

Des environnements favorables à la mobilité piétonne pour favoriser le vieillissement actif

RECOMMANDATIONS SOUMISES À LA MINISTRE DÉLÉGUÉE À LA SANTÉ ET
AUX AÎNÉS, MADAME SONIA BÉLANGER

Consultation particulière | Plan d'action vieillir et vivre ensemble 2024-2029



13 avril 2023

QUI EST PIÉTONS QUÉBEC?

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons. Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique. Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

INTRODUCTION

Piétons Québec a pris connaissance avec intérêt du document diffusé dans le cadre de cette présente consultation particulière et partage plusieurs des constats liés à la mobilité des personnes âgées qui y sont présentés. Il est souligné dans le document de consultation que «les aménagements pour les piétons âgés ne sont pas toujours sécuritaires, la plupart ayant été conçus en fonction de l'automobile». Cette affirmation reflète bien la situation vécue par de nombreux piétons âgés dans plusieurs municipalités du Québec. Nous devons nous assurer que chaque décision qui est prise dès aujourd'hui rendra les environnements plus favorables aux déplacements à pied, notamment pour les personnes âgées. C'est pourquoi Piétons Québec a réalisé, grâce au soutien financier du programme Québec ami des aînés, la phase exploratoire du projet [Piétons un jour, piétons toujours](#) en 2020-2021. De cette première phase de projet ont résulté la publication du guide «[Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées](#)» et l'élaboration d'une formation pilote à l'intention des municipalités. En effet, les municipalités disposent de leviers importants pour favoriser les déplacements à pied sécuritaires et confortables pour toute la population. Il importe donc d'outiller les municipalités afin qu'elles agissent en ce sens.

Le gouvernement du Québec dispose aussi de leviers afin de favoriser la mobilité des personnes âgées, notamment en leur permettant de se déplacer à pied en sécurité et de façon confortable. Ce court mémoire se veut un appel à les activer.

Sommaire des recommandations

RECOMMANDATION 1:

Miser sur les déplacements à pied afin de favoriser un vieillissement actif de la population.

RECOMMANDATION 2:

Prendre en compte les besoins des personnes âgées dans l'aménagement des rues.

RECOMMANDATION 3:

Activer les leviers du gouvernement du Québec afin de favoriser les déplacements actifs des personnes âgées en faisant des liens entre les différentes politiques gouvernementales.

RECOMMANDATION 4:

Mettre en œuvre une stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur l'approche vision zéro collision grave et mortelle

RECOMMANDATION 5:

Soutenir les municipalités via une conception routière qui prend en compte les besoins des piétons, notamment âgés, dans tout aménagement de rue à l'intérieur des périmètres urbains et par des programmes soutenant financièrement la mise en place des aménagements favorables aux piétons âgés.

RECOMMANDATION 6:

Faire preuve d'exemplarité de l'État dans la localisation des bâtiments publics afin que ceux-ci soient situés au cœur des localités, dans des lieux denses et bien desservis par les réseaux de transport actif et collectif.

RECOMMANDATION 7:

Mieux prendre en compte les besoins des piétons âgés dans les normes d'aménagements du ministère des Transports et de la Mobilité durable qui sont utilisés par les ingénieurs pour la conception et la signalisation du réseau routier au Québec.

RECOMMANDATION 8:

Aménager le réseau routier supérieur afin d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers de la route à l'intérieur des périmètres urbains, y compris des piétons âgés.

1. Mode de vie sain et sécurité

La marche est une activité physique accessible: il est possible de la pratiquer longtemps, elle ne demande aucun apprentissage ou équipement particulier et elle est gratuite. L'intégrer dans ses habitudes de vie est donc une façon pour les personnes âgées de favoriser un vieillissement actif et en santé. En effet, la marche a des bénéfices qui ne sont plus à démontrer tant pour la santé mentale que physique. Ce n'est pas pour rien que la marche est déjà l'activité de loisir la plus pratiquée par les personnes âgées. C'est aussi un moyen de déplacement essentiel, souvent combiné au transport collectif, pour maintenir l'autonomie des personnes n'ayant pas ou ayant perdu leur permis de conduire.

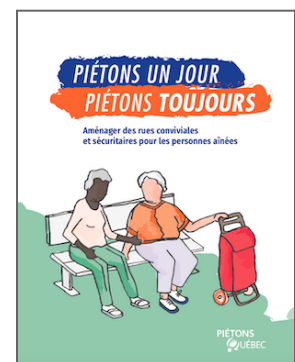
Toutefois, en l'absence d'aménagement prenant en compte les besoins des piétons, ce mode de déplacement peut comporter des risques, notamment pour les personnes âgées. En effet, chaque année, près de la moitié des piétons qui décèdent au Québec ont plus de 65 ans. Les personnes âgées sont donc largement surreprésentées dans les décès piétons au Québec.

Les chutes représentent aussi un enjeu pour les personnes âgées qui se déplacent à pied. En effet, en 2008, 10600 personnes âgées ont chuté dans l'espace public. Ces personnes ont bien entendu vécu des conséquences importantes sur leur vie quotidienne. Elles ne sont pas les seules puisque la crainte de chuter à elle seule peut entraîner des conséquences. Cette crainte peut en effet mener à l'isolement puisqu'il devient impossible de se déplacer de façon autonome. Cette crainte est particulièrement présente en hiver lorsque les trottoirs sont mal ou non déneigés et déglacés ou quand la *slush* devient un obstacle aux déplacements.

Ainsi, afin de profiter des bénéfices de la marche, de favoriser le vieillissement actif et l'autonomie des personnes tout au long de la vie, tout en limitant au maximum les risques associés à ce mode de déplacement, il importe de penser l'aménagement de nos milieux de vie et de nos rues pour mieux répondre aux besoins des piétons âgés, et ce en toutes saisons.

2. Environnements favorables aux déplacements à pied

C'est donc en répondant mieux aux besoins des personnes âgées dans l'aménagement de nos rues, de nos parcs et de nos espaces publics qu'on pourra influencer l'adoption d'un mode de vie sain par l'intégration de la marche dans les habitudes de vie. C'est aussi de cette façon que les risques liés à la sécurité et aux chutes peuvent être réduits. Plus de détails sur les solutions d'aménagement permettant de mieux répondre aux besoins des personnes âgées se trouvent dans le guide de Piétons Québec «[Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées](#)» que nous vous invitons à consulter. Celui-ci comprend trois fiches thématiques pour aider les municipalités à répondre aux enjeux de sécurité des personnes âgées qui se



déplacent à pied. La première fiche expose les principales caractéristiques des piétons âgés de même que leurs besoins. On y trouve également des ressources en ligne. Les deux fiches subséquentes présentent les éléments nécessaires au confort et à la sécurité de ces usagers vulnérables tout au long de leur cheminement, soit dans les corridors piétons et lors de la traversée de rue.

Principales caractéristiques du corridor piéton favorable aux aînés

Pour répondre aux besoins de sécurité et de confort des personnes aînées qui marchent, le corridor piéton doit offrir :

- Un **cheminement court et direct** entre les secteurs résidentiels et les services de proximité (commerces et loisirs) pour éviter les détours, sources de fatigue;
- Un **corridor séparé de la circulation** automobile et cycliste, entretenu en toutes saisons, tant sur le domaine public que sur le domaine privé;
- Un **cheminement facilité vers la traverse la plus sécuritaire** ou un parcours leur évitant le plus possible de traverser de grands axes routiers;
- Une **traversée de rue courte et sécurisée** par des aménagements pour réduire le temps passé sur la chaussée et ainsi réduire leur exposition à la circulation motorisée et cycliste;
- Des **corridors rectilignes, bien éclairés, sans interruption, sans obstacles et suffisamment larges** pour faciliter le croisement confortable de deux piétons ou d'un piéton et une personne utilisant une aide à la mobilité (AM) motorisée ou non;
- Des **surfaces planes, régulières**, lisses sans être dérapantes, un revêtement sans inégalités, déneigé et déglacé l'hiver;
- Des **zones d'attente déneigées et déglacées** comprenant abribus et bancs aux arrêts d'autobus susceptibles d'être fréquentés par les personnes aînées;
- Des **bancs répartis régulièrement**, idéalement aux 100 mètres ou selon le contexte, le long de parcours clés²⁶ pour le repos et la socialisation ainsi que d'autres éléments de mobilier urbain, comme une fontaine pour boire;
- Des **arbres le long du corridor de circulation** pour réduire l'effet d'îlot de chaleur et procurer de l'ombre, ainsi qu'une diversité de végétaux pour embellir le paysage urbain et bonifier l'expérience de la marche;
- Une **signalisation** simple et uniforme;
- L'accès à des **toilettes publiques**.

Extrait du guide [Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes aînées](#), p.11

Faciliter la traversée de la rue

On y explique que la traversée de rue est particulièrement dangereuse pour les piétons âgés. En effet, avec l'âge la vitesse de marche ralentit, les réflexes sont moins rapides ce qui les expose davantage aux risques de collision avec un véhicule. Au Québec, près de deux piétons âgés sur trois, gravement blessés ou décédés, sont happés à une intersection ou à proximité d'une intersection ou d'un carrefour giratoire. Près d'une victime âgée sur cinq est happée alors qu'elle traversait la voie de circulation entre deux intersections. Ainsi, plusieurs solutions d'aménagement peuvent être mises en place aux intersections pour mitiger des facteurs de risque et améliorer la sécurité des piétons âgés lors de leur traversée:

- passage piéton contrôlé ou non
- feu piéton
- saillie de trottoir
- îlot refuge
- intersection ou passage piéton surélevé
- trottoir traversant

Une conception prenant en compte les 4 saisons est primordiale afin de faciliter l'entretien à l'année et de favoriser la mobilité active à l'année. Le déneigement et déglacage de ces infrastructures est aussi essentiel pour réduire le risque de chutes et d'isolement.

En plus d'intervenir sur le réseau routier, il est aussi important de s'activer afin de sécuriser les stationnements qui doivent aussi mieux prendre en compte les cheminements piétons. En effet, 22% des piétons âgés blessés se trouvaient dans un stationnement au moment de la collision.

4 leviers du gouvernement du Québec

Le rôle des municipalités est ici crucial, mais le gouvernement a aussi des leviers. Voici 5 principaux leviers qu'il nous apparaît primordial d'activer rapidement afin que les prochaines actions permettent de se rapprocher de milieux de vie plus favorables à un vieillissement actif:

- **Reconnaître qu'il est inacceptable que près de la moitié des piétons décédés sur les routes du Québec soient des personnes âgées et que ces décès sont évitables.** En ce sens, la mise en œuvre d'une stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur l'approche vision zéro collision grave et mortelle - une approche reconnue internationalement, mise en œuvre par plusieurs municipalités au Québec, ainsi que par la SAAQ et la Sûreté du Québec - devrait être une priorité mise de l'avant dans le prochain Plan d'action vieillir et vivre ensemble 2024-2029. Dans sa Politique de mobilité durable - 2030, le gouvernement du Québec s'est engagé à adopter une stratégie de sécurité routière basée sur l'approche vision zéro dès 2019. Or, malgré le fait que la dernière stratégie de sécurité routière du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) date de 2005, cette mesure se fait toujours attendre. La mise en œuvre d'une telle stratégie permettrait d'assurer la coordination des acteurs, le financement et la mise en œuvre efficace des actions pour sécuriser nos milieux de vie.
- **Soutenir les municipalités** via une conception routière qui prend en compte les besoins des piétons, notamment âgés, dans tout aménagement de rue à l'intérieur des périmètres urbains et par des programmes soutenant financièrement la mise en place des aménagements mentionnés ci-haut afin de favoriser un rattrapage à moyen et long terme et que les aménagements ne soient plus surtout conçus pour l'automobile.
- **Faire preuve d'exemplarité de l'État** dans la localisation des bâtiments publics afin que ceux-ci soient situés au cœur des localités, dans des lieux denses et bien desservis par les réseaux de transport actif et collectif. Par exemple, lors du choix du terrain à privilégier pour la construction des hôpitaux, des CHSLD, des maisons des aînés, des centres de services du gouvernement, des SAQ. L'accessibilité, à pied, à vélo et en transport collectif devrait faire partie intégrante du processus d'analyse et, lorsqu'inaccessible, un lieu devrait être écarté.
- **Mieux prendre en compte les besoins des piétons âgés** dans les normes d'aménagements (Collection Normes - Ouvrages routiers) ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) qui sont utilisés par les ingénieurs pour la conception et la signalisation du réseau routier au Québec. Celles-ci sont très centrées sur les impératifs de fluidité et de sécurité de la circulation motorisée et elles prennent très peu en compte les besoins des piétons. Une révision serait nécessaire afin de s'assurer que la sécurité et le confort des piétons, notamment âgés, soient intégrés dans la conception et la signalisation routière afin de donner des outils plus complets aux ingénieurs municipaux ainsi qu'aux ingénieurs qui conçoivent le réseau routier supérieur.
- **Aménager le réseau routier supérieur** afin d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers de la route à l'intérieur des périmètres urbains, y compris des piétons âgés. Le réseau routier supérieur, sous la gestion du ministère des Transports et de la mobilité durable, constitue souvent une barrière aux déplacements à pied de la population, notamment âgée. Parfois

dépourvues de trottoirs, accueillant souvent une circulation motorisée dense et rapide, ainsi que du camionnage, puis disposant de peu de traverses piétonnes sécurisées, ces routes représentent souvent une artère principale peu conviviale et difficile à franchir à pied. Dans les cœurs villageois, elles constituent souvent les rues principales où se trouvent la pharmacie, l'épicerie, le bureau de poste: des services fréquentés par les personnes âgées. De plus, année après année, si l'on exclut la région de Montréal, c'est en moyenne le tiers des trop nombreux piétons décédés au Québec qui se trouvaient sur des routes numérotées au moment de la collision.

- Afin de répondre aux besoins des citoyens et d'être cohérent avec sa Politique de mobilité durable, l'État doit agir pour sécuriser les routes sous sa responsabilité pour les usagers vulnérables qui les empruntent, notamment les personnes âgées. Chaque occasion doit permettre d'améliorer les infrastructures à faible coût. Ainsi le principe de rue complète doit être appliqué à tous les projets routiers localisés dans un périmètre urbain. Chaque projet de réfection routière permettra alors d'intégrer systématiquement les besoins de tous les usagers de la route, y compris des piétons. À l'heure actuelle, lorsque le ministère des Transports réaménage une route sous sa juridiction, il n'y a aucune obligation de prévoir des aménagements pour le transport actif. Lorsque ceux-ci sont prévus, la plupart du temps, ils sont financés majoritairement par la municipalité. Ainsi, l'infrastructure pour assurer les déplacements motorisés ne coûte rien à la municipalité. À l'inverse, la barrière et l'insécurité causée par cette infrastructure pour les usagers vulnérables doivent être prises en charge par cette municipalité, qui doit payer pour les infrastructures piétonnes. Un fardeau qui est parfois trop élevé pour certaines petites municipalités peu peuplées. Pour inverser ces deux poids, deux mesures, des infrastructures répondant aux besoins des piétons devraient donc être planifiées, financées et aménagées systématiquement à même les projets de réfection de routes du MTMD qui traversent un périmètre urbain.
- En plus de profiter de chaque occasion qui se présente pour améliorer la sécurité et le confort des piétons sur ses routes, le MTMD devrait également se doter d'un plan afin de sécuriser toutes les routes sous sa responsabilité, à l'intérieur des périmètres urbains, notamment par l'ajout de trottoirs où ils sont absents. Un soutien financier devrait aussi être prévu pour aider les municipalités à entretenir ces trottoirs, particulièrement pour le déneigement en hiver.

Ces leviers recourent des mesures prévues ou pertinentes à l'atteinte des objectifs d'autres politiques gouvernementales telles que:

- la Politique de mobilité durable - 2030 portée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, dont le nouveau plan d'action est en cours d'élaboration;
- la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire dont le plan de mise en œuvre est en cours d'élaboration;
- l'élaboration d'une politique gouvernementale d'activité physique prévue par la ministre du Sport, du Loisir et du Plein air.

Conclusion

En conclusion, comme société, nous avons la responsabilité d'aménager nos milieux de vie et nos rues pour permettre aux personnes âgées de se déplacer à pied et d'accéder au transport collectif dans leur milieu de vie. Faciliter les déplacements à pied chez les personnes âgées par un aménagement du territoire compact et mixte, ainsi qu'un aménagement de la rue répondant à leurs besoins leur permet de demeurer actifs et de participer à la vie sociale, favorisant ainsi leur autonomie, leur santé et leur sécurité.

Présenté par:

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

info@pietons.quebec



460, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 505
Montréal, Québec H3B 1A7
514 934 0002