

Université 
de Montréal

AMÉ11
Exposition de la Faculté
de l'Aménagement

Urbanisme

Frédéric du Verle

supervisé par Prof. Daniel Gill

Les Navettes Or de Montréal, ou la mobilité des aînés

Frédéric du Verle

supervisé par Daniel Gill

LES NAVETTES OR DE MONTRÉAL, OU LA MOBILITÉ DES AÎNÉS

AMÉ11
Exposition de la Faculté de l'Aménagement

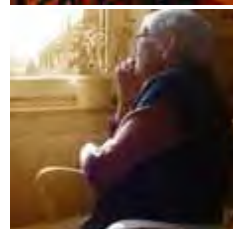
VIELLISSEMENT DE LA POPULATION : la part des **65 ANS ET PLUS** devient plus importante ou égale à celle de la population active.



La **MOBILITÉ INDIVIDUELLE** accrue a engendré une dépendance à la voiture.

Le **VIELLISSEMENT** provoquant la baisse de la santé et des finances, provoque :

une **LIMITE** des **DÉPLACEMENTS DES AÎNÉS**.



PROBLÈMES chez les aînés dus à la perte de **MOBILITÉ** :

- exclusion **SOCIALE**
- perte d'activités
- isolement
- dégradation de la **SANTÉ**
- etc.

Beaucoup s'accordent sur le **RÔLE** important des personnes âgées au sein de la société : **ÉCONOMIQUE / SOCIAL**.

L'Organisation Mondiale de la Santé propose en 2001 l'**ACTIVE AGEING** comme moyen de promouvoir l'intégration des aînés par le développement de leurs activités et leur interactions, nécessitant d'être activement **SOUTENU** par l'**ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS**.

Ceci a donné naissance à des programmes comme celui des : « **VILLES AMIES DES AÎNÉS** »

Les **NAVETTES OR** répondent-elles à ce **CONTEXTE** ?

Problèmes et solutions

Frédéric du Verle

supervisé par Daniel Gill

LES NAVETTES OR DE MONTRÉAL, OU LA MOBILITÉ DES AÎNÉS

AMÉ11
Exposition de la Faculté de l'Aménagement

10 lignes, un passage toutes les 55 minutes, en moyenne, entre 9h et 16h

S'entrecroisent et en alternance du LUNDI au VENDREDI

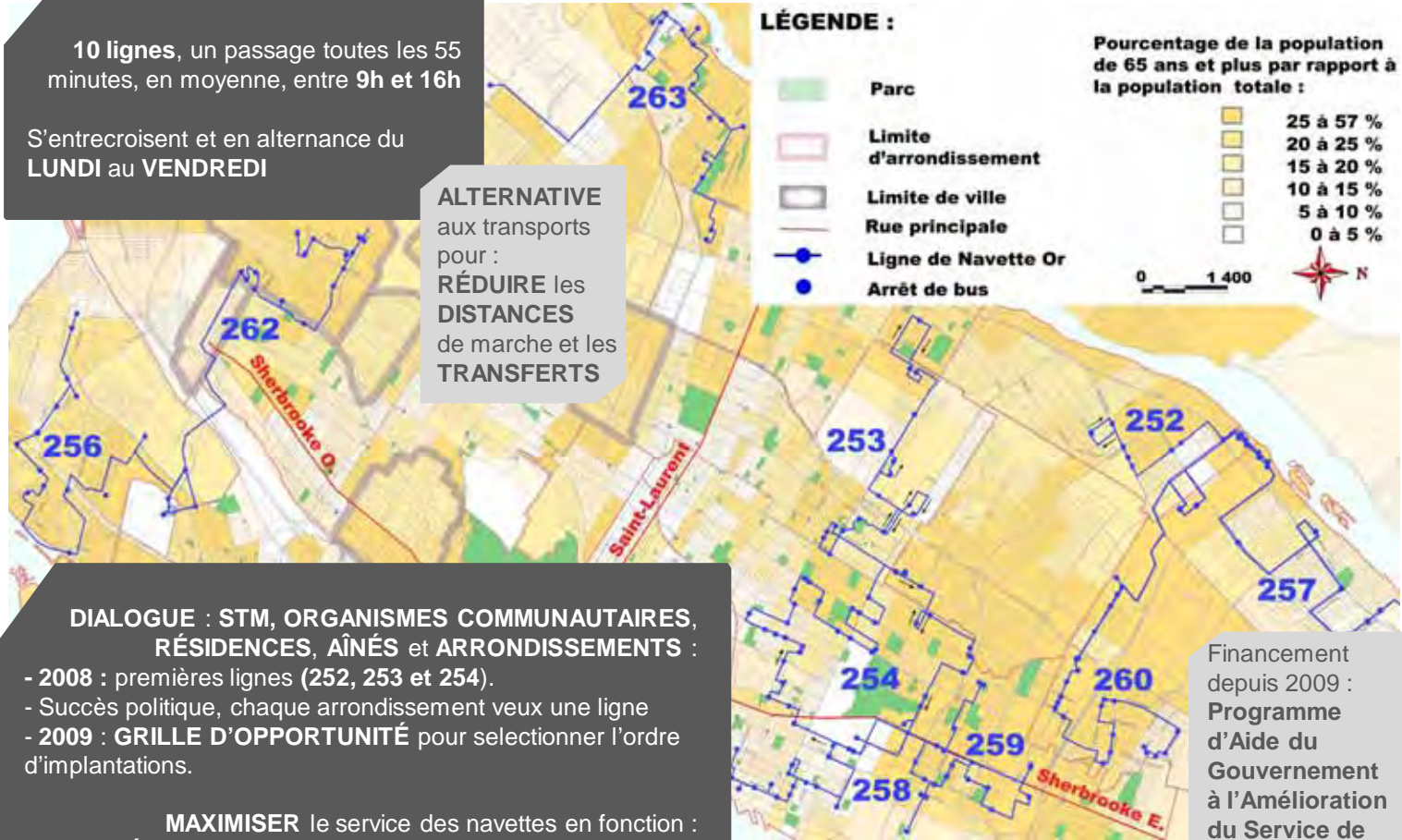
ALTERNATIVE aux transports pour : RÉDUIRE les DISTANCES de marche et les TRANSFERTS

DIALOGUE : STM, ORGANISMES COMMUNAUTAIRES, RÉSIDENCES, AÎNÉS et ARRONDISSEMENTS :

- 2008 : premières lignes (252, 253 et 254).
- Succès politique, chaque arrondissement veut une ligne
- 2009 : GRILLE D'OPPORTUNITÉ pour sélectionner l'ordre d'implantations.

MAXIMISER le service des navettes en fonction :

- DENSITÉ de personne âgées
- SERVICE déjà disponible.
- CONSTANCE des horaires pour créer des habitudes



Financement depuis 2009 : Programme d'Aide du Gouvernement à l'Amélioration du Service de Transport

Le réseau



Les bus sont très **IDENTIFIABLES** mais se **CONFONDENT** avec ceux pour personnes handicapés.

L'intérieur prévu pour 20 personnes assises est **CONFORTABLE** et **SÉCURITAIRE**.



4 MARCHES limitent l'accès au bus.

Le mode de paiement est **FACILE** d'utilisation mais permet à **tout le monde** de monter à bord, pouvant gêner la **TRANQUILITÉ** et sécurité des aînées.

Frédéric du Verle
supervisé par Daniel Gill

LES NAVETTES OR DE MONTRÉAL, OU LA MOBILITÉ DES AÎNÉS

*AMÉ11
 Exposition de la Faculté de l'Aménagement*

Les arrêts sont **DIFFÉRENCIÉS** par une couleur mais **PAS IDENTIFIABLES, NI AMMÉNAGÉS** avec des bancs ou des abris contre les intempéries.



Manque de **FLEXIBILITÉ** des arrêts **DÉCOURAGEANT** l'utilisation :

- PEU** nombreux
- ÉLOIGNÉS** les uns des autres
- DÉTOUR** impossibles
- MANQUE** d'aménagement

Manque de maximisation du réseau : **12 MINIBUS** pour **10 LIGNES** qui pourraient faire tourner l'ensemble du réseau en continu.
 Les minibus permettent de faire du **PORTE-À-PORTE**.

Le matériel



TRACÉ TYPE :

Les **TRACÉS** sont contenus dans l'**ARRONDISSEMENT**

Desservir le plus de **RÉSIDENCES** (rouge) et **SERVICES** (noir).

Chaque ligne doit **OBLIGATOIREMENT** passer par un **CENTRE COMMERCIAL**, lieu de service et de sociabilisation par excellence des personnes âgées.

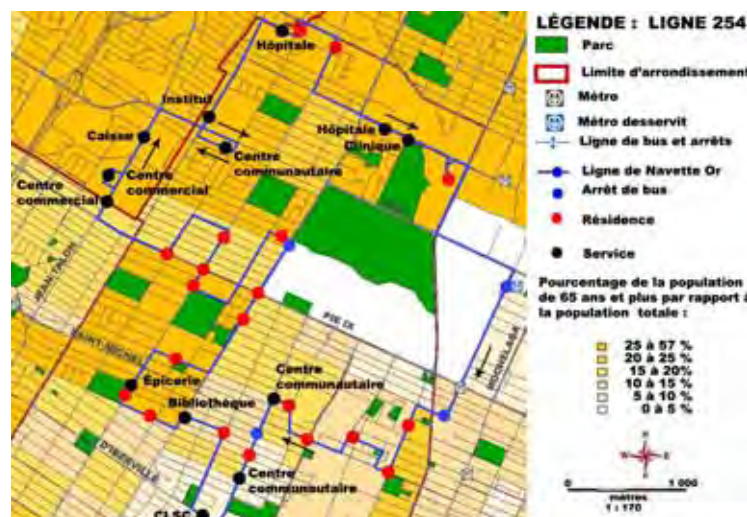
Malgré que **TOUTES** les **RÉSIDENCES** reliées : très **PEU D'UTILISATEURS**

Frédéric du Verle

supervisé par Daniel Gill

LES NAVETTES OR DE MONTRÉAL, OU LA MOBILITÉ DES AÎNÉS

*AMÉ11
Exposition de la Faculté de l'Aménagement*



TRACÉ NON FONCTIONNEL :

Boucle **UNI-DIRECTIONNELLE** de 1H30

Zones **DENSES PEU DESSERVIES** au profit des résidences se trouvant dans les zones peu denses

TRACÉS pas assez flexibles avec toutes ces **CONTRAINTES**.

Mauvais bassin de population visé : - les aînés n'ont **PAS** forcément **BESOIN** de **SORTIR DES RÉSIDENCES**, avec tout à leur disposition.

Le tracé



Malgré un très **BON ACCUEIL** du réseau et la satisfaction des utilisateurs, il n'y a qu'une très **FAIBLE FRÉQUENTATION**, car :

- Plusieurs **DYSFONCTIONNEMENTS** dans le **MATÉRIEL** (en voie d'être corrigés)
- Un **MANQUE** de **PUBLICITÉ** récurrent

C'est surtout le **PRINCIPE À LA BASE** de la planification du réseau qui est **INCOHÉRENT** :

ne visant que les personnes âgées en **RÉSIDENCES** et délaissant les quartiers de forte densité qui en ont plus besoin.

La mobilité au service de l' « active ageing »



Frédéric du Verle

supervisé par Daniel Gill

**LES NAVETTES OR DE
MONTRÉAL, OU LA
MOBILITÉ DES AÎNÉS**

AMÉ11
*Exposition de la Faculté
de l'Aménagement*

Problème récurrent du **MANQUE DE FLEXIBILITÉ** surtout au niveau des arrêts :

On peut considérer le système de **BUS À LA DEMANDE**, comme alternative :

Un bus qui détourne son trajet sur demande préalablement programmée par téléphone et/ou sur inscription.



La **PÉRENNITÉ** du projet est remise en question, car **LES AIDES** du programme gouvernemental qui **FINANCE LE PROJET** vont prendre fin en 2011 / 2012 **SANS CERTITUDE DE RENOUVELLEMENT**.

Il faudrait renforcer ce projet nécessaire à la communauté surtout que **MONTRÉAL** a postulé au programme **VILLES AMIES DES AÎNÉS**.

Il ne faut pas **PENSER** le réseau des Navettes Or comme des lignes de bus mais **DES ZONES DE BUS**

Un projet important à réadapter