec les cyclistes.

5. Aménager pour les plus vulnérables bénéficie à tous les groupes de piéton.ne.s

L'aménagement de l'espace en fonction des besoins des piéton.ne.s les plus vulnérables bénéficie à l'ensemble de la population. Outre le cas des pistes multifonctionnelles, les besoins des participant.e.s n'entraient pas en conflit les uns avec les autres. De plus, la tenue des parcours commentés en groupe a permis à certain.e.s participant.e.s de témoigner que les besoins d'accessibilité d'un.e autre participant.e pouvaient lui procurer du confort dans son itinéraire vers le transport collectif.

6. L'environnement bâti lors de l'accès au transport collectif affecte les choix de mobilité des usager.ère.s les plus vulnérables de manière plus importante

L'environnement bâti aux abords des arrêts influence l'attitude envers le transport collectif. En effet, les limites sur l'itinéraire ont amené des participant.e.s à témoigner que l'espace était aménagé pour les voitures et non pour les usager.ère.s du transport collectif. L'impact de ces aménagements est plus important pour les piéton.ne.s les plus vulnérables qui, ne pouvant se rabattre sur d'autres modes de transport, vont limiter leurs déplacements.

Projet Collectif inclusif - un accès sécuritaire pour tous

RECOMMANDATIONS

Recommandations

- Prioriser le déneigement aux abords des arrêts d'autobus en accordant une vigilance plus importante aux bateaux-pavés
- Ajouter des feux sonores aux traversées de boulevards aux abords des arrêts d'autobus
- Assurer la présence d'infrastructures piétonnes aux abords des arrêts pour diminuer la proximité des voitures
- Aménager des séparations physiques entre les différents modes de transport sur les pistes multifonctionnelles
- Adopter une vision d'accessibilité universelle tout au long du parcours vers le réseau du transport collectif

Un projet de:



Rendu possible grâce à la participation financière de:

