

2019

Corridor d'autonomie : SAINT-HENRI

PROPOSITION POUR UN CORRIDOR D'AUTONOMIE



6000 RUE NOTRE-DAME OUEST | Montréal, H4C 3K5, QC

Table des matières

Introduction	4
Méthodologie (notre approche).....	4
Notre compréhension d'un corridor d'autonomie.....	5
Proposition du corridor d'autonomie de Saint-Henri	5
Carte des générateurs de déplacement et les axes du corridor d'autonomie.....	7
Actions transversales nécessaires pour la mise en place du corridor d'autonomie	8
Priorité pour le mobilier urbain.....	9
Carte du mobilier urbain à installer.....	9
Partenaires nécessaires pour la mise en place du corridor d'autonomie.....	10
Conclusion	11
Ce n'est pas tout.....	11
Bibliographie & documents de références.....	12

Introduction

À l'image des autres quartiers du Sud-Ouest, Saint-Henri connaît elle aussi une période de revitalisation et d'embourgeoisement sans précédent. Alors que les locataires subissent les effets néfastes de la crise du logement à Montréal, il importe de promouvoir des aménagements basés sur l'accessibilité universelle afin de répondre à la population déjà vulnérable du quartier. Dans une optique de préserver le tissu social ancré dans le secteur, l'autonomie des personnes à mobilité réduite est devenue un enjeu sur lequel nous devons agir. Bien entendu, nous devons considérer qu'une partie importante à l'est de ce secteur a déjà reçu des aménagements favorisant grandement les déplacements à pied. En effet, la rue Notre-Dame à l'est du chemin de fer a été complètement revivifiée en 2017. Il est maintenant temps de voir ce qui pourrait être fait pour améliorer la situation à l'ouest du quartier sans nécessairement accentuer l'embourgeoisement de ce secteur.

Méthodologie (notre approche)

Actif dans le Sud-Ouest depuis plus de 30 ans, l'organisme à but non lucratif Prévention Sud-Ouest (PSO) a pour mission, entre autres, de favoriser la cohésion sociale, d'inciter et favoriser le bénévolat et la création d'emplois et de mettre en œuvre des mesures de prévention qui améliorent la qualité de vie, la sécurité et le sentiment de sécurité de la population. Les déplacements sécuritaires font donc partie de nos préoccupations.

Prévention Sud-Ouest a développé, au fil des ans, une expertise tant dans les marches exploratoires que dans les audits de potentiel piétonnier. C'est dans cette optique que nous avons entrepris la réalisation de ce rapport.

Pour ce faire, voici les étapes entreprises pour y arriver:

- établir notre compréhension d'un corridor d'autonomie ;
- analyser des rapports, diagnostiques et de la littérature ;
- réaliser un audit piétonnier ;
- réaliser des marches exploratoires ;
- créer et distribuer un sondage et/ou des rencontres avec les usagers potentiels ;

À la suite de la réalisation de chacune de ces étapes, nous avons été en mesure d'émettre une proposition d'un corridor d'autonomie répondant aux besoins des citoyens d'aujourd'hui et de demain.

Notre compréhension d'un corridor d'autonomie

Selon notre compréhension, le corridor d'autonomie consiste en un sentier universellement accessible qui relie différents points de service et d'intérêt (qu'ils soient publics ou privés) pour les usagers. Ce corridor est revu et réaménagé sous la lunette de l'Accessibilité universelle et de la chaîne d'accessibilité universelle qui prend en compte les enjeux pouvant entraver les déplacements de tout un chacun. Pour qu'un tel circuit soit mis en place et utilisé par la population ciblée, quelques principes et interventions-clés sont à prendre en considération:

- un parcours sans obstacle et universellement accessible pour tous ;
- l'ajout de mobilier urbain (bancs, appuis ischiatiques ou autres) pour offrir l'opportunité de prendre des pauses dans le parcours ;
- la réparation des bateaux pavés et descentes de trottoir endommagés ;
- l'ajout d'éclairage ;
- l'ajout de décomptes visuels pour les piétons ;
- l'ajout de feux de circulation sonores ;
- le fait de raccourcir la distance à traverser et de prolonger le temps alloué pour la traverse aux croisements dangereux ;
- le verdissement du circuit pour améliorer le confort, l'expérience et le sentiment de sécurité ;
- la sécurisation des intersections dans le parcours ;
- le fait de baliser le parcours en fonction des lieux d'intérêt (services de proximité, parcs et espaces publics, etc.) et des principales résidences âgées ;
- le fait de penser à la sécurité, au confort et au plaisir pour une expérience positive¹ ;
- un parcours bien entretenu ;
- Etc.

Proposition du corridor d'autonomie de Saint-Henri

En réponse à l'analyse et aux constats établis, voici une carte représentant une proposition de parcours pour le corridor d'autonomie à partir des principaux axes utilisés par les citoyens. On y retrouve les principaux services de proximité, les lieux culturels et de divertissement ainsi que la majorité des routes de transport collectif. Nous proposons dans cette section le tracé ainsi que les actions nécessaires pour sa mise en place. Nous avons choisi des axes qui desservent des points d'intérêt pour l'ensemble des habitants du quartier avec une attention particulière apportée à la desserte des résidences pour personnes âgées dans l'ouest du quartier. Cette

¹ Propositions pour un corridor autonomie : Groupe de travail sécurité, transports actifs, parcs et espaces publics. Concertation Ville-Énard Côte-Saint-Paul. Mars 2017.

stratégie permet à la population d'accéder à plus de destinations, de mieux répondre à leurs besoins immédiats et de participer à la vie de quartier.

Liste des générateurs de déplacements :

Éducation

- Collège James Lygn / École pour adulte James Lygn (1)
- Centre Saint-Paul (2)
- École Saint-Zotique (3)
- École des Métiers du Sud-Ouest-de-Montréal /Saint-Henri (4)
- École Ludger-Duvernay (5)
- École Victor-Rousselot (6)

Centres de la Petite-Enfance (CPE)

- CPE de la Dame (1)
- CPE Paillason (2)
- CPE Biscuit (3)
- CPE Biscuit (Workman) (4)
- Garderie Vive l'Enfant (5)

Santé

- Pharmacie Brunet (1)
- Pharmacie Jean-Coutu (2)
- CLSC de Saint-Henri (3)

Résidences pour personnes âgées

- Résidences Côte-St-Paul (1)
- Habitation Carillon (2)
- CHSLD Centre d'hébergement Saint-Henri (3)
- Résidence Jean-Marie Chabot (4)
- Résidence Hormidas-Delisle (5)
- Habitation Charlebois (6)
- Habitation Lenoir (7)
- Maison Jean-Brillant (8)

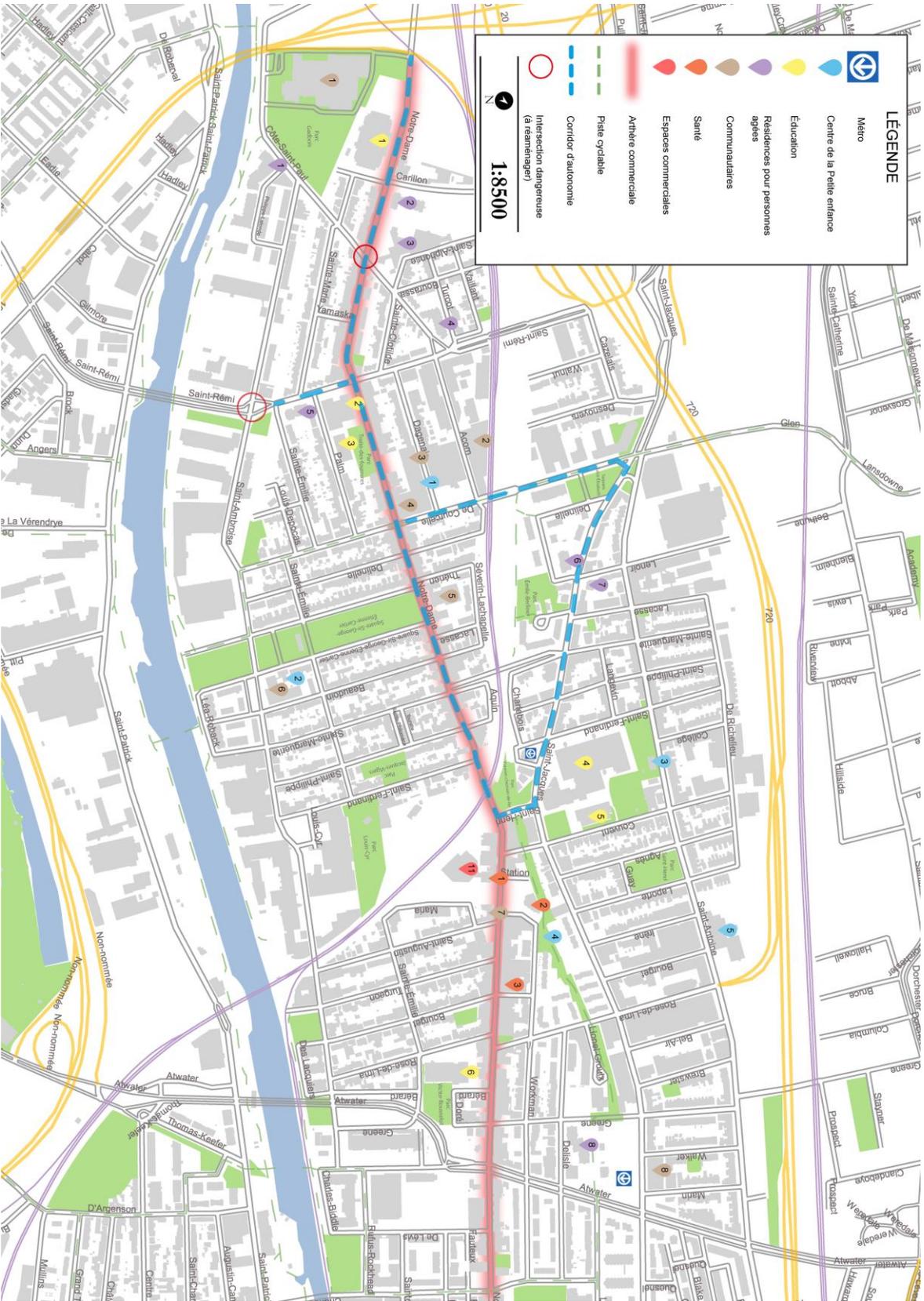
Communautaires et socio-culturel

- Complexe récréatif Gadbois (1)
- Mission Bon Accueil (2)
- Avenir d'enfants (3)
- Bibliothèque de Saint-Henri (4)
- Maison Benoît Labre (5)
- CRCS ST-ZOTIQUE (6)
 - Solidarité Saint-Henri
 - Corporation de L'étincelle
 - Pro-Vert Sud-Ouest
 - CASIOPE
 - F.Q.J.C (Fondation Québécoise pour les Jeunes Contrevenants)
 - Cadets de l'Air, Escadron 564 Blériot
 - T.R.A.C (Travail de Rue Action Communautaire)
 - Club de l'Âge d'or St-Zotique
 - Milieu Éducatif La Source
 - La Maisonnnette et Logis + Net
 -
- Famijeunes (7)
- CJE (Carrefour Jeunesse-Emplois) (8)
 - RESO (Regroupement Économique et Social du Sud-Ouest)

Alimentation

- IGA (1)

Carte des générateurs de déplacement et les axes du corridor d'autonomie



Actions transversales nécessaires pour la mise en place du corridor d'autonomie

En appliquant les principes suivants sur l'ensemble des axes, il sera possible d'établir un corridor d'autonomie dans le quartier de Saint-Henri. Les axes ciblés ont également été retenus dû au fait qu'ils présentent très peu d'obstacles et que certaines des intersections sont déjà sécurisées. Ces principes assureront un corridor d'autonomie accessible et sécuritaire pour l'utilisation de tous.

Mobilier urbain

- installer les bancs aux 100 mètres sur une surface plane, toujours en bordure de rue pour laisser le long des murs sans obstacle pour le corridor piétonnier ;
- installer des tables accessibles universellement dans les parcs ;
- installer l'ensemble du mobilier en bordure de rue ;
- ajouter des poubelles au besoin ;
- veiller à avoir un éclairage suffisant pour les trottoirs.

Accessibilité et sécurité

- réduire les distances de traverse, quand c'est possible, par des avancées de trottoirs ;
- allonger le temps accordé à la traverse : cadence de 0.8 m/sec + 2 sec. pour réagir=18-19 sec pour 8 m ; 22-23 secondes pour 10 m ; 26-27 sec. pour 12 m ;
- inciter les commerces à adopter des mesures d'accessibilité universelle (à travailler avec la SDC).

État de la chaussée et des trottoirs

- importance d'aligner les coins de rue faisant en sorte que les dénivellations des bateaux-pavés soient face à face ;
- aménagement facilitant le déneigement prioritaire des trottoirs ;
- entretenir les trottoirs pour éviter les cavités dangereuses ;
- éviter les dénivellations brusques ;
- sécuriser les fosses d'arbres et émonder les arbres.

Signalisation et marquage au sol

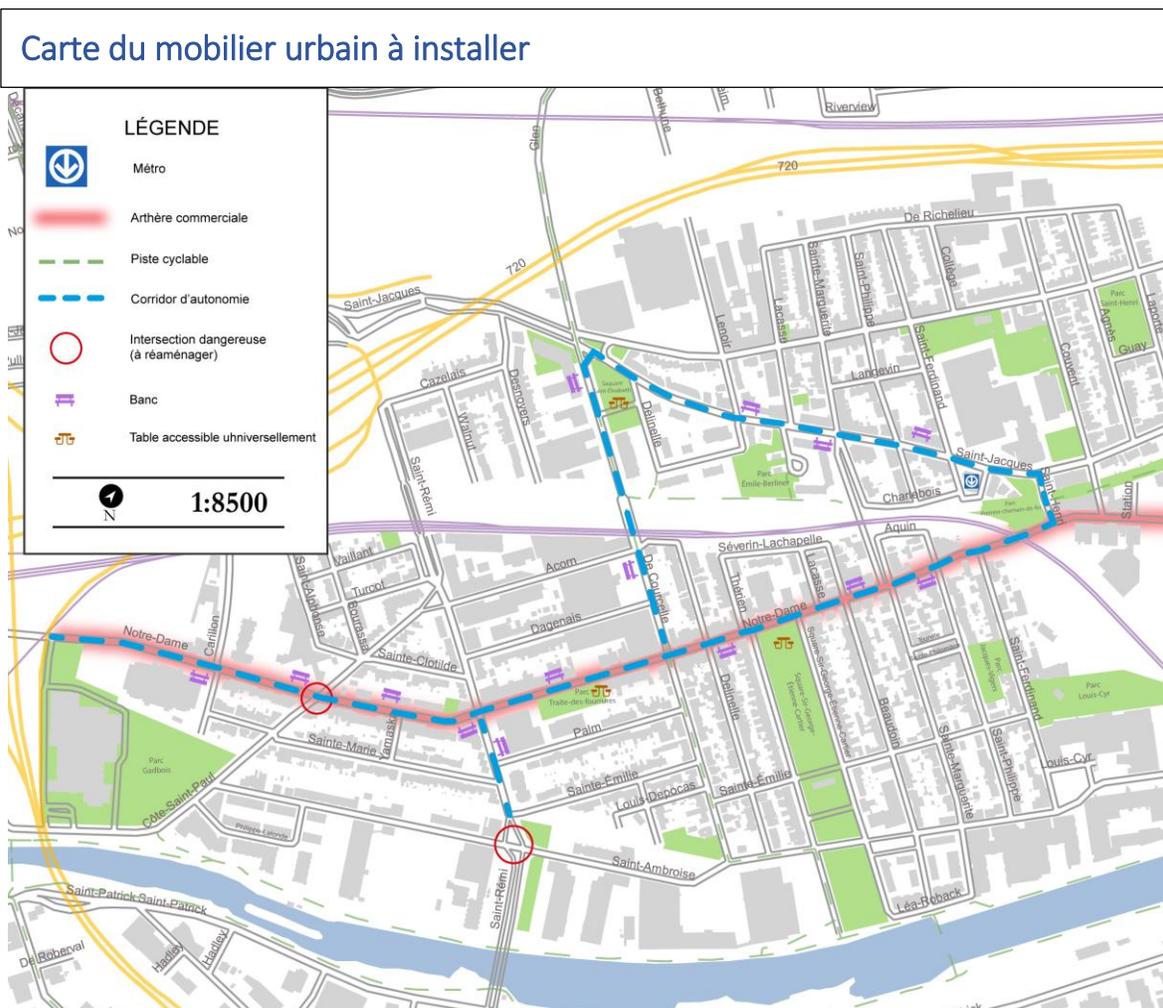
- utiliser des textures différentes au sol, notamment pour les non-voyants ;
- établir une signalisation sur le long du corridor d'autonomie pour indiquer les points d'intérêt ;
- utiliser un marquage unique et uniformisé pour le corridor d'autonomie ;
- choisir des matériaux de couleur contrastante ;
- donner la priorité aux piétons, un feu rouge dédié uniquement aux piétons ;
- éviter, lors de travaux de réfection, d'utiliser les trottoirs pour entreposer du matériel.

Verdissement et expérience positive

- combler les fosses de plantation et les bacs de béton appartenant à l'arrondissement ;
- faire des aménagements paysagers d'intérêt ;
- intégrer l'art et de la couleur dans le parcours.

Priorité pour le mobilier urbain

Comme dans l'ensemble du Sud-Ouest, Saint-Henri a un besoin criant de bancs pour permettre aux gens de se reposer. Sans doute un des aspects les plus importants à déployer sur l'ensemble des rues concernées par le corridor vu leur absence quasi totale. En effet, on ne retrouve pratiquement aucun banc et aucune rampe d'appui sur l'ensemble du territoire. Il s'agit pourtant d'une caractéristique indispensable pour les personnes à mobilité réduite. Voici les endroits approximatifs où les bancs ou rampes d'appui devraient être installés.



A titre d'exemple, un résident de Ville-Emard Côte Saint-Paul, Vincent Daoust artiste récupérateur, a réalisé ce banc mis à disposition devant l'école Notre-Dame-de-Perpetuel-Secours. Il intègre plusieurs éléments de nos recommandations, à savoir un banc en bordure de rue mais laissant libre le passage sur le trottoir (en retrait sur le gazon) et alliant l'art à l'utilité.



Partenaires nécessaires pour la mise en place du corridor d'autonomie

Société de Développement Commercial (SDC) pour:

- inciter les commerces à adopter des mesures d'accessibilité universelle ;
- ajouter du verdissement à leurs façades.

Arrondissement Le Sud-Ouest pour:

- le déneigement prioritaire des trottoirs du corridor autonomie ;
- la réparation des trottoirs et des descentes de trottoirs ;
- la réparation des trous et cavités ;
- l'installation des feux de circulation et le marquage au sol ;
- l'éclairage ;
- le mobilier urbain ;
- le verdissement.

Conclusion

Pour terminer, ce corridor permettra au quartier de Saint-Henri de se rapprocher des objectifs fixés par la ville de Montréal. En effet, depuis 2011, avec l'adoption de sa Politique municipale d'Accessibilité universelle, la ville de Montréal s'efforce de promouvoir et de favoriser l'accessibilité pour tous. Basé sur des principes comme l'inclusion, l'objectif de l'approche est de répondre à une réalité touchant tous les aspects de la vie des citoyens. Quelles que soient les capacités d'une personne, il importe que tous les services et lieux d'intérêt soient équitablement accessibles pour tous, simultanément et de manière autonome. Grâce à ce rapport, nous avons pu établir les principales actions à réaliser pour atteindre les objectifs émis par la ville.

Ce n'est pas tout...

Bien que ce rapport détaille les éléments principaux du projet de corridor d'autonomie, Prévention Sud-Ouest s'est engagé à réaliser d'autres marches exploratoires dans un futur proche. Ces marches de validation serviront à s'assurer que les besoins des résidents d'aujourd'hui et de demain seront comblés.

Bibliographie & documents de références

Arrondissement le Sud-Ouest. (2017). *Les noyaux villageois de Saint-henri – Guide de connaissance et de sensibilisation*. Ville de Montréal. Récupéré de : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GUIDE%20DE%20SENSIBILISATION%20FINAL%20FINAL.PDF

Arrondissement le Sud-Ouest. (2018). *Plan de développement urbain, économique et social turcot* (PDUÉS). Ville de Montréal. Récupéré de <https://www.realisonsmtl.ca/pduesturcot>

Concertation Ville-Émard Côte-Saint-Paul. (2017). *Propositions pour un corridor autonomie : Groupe de travail sécurité, transports actifs, parcs et espaces publics*.

National Association of City Transportation Officials. (2013). *Urban Street Design Guide*. Island Press. [PDF]

Prévention Sud-Ouest. (2016). *Rapport du projet QADA : Projet de cartographie des chemins sécuritaires pour les déplacements des aînés à pied et en aide à la mobilité motorisée*. [PDF]

Prévention Sud-Ouest. (2016). *Rapport de la marche exploratoire sur les rues du Centre et Laprairie*. [PDF]

Prévention Sud-Ouest. (2012). *Rapport : Marches exploratoires – Recueil*. [PDF]

Société logique. (2017). *Pour un quartier réellement durable et inclusif*. [PDF]

Société Logique. (s. d.). *Design universel*. Récupéré de : <https://societelogique.org/>

Solidarité Saint-Henri. (2018). *Plan de développement populaire (PDPop)*. Récupéré de : http://www.solidarite-sh.org/sites/solidarite-sh.org/files/plan_de_dev_populaire-avril_2018.pdf

Solidarité Saint-Henri. (2017). *Plan de développement populaire pour l'ouest de Saint-Henri*. Ville de Montréal. Récupéré de http://www.solidarite-sh.org/sites/solidarite-sh.org/files/plan_de_dev_populaire-avril_2018.pdf

Ville de Montréal. (2018). *Profil sociodémographique : Arrondissement du Sud-Ouest*. [PDF]

Ville de Montréal. (s.d.). *Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal*. Récupéré de : <http://ville.montreal.qc.ca/>