

# Analyse des pratiques de déplacements des piétons âgés en banlieue

## Mise en contexte

Le vieillissement de la population est un phénomène bien actuel dans les sociétés occidentales. Au cours des prochaines décennies, la part de la population âgée de 65 ans et plus augmentera au sein de la population du Québec. Ce phénomène est fort présent dans les premières banlieues montréalaises édifiées pour la plupart au tournant des années cinquante.

Ce vieillissement de la population est un défi majeur pour le territoire de Longueuil. Situé sur la rive-sud de l'île de Montréal, Longueuil est un territoire de banlieue relativement urbanisé. Faisant partie de la première couronne suburbaine de la CMM, cette banlieue est aux prises avec le phénomène du vieillissement de la population. Parmi les différents secteurs de l'agglomération, l'arrondissement du Vieux-Longueuil montre d'importantes concentrations de personnes âgées, soit des individus de 65 ans et plus.

Même si les conséquences du vieillissement sont variables d'un individu à un autre, les aînés ont tendances à diminuer leur nombre de déplacements ou bien se tourner vers d'autres modes de déplacements que l'automobile, notamment la marche et le transport en commun. Or, dans un contexte d'étalement et de dépendance à la voiture, il y a lieu de questionner les conditions de marche et d'accès aux commerces et services.

## Analyse

Le projet propose l'observation non-participante des comportements de marche des piétons âgés de manière à révéler les difficultés et certains conflits avec l'environnement qu'ils peuvent rencontrer.

Les observations ont été faites sur 2 jours consécutifs et à différentes périodes de la journée, soit le matin, le midi et l'après-midi. Deux sites ont été identifiés pour chaque destination commerciale, dont 3 périodes d'observation pour chaque site.

A – Au total, 40 personnes ont été dénombrées dans une session de 30min d'observation. 62,5% des individus ont emprunté le trajet dominant (nombre de piétons important) alors que seulement 37,5% de ces derniers ont opté pour le trajet secondaire (nombre de piétons moins important) afin de se rendre au centre d'achat.

B – Au total, 30 personnes ont été dénombrées lors d'une session de 30min d'observation. Le trajet dominant a été emprunté par 73% des individus contre 27% des personnes qui ont emprunté le trajet secondaire pour se rendre au centre d'achat.



## Territoire à l'étude

L'agglomération de Longueuil avait une population totale de 405 166 habitants en 2012, soit 27,9% de la population de la Montréalie et 5,1% de l'ensemble du Québec (ISQ, 2012).



Source: ca.images.search.yahoo.com

## Question explorée

Dans certaines destinations clé du Vieux-Longueuil, est-ce que les piétons âgés se déplacent dans le confort et la sécurité?

Site A: Parcours de marche vers l'entrée de la Place Longueuil



X Absence ou fin de trottoirs      → Trajet dominant      → Trajet secondaire



Absence de supports et de mobilier urbains rend les piétons âgés encore plus vulnérables lors de leurs déplacements.

## Évolution de la population âgée de 65 ans et plus

Secteur	2011	2021	2031
Agglomération de Longueuil	16,4%	21,8%	26,1%
Agglomération de Montréal	16,6%	18,1%	21,3%
Couronne Nord	11,2%	15,7%	20,6%
Couronne Sud	11,8%	16,2%	21,0%
Laval	15,3%	18,5%	22,7%

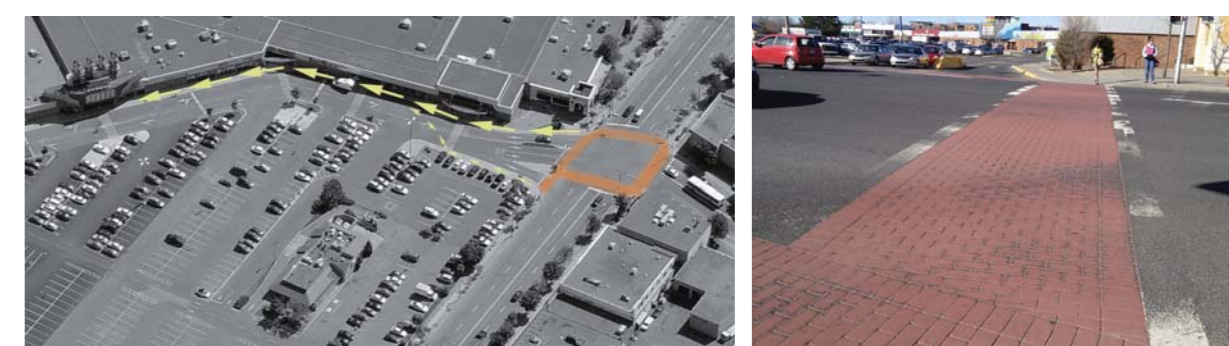
La part des personnes âgées de 65 ans et plus est en augmentation constante jusqu'en 2031.

Longueuil vieillit plus rapidement en raison d'une forte concentration de la population âgée. Cette croissance prononcée met en question l'adaptation de ce territoire au potentiel de la mobilité des personnes âgées.

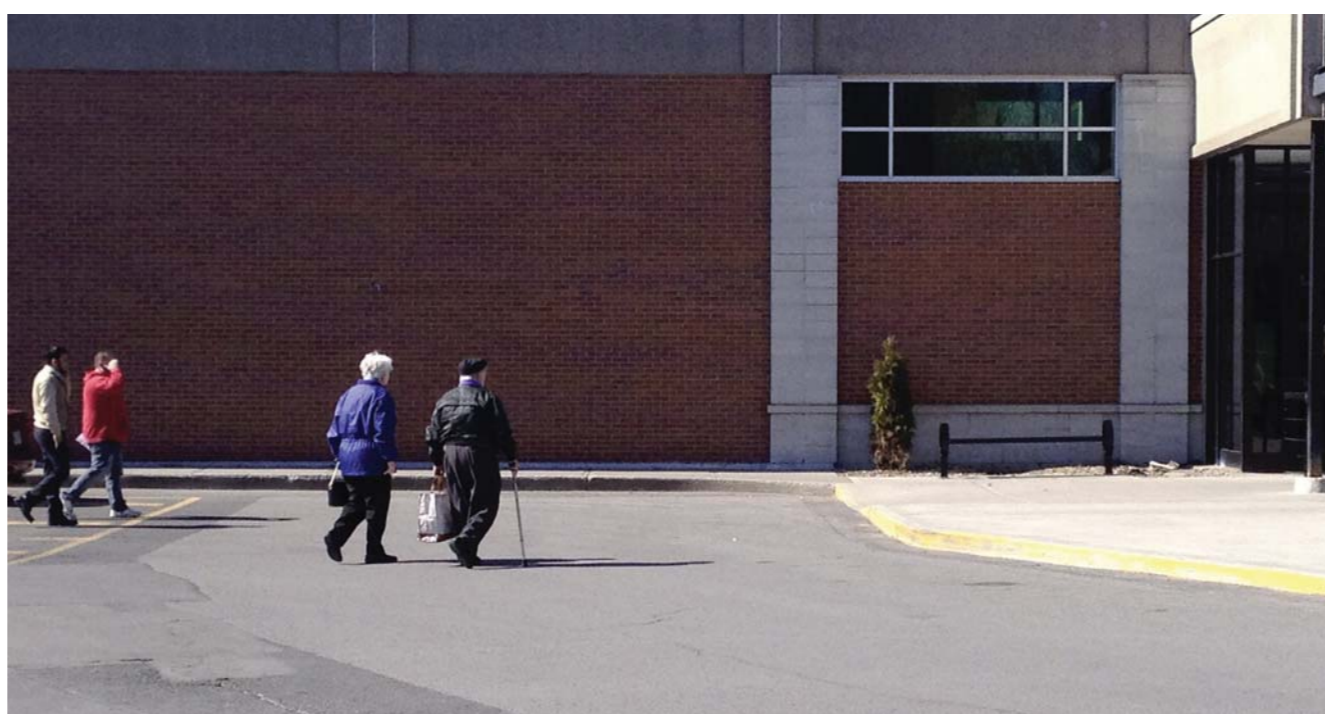
Site B: Parcours de marche à la sortie de la place Jacques-Cartier



X Traverse piétonne limitée      → Trajet dominant      → Trajet secondaire



Faible lien de transport en commun aux entrées de la Place Jacques-Cartier. Installation des dalles à la jonction de la rue Ste-Foy et le chemin de Chambly.



De manière générale, la sécurité semble être défaillante dans ces deux destinations commerciales analysées, tout particulièrement pour les personnes âgées et encore plus pour les personnes à mobilité réduite qui ont tendance à traverser très lentement.

Cette étude de cas en lien avec les déplacements à pieds vise la proposition de pistes de réflexion en matière d'aménagement susceptibles d'améliorer la sécurité des piétons âgés en banlieue.

## Pistes à prioriser

En matière de la mobilité des personnes âgées, il faut donc repenser ces espaces afin d'offrir une accessibilité basée sur la sécurité des piétons, en particulier celle des personnes âgées.

Sécuriser l'interaction entre le piéton et l'automobile;

Renforcer le lien entre l'accès aux transports en commun et les entrées des centres d'achat en créant un cheminement plus direct;

Rétrécir la chaussée, comme la rue Joliette, dégagant la place pour l'implantation d'arbres et de supports qui permettraient de créer un écran de protection pour les piétons;

Miser davantage sur l'accessibilité sécuritaire, notamment aux intersections, en repensant l'aménagement de trottoirs continus vers les destinations commerciales.