



Diagnostic sécuritaire

Ainés et transport adapté

Chloé Geoffroy, Maxime Thibault-Vézina

22/01/2016

Diagnostic réalisé par Tandem VSP à la demande de l'organisme CCRV 50+ afin d'accroître la sécurité des usagers lors des arrivées et départs du Centre René-Goupil en transport adapté.

1. État des lieux

Le 4 décembre 2015, le Centre communautaire rendez-vous 50+ (CCRV 50+) a soumis une demande à Tandem VSP pour la réalisation d'un diagnostic de sécurité. La demande avait pour objet d'évaluer la configuration des espaces dédiés au débarquement et l'embarquement des aînés utilisateurs du transport adapté devant le Centre des loisirs René-Goupil, où loge présentement le CCRV 50+.

Le CCRV 50+ accueille tous les jours de la semaine plusieurs aînés à mobilité réduite. Pour pouvoir bénéficier de l'offre en loisirs du Centre, ces personnes doivent avoir recours au transport adapté. Or, plusieurs utilisateurs et intervenants du Centre ont relevé des problèmes issus de la présente configuration urbaine, qui ne permet pas aux aînés et autres personnes à mobilité réduite d'avoir un accès facile et sécuritaire au Centre.

Tandem VSP a répondu à la demande du CCRV 50+ et a réalisé une évaluation sur le terrain le 15 janvier 2016. Le présent rapport détaille la problématique telle que perçue sur le terrain et propose des solutions d'aménagement. Parallèlement, d'autres démarches ont été entreprises par le CCRV 50+ pour inciter l'arrondissement à changer le sens de la 42e rue de manière à permettre aux aînés à mobilité réduite un accès facile au centre. La démarche de Tandem VSP est indépendante de cette initiative et se veut objective.

2. Description de la problématique

- Le Centre de loisirs René Goupil est accessible par deux entrées : une au nord (carré vert sur la figure 1) qui donne sur l'espace de stationnement et une au sud (carré jaune) qui donne sur la 42e rue. Seule l'entrée sud est munie d'une rampe d'accès pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

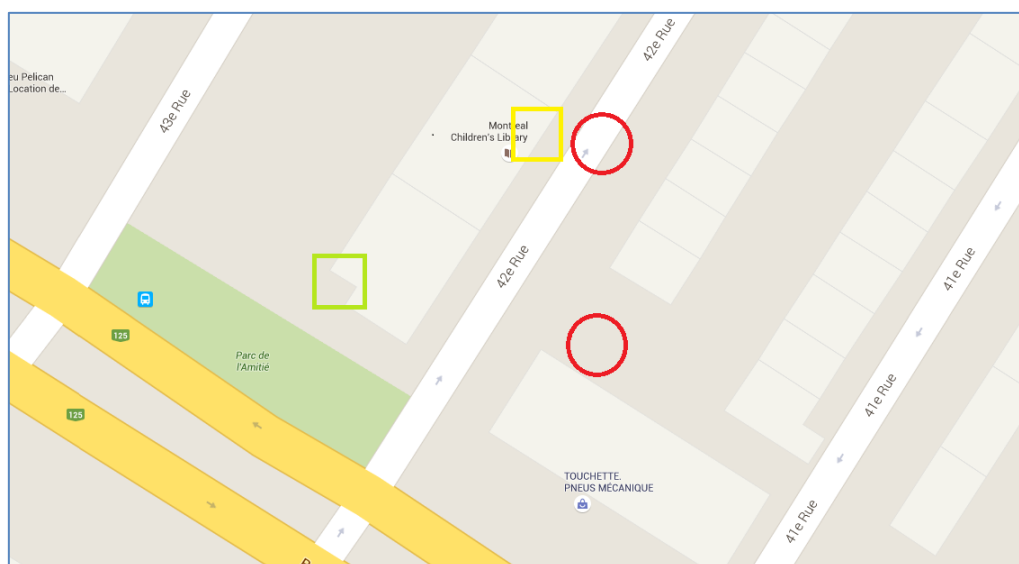


Figure 1 : Emplacement des entrées du Centre des loisirs René Goupil et des débarcadères pour le transport adapté (angle Pie IX et 42^e rue)

- Considérant la présence d'une rampe d'accès à l'entrée sud, les transports adaptés s'arrêtent dans un espace réservé à cette fin sur la 42e rue, mais du côté opposé à l'entrée. Conséquemment, les aînés doivent traverser une

rue sur laquelle des voitures s'engagent rapidement, contournant le transport et mettant en danger la sécurité des utilisateurs.

- Les conditions d'accès à la 42e rue sont difficiles pour les autobus et autres types de transports adaptés (rue étroite, non-respect de la règle des 5 mètres aux intersections). Durant l'hiver, les conditions météo obligent occasionnellement les chauffeurs à descendre les passagers dans un stationnement adjacent sur la 41e rue (encerclé en rouge), loin de la porte d'entrée, ce qui participe encore davantage à rendre l'accès au Centre non sécuritaire.
- L'arrondissement a auparavant exploré la possibilité d'adapter l'entrée nord pour les personnes à mobilité réduite, mais en est arrivé à la conclusion que cela n'était pas possible.



**Figure 2 : Minibus de transport adapté à son arrivée devant le Centre.
Le minibus doit bloquer la rue pour assurer la sécurité des passagers à la descente.**



Figure 3 : Aînés à mobilité réduite qui descendent de l'autobus à même la rue.

3. Recommandations :

Afin de sécuriser la descente des autobus de transport adapté qui ne peut s'effectuer que sur le trottoir opposé au Centre René-Goupil ou au milieu de la chaussée de la 42ième rue, nous avons retenu trois options.

1) Changement de sens des 41ième et 42ième rues

Cette option a déjà été proposée à l'arrondissement par le CCRV50+. C'est la solution qui aurait le plus d'impacts sur l'environnement immédiat du centre René-Goupil et qui impliquerait le plus grand nombre de partenaires dans sa mise en place. Par contre, c'est aussi la solution la plus efficace, la plus durable et la plus sécuritaire de toutes les pistes étudiées. Elle permettrait aux usagers du Centre d'être déposés directement sur le trottoir qui borde la rampe d'accès du Centre René-Goupil, limitant ainsi les déplacements périlleux dans la rue et les traversées illégales d'un trottoir à un autre pour les personnes à mobilités réduites.

Avantages : Solution pérenne mais réversible, sécuritaire et peu coûteuse.

Inconvénients : Solution longue à mettre en place et nécessitant un consensus large et une volonté politique.

2) Distribution d'informations auprès des aînés usagers des transports adaptés

Les règles de sécurité du transport adapté de la STM imposent aux chauffeurs de minibus un service de porte à porte. Arrivés à destination, ces derniers sont tenus **d'aider les usagers dans leurs déplacements, du véhicule de transport à la porte de la destination.** Une campagne d'informations auprès des aînés usagers du transport adapté qui ciblerait leurs droits comme utilisateurs ainsi que les responsabilités de la STM pourrait contribuer à améliorer la sécurité des déplacements.

Avantages : Responsabilisation des usagers. Solution peu coûteuse.

Inconvénients : Solution pouvant générer conflits entre les usagers et la STM.

3) Interventions auprès de la STM

Lorsque le service de transport adapté de la STM ne respecte pas ses propres règles de conduite et de sécurité, les usagers ont le devoir de rapporter les manquements au service à la clientèle de la société de transport afin que les chauffeurs fautifs soient avisés des comportements à modifier.

Avantages : Responsabilisation des usagers. Solution peu coûteuse.

Inconvénients : Solution pouvant générer conflits entre les usagers et la STM.