

Résumé de projet – Collectif inclusif: Un accès sécuritaire pour tous

Le projet Collectif-Inclusif – un accès sécuritaire pour tous vise à documenter les risques et les menaces pour la sécurité des usagers vulnérables au moment d'accéder ou de quitter les réseaux de transport collectif. Afin de répondre à cet objectif, Trajectoire, en collaboration avec l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) a organisé des marches exploratoires dans le Grand Montréal. En tout, 16 arrêts ont été étudiés, 6 en milieu urbain, 5 en milieu rural et 5 en milieu périurbain.

Les marches exploratoires ont été effectuées avec des participants issus des **groupes d'usagers ciblés, soit les aîné.e.s, les familles avec de jeunes enfants et les gens présentant des limitations fonctionnelles**. Elles ont eu lieu à l'été 2022 et durant l'hiver 2022-2023.



ÉTAPES PRINCIPALES DU PROJET:

Définition de la méthodologie: automne 2021 au printemps 2022

Marches exploratoires d'été: été 2022

Marches exploratoires d'hiver: hiver 2023

Compilation et analyse des résultats: automne 2022 et hiver-printemps 2023

RÉSULTATS (résumés)

Les résultats de cette recherche qualitative démontrent qu'il y a de nombreux **facteurs qui influencent le choix d'utiliser le transport collectif et qui contribuent à rendre l'expérience de l'utilisateur sécuritaire ou non** lors de ses trajets.



- **Accès au transport collectif pour tous en toute saison**

La présence d'un abribus est un aménagement essentiel en offrant une protection contre les intempéries, un repère clair et distinct pour les personnes avec un handicap visuel et un lieu de pause ou de repos vu l'accès à un banc.

La présence des informations à la hauteur des yeux sans nécessité de télécharger une application sur un téléphone intelligent rend accessible l'information nécessaire à la planification d'un trajet à un plus grand nombre de personnes.

Un aménagement des traversées de rue aux abords des arrêts : Un bon entretien de la chaussée et la présence de marquage au sol clair et visible sont des éléments majeurs qui favorisent un sentiment de sécurité lors des

traversées. Lorsque ces éléments sont manquants, la traversée des piétons peut être ralentie et peut créer un sentiment de stress et d'inconfort qui remet même en cause la perception de la place du piéton sur nos routes.

- **Perceptions de l'aménagement selon le type de milieu (urbain, périurbain, rural)**

Milieu urbain

La **présence de trottoir** est valorisée pour la sécurité des piétons dans le partage de l'espace urbain, particulièrement s'il est suffisamment large et qu'une division (aménagement végétal, voitures stationnées) est présente entre le trottoir et la voie de circulation. Lorsque cette division procure de l'ombre en plus, telle la présence d'arbres, le confort est optimal. Toutefois, si le trottoir est endommagé ou fortement fréquenté, la sécurité de certains piétons est amoindrie notamment pour les personnes avec une poussette ou avec une déficience visuelle.

Les **travaux de construction** sont plutôt problématiques en milieu urbain. D'une part, les détours que les piétons doivent emprunter ne sont pas toujours sécuritaires ou accessibles et, d'autre part, le bruit causé par les travaux enlève les repères auditifs pour les

personnes non voyantes.

Milieu périurbain

Un manque de considération de l'utilisateur du transport collectif et du piéton : Les développements résidentiels en milieu périurbain sont axés sur la voiture, au détriment des piétons et de leur sécurité. Les arrêts y sont souvent mal aménagés, voire difficile d'accès dans certains cas.

Les **grands boulevards** auxquels les quartiers résidentiels sont connectés sont abondants et leur traversée comporte plusieurs enjeux de sécurité. L'attente du piéton peut s'avérer longue pour effectuer la traversée et celle-ci doit se faire rapidement le temps venu.

Les **pistes multifonctions** (espace où cohabitent les piétons et les cyclistes par une démarcation peinte au sol) soulèvent des inquiétudes pour certains piétons. Les repères visuels pour les personnes à vision réduite sont moins présents et les possibilités de collisions avec les cyclistes apportent un senti-

ment de stress pour plusieurs piétons, notamment lorsqu'il est nécessaire de traverser la piste pour accéder à l'autobus ou en descendre.



Milieu rural

Un manque d'espace dédié aux piétons : Les piétons doivent souvent longer les routes principales, parfois sans trottoir, et où la vitesse de circulation permise est de 70 km/h. La proximité avec les voitures apporte de nombreux enjeux de sécurité et provoque un sentiment de stress important pour les piétons. Dans certains cas, l'arrêt est jugé peu ou non accessible tellement le danger est grand. Ces espaces sont d'autant plus restreints lorsque les piétons utilisent des aides à la mobilité occupant une plus grande largeur.

Un manque d'aménagement d'une aire d'attente à l'arrêt : Une fois à l'arrêt, l'attente n'est pas toujours confortable par manque de visi-

bilité des voitures qui circulent, la proximité avec la voie de circulation, le bruit constant de la circulation et l'absence ou le peu de mobilier urbain qui favorise la sécurité et le confort du piéton (abribus, bancs, espace dédié à l'attente de l'autobus...).

Un **manque de traversée** : Les piétons se sentent davantage en sécurité sur les routes lorsqu'ils peuvent marcher à sens contraire du trafic. Cependant, il y a très peu de traversée permettant de rejoindre l'arrêt d'autobus dans le bon sens pour aller à destination.

- **Conditions hivernales**

Les **conditions hivernales constituent en soi une limite importante** pour les piétons vulnérables. Pour certains piétons, l'hiver, ils doivent choisir entre leur sécurité ou leur mobilité.

Le **déneigement défaillant** peut forcer un piéton à mobilité réduite à laisser son déambulateur à la maison et se déplacer avec une canne de soutien, sur laquelle la stabilité est variable. Le manque de déneigement des trottoirs porte à circuler dans la rue ou sur la piste cyclable afin d'éviter des risques de chute, malgré le stress et les dangers que ceci puisse causer. Similairement, le rétrécissement de la chaussée dans certains lieux amène les piétons à circuler dans la voie des voitures. La présence de neige au sol réduit l'accessibilité pour les personnes non voyantes en limitant la présence de repères percevables avec une canne de détection. Un déneigement qui néglige les arrêts d'autobus et les coins de rue rend les traversées ainsi que l'accès pour entrer ou sortir de l'autobus difficile, voire dangereux, à effectuer.

Effets du projet sur la mobilisation et la concertation du milieu

Le projet a déjà des retombées positives dans l'écosystème du transport collectif québécois!

- Trajectoire a été invitée, à l'automne 2022, à prononcer une **conférence au congrès annuel de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)** pour présenter le projet et sa méthodologie. L'Atuq a d'ailleurs invité la directrice générale de Trajectoire à présenter les résultats du projet aux membres du comité sécurité.



- Pour augmenter le sentiment de sécurité de sa clientèle, la **STM souhaite élaborer une démarche de marches exploratoires inspirée de celle du projet Collectif inclusif**. Pour mieux comprendre les facteurs qui influencent le sentiment de sécurité de la clientèle et pour pouvoir agir en conséquence, l'équipe responsable de concevoir les marches exploratoires à la STM a contacté Trajectoire afin de mieux connaître la démarche, la méthodologie et les outils utilisés dans le cadre du projet.
- Les résultats du projet seront présentés à Winnipeg en juin dans le cadre du forum CARSP, organisé conjointement par le *Canadian Association of Road Safety Professional* (CARPS) et l'*Institute of Transportation Engineers*. On attend au forum des centaines de professionnels, de chercheurs et d'étudiants.

Plus que jamais, les questions d'inclusion et d'acceptabilité font partie des grandes préoccupations des organisations de transport collectif.

En partenariat avec :

