

A photograph of a modern brick building with a stone-paved walkway and greenery. The building has a red brick facade and a dark grey section. There are balconies with glass railings. A black metal fence runs along the side of the building. The foreground is filled with green grass and bushes. The sky is clear and blue.

Présentation

**MOBILITÉ ACTIVE :
POUR TOUS LES ÂGES, TOUTE L'ANNÉE**



Présenté par :

Victor Bouguin

Conseiller - Mobilité et aménagement



DÉROULEMENT



1

Portrait du vieillissement



2

Obstacles à la mobilité



3

**Mieux aménager pour la
mobilité active**



4

Messages clés

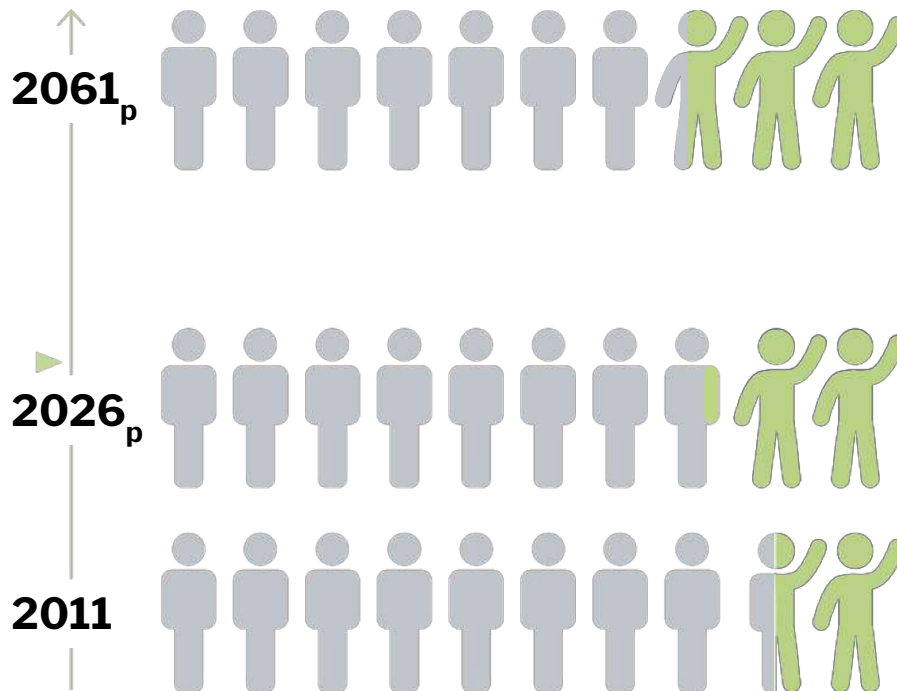
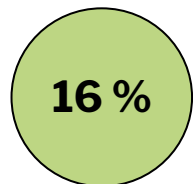
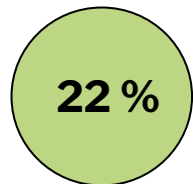
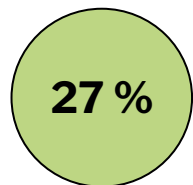


1

**PORTRAIT DU
VIEILLISSEMENT**

PORTRAIT DÉMOGRAPHIQUE DU VIEILLISSEMENT

Proportion des personnes de 65 ans et plus, au Québec



À partir de 25%, on parle de vieillissement de la population

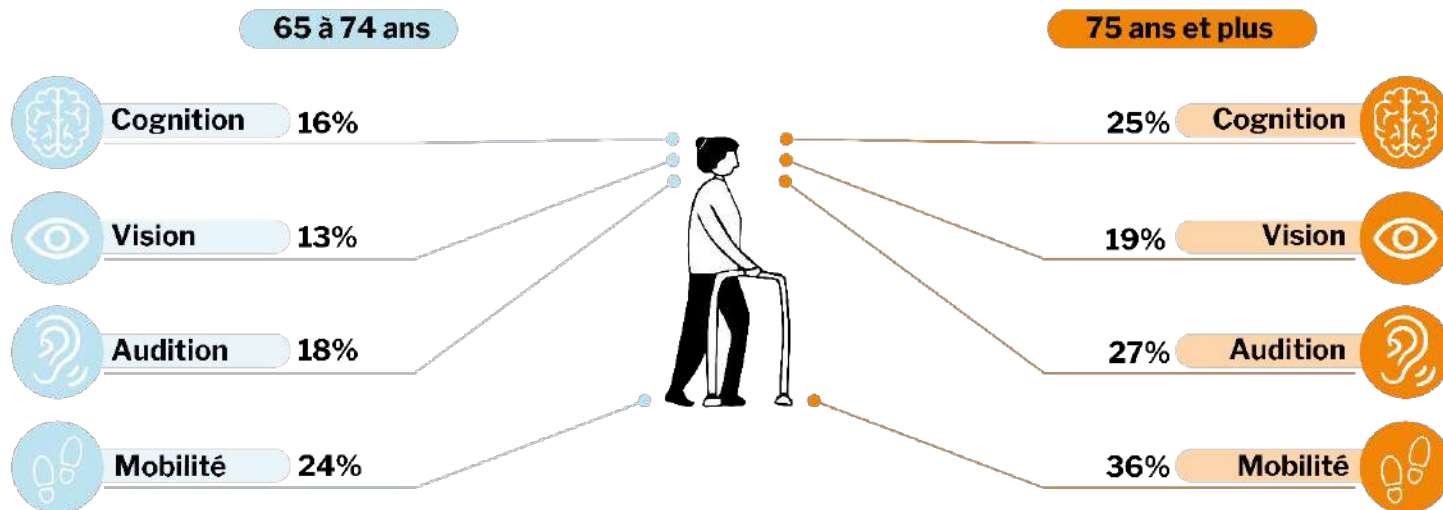
TAUX D'INCAPACITÉ DES PERSONNES ÂNÉES AU

Québec

Une incapacité est une situation physique, morphologique ou cognitive qui empêche la personne atteinte de réaliser certaines tâches ou activités sans aide technique.

ISQ, 2013

Taux de personnes atteintes d'incapacités selon le groupe d'âge au Québec, en 2023



Source: Vivre en Ville, d'après ISQ, 2023

LE DÉCONDITIONNEMENT

L'ensemble des conséquences physiques, mentales et sociales liées à l'inactivité, à une période de sédentarité ou à la sous-stimulation intellectuelle et sociale

ISQ, 2013

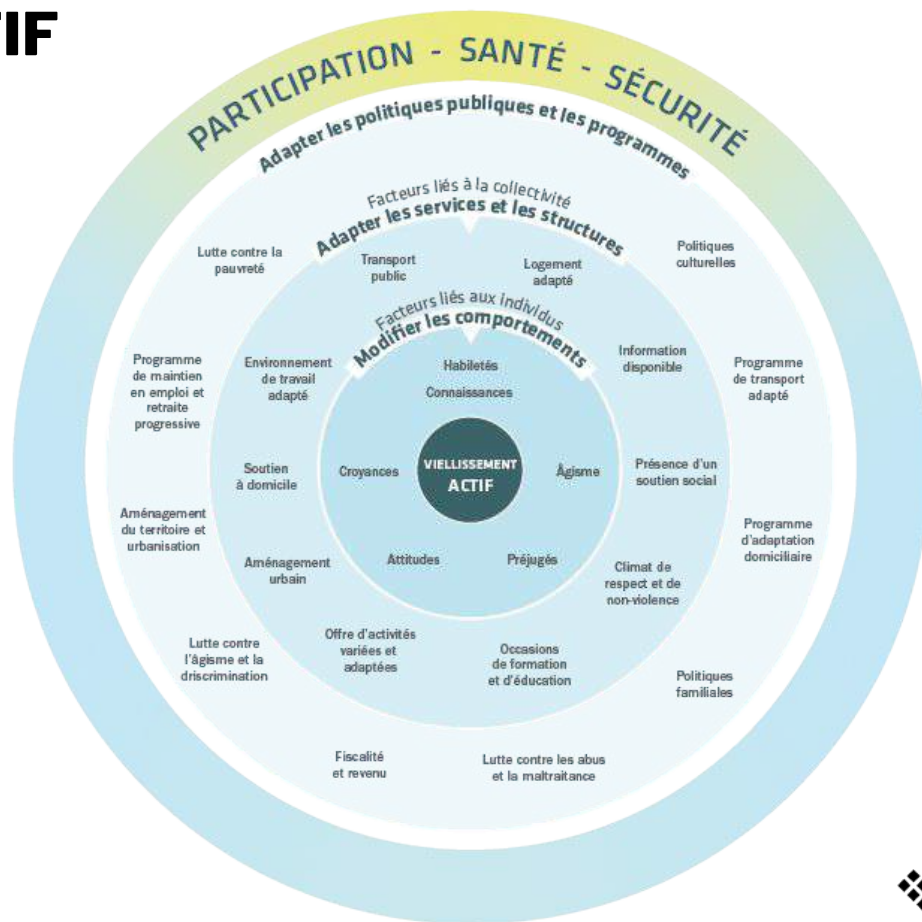


Source: Vivre en Ville

LE VIEILLISSEMENT ACTIF

« Vieillir en restant actif » est le processus qui aide à optimiser les possibilités de **participation**, de bonne **santé** et de **sécurité** afin d'accroître la qualité de vie pendant la vieillesse.

Source: Québec, 2009



Source: Vivre en Ville, adapté de Québec, 2009

2

OBSTACLES À LA MOBILITÉ

DÉFINITIONS

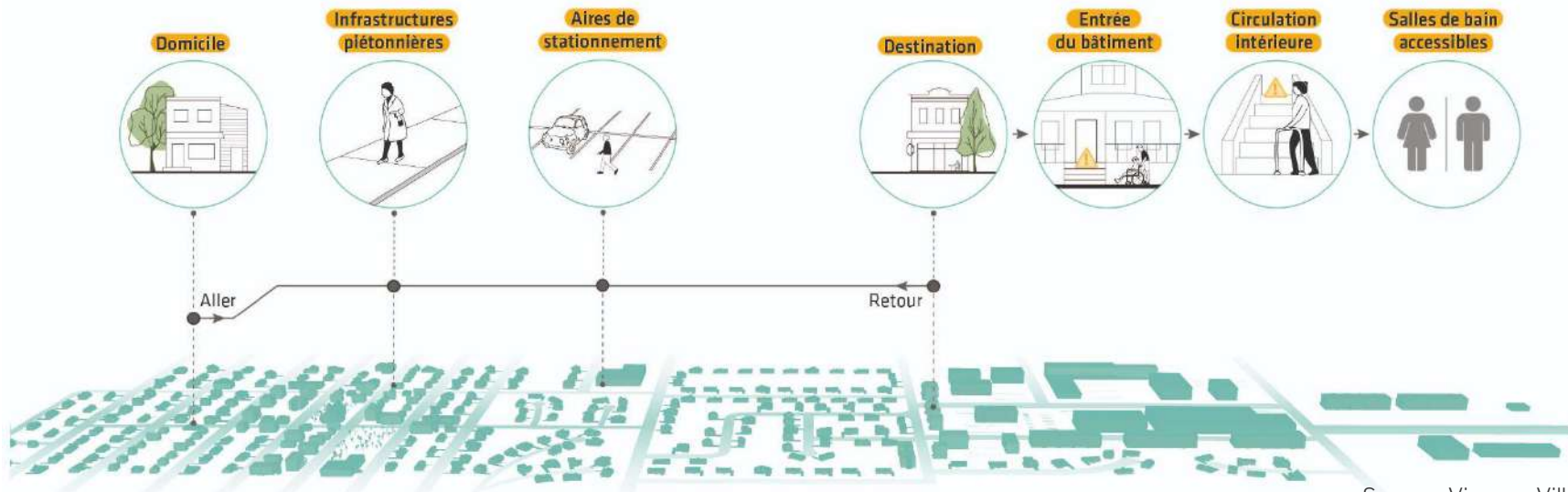
Chaîne de déplacement

L'ensemble des infrastructures publiques et les moyens de transport, public ou privé, [...] qui permet de relier un point d'origine à une destination.

OPHQ,2024

Bris de chaîne de déplacement

- étape infranchissable/inaccessible
- nuire à l'ensemble du déplacement/impossibilité de poursuivre



OBSTACLES À LA CIRCULATION

Trottoir discontinu



Obstruction permanente



Trottoir étroit



Trottoir absent



Obstruction temporaire



Surfaces inégales
(entrée charretière et fissures)



OBSTACLES À L'ACCÈS AUX BÂTIMENTS

Stationnement adapté éloigné de la porte d'entrée



Présence d'une marche



Absence de rampe et de main courante



Entrée glacée



Absence de rampe d'accès



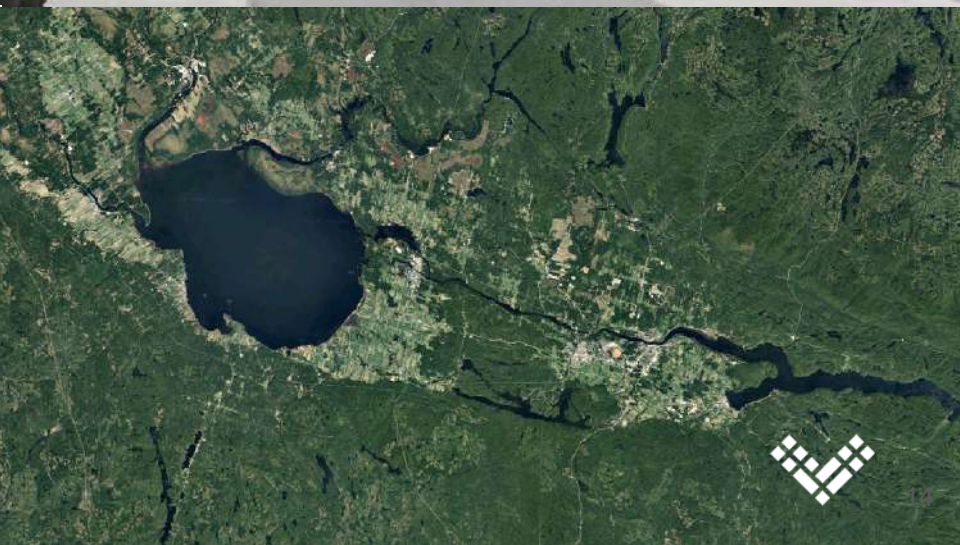
Main courante inadéquate



3

**MIEUX AMÉNAGER
POUR LA MOBILITÉ
ACTIVE**

Mieux construire nos bâtiments, nos rues, nos quartiers, nos agglomérations



L'environnement bâti et son aménagement

Environnement bâti

Résultat des aménagements en lien avec l'occupation humaine du territoire.

- tissu urbain (voies, îlots, parcelles)
- cadre bâti
- densité et compacité
- distribution des activités et des équipements
- réseaux viaires et autres

Vivre en Ville, s.d.



Source : Vivre en Ville

3.1 Adapter les aménagements

Design universel et accessibilité universelle

De quoi s'agit-il?

Design universel

C'est l'aménagement du territoire favorisant un environnement qui permet de vivre l'espace de façon identique ou similaire, autonome et simultanée par tous les usagers, qu'ils aient des limitations fonctionnelles ou non.

Société Logique, s.d.

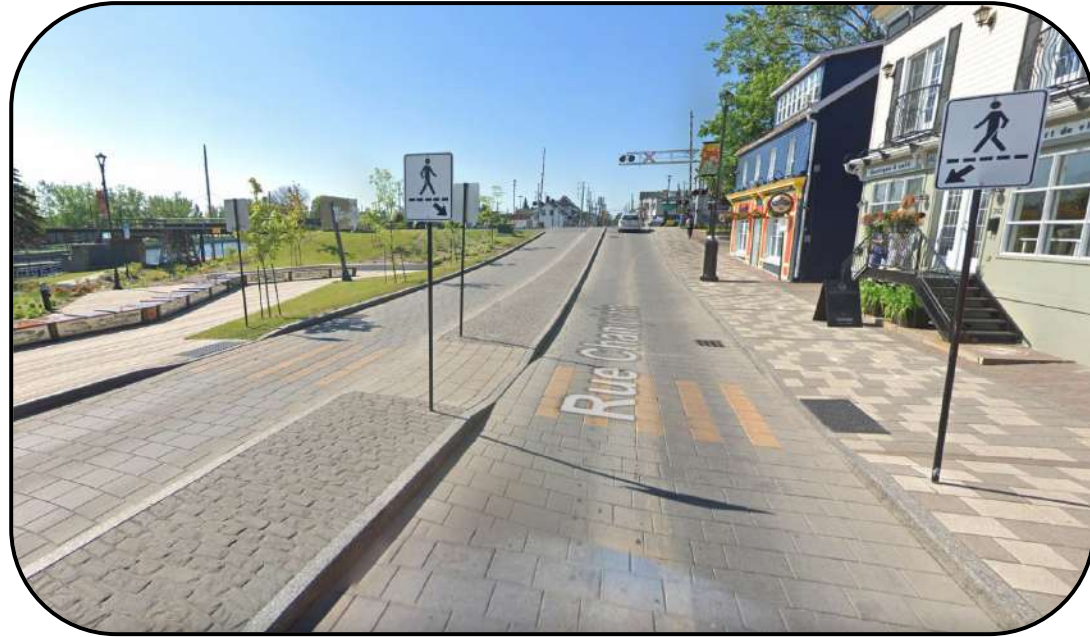


Source : Vivre en Ville

Design universel et accessibilité universelle

À quoi ça sert?

1 Se déplacer de manière autonome



Source : Google maps

Design universel et accessibilité universelle

À quoi ça sert?

- 1 Se déplacer de manière autonome
- 2 Accéder à tous les services



Source : Vivre en Ville

Design universel et accessibilité universelle

À quoi ça sert?

- 1 Se déplacer de manière autonome
- 2 Accéder à tous les services
- 3 Utiliser les équipements



Source : Vivre en Ville

Design universel et accessibilité universelle

À quoi ça sert?

- 1 Se déplacer de manière autonome
- 2 Accéder à tous les services
- 3 Utiliser les équipements
- 4 Se sentir en sécurité



Source : Vivre en Ville

Design universel et accessibilité universelle

À quoi ça sert?

- 1 Se déplacer de manière autonome
- 2 Accéder à tous les services
- 3 Utiliser les équipements
- 4 Se sentir en sécurité
- 5 **Vivre comme tout le monde**



Source : Vivre en Ville

Design universel et accessibilité universelle

Comment faire?

- 1 Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées



Design universel et accessibilité universelle

Comment faire?

- 1 Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées
- 2 Différents types de circulation (piétons, cyclistes, véhicules) séparés



Design universel et accessibilité universelle

Comment faire?

- 1 Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées
- 2 Différents types de circulation (piétons, cyclistes, véhicules) séparés
- 3 Revêtement ferme, contrasté et bien entretenu



Design universel et accessibilité universelle

Comment faire?

- ① Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées
- ② Différents types de circulation (piétons, cyclistes, véhicules) séparés
- ③ Revêtement ferme, contrasté et bien entretenu
- ④ Cheminement rectiligne ou dénivellations sécuritaires



Design universel et accessibilité universelle

Comment faire?

- ① Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées
- ② Différents types de circulation (piétons, cyclistes, véhicules) séparés
- ③ Revêtement ferme, contrasté et bien entretenu
- ④ Cheminement rectiligne ou dénivellations sécuritaires
- ⑤ Présence de mobilier de repos ou de socialisation



Design universel et accessibilité universelle

Comment faire?

- ① Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées
- ② Différents types de circulation (piétons, cyclistes, véhicules) séparés
- ③ Revêtement ferme, contrasté et bien entretenu
- ④ Cheminement rectiligne ou dénivellations sécuritaires
- ⑤ Présence de mobilier de repos ou de socialisation
- ⑥ Temps suffisant pour traverser



Design universel et accessibilité universelle

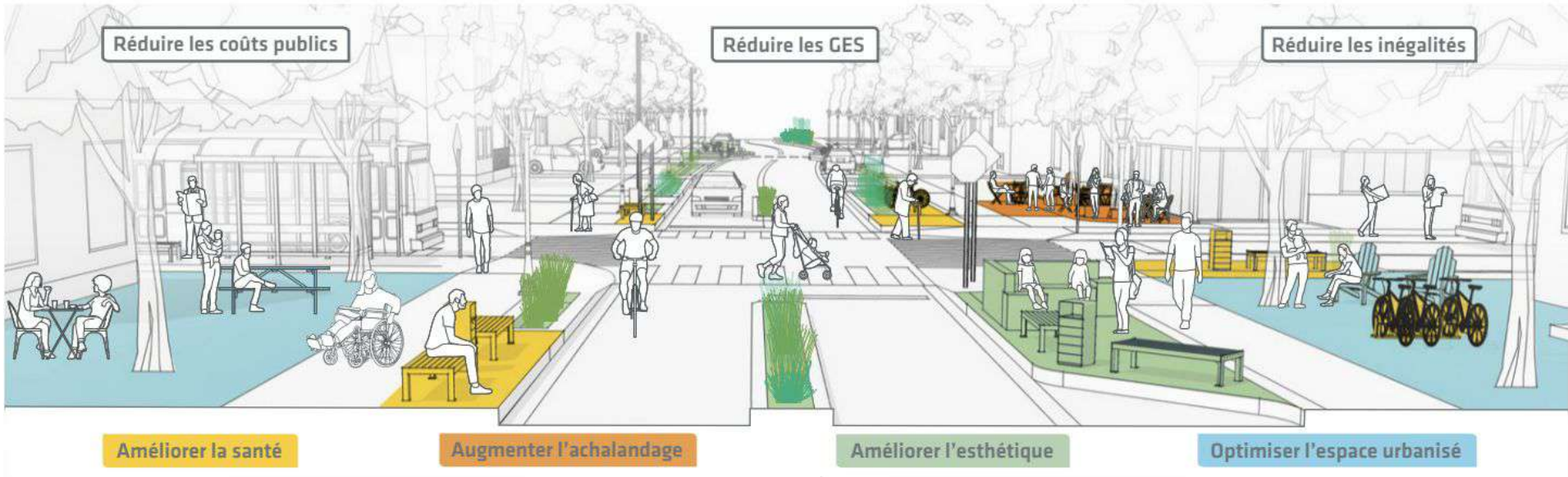
Comment faire?

- 1 Voies de circulation larges, rectilignes et non encombrées
- 2 Différents types de circulation (piétons, cyclistes, véhicules) séparés
- 3 Revêtement ferme, contrasté et bien entretenu
- 4 Cheminement rectiligne ou dénivellations sécuritaires
- 5 Présence de mobilier de repos ou de socialisation
- 6 Temps suffisant pour traverser
- 7 Éclairage suffisant



Rues apaisées

- espace qui se distingue
- chaussée restreinte
- rue relativement courte
- vitesses réduites
- circulation véhiculaire faible
- aménagement à échelle humaine
- stationnement sur rue limité
- espaces sûrs et confortables
- chaussée pour tout le monde



PUBLICATION CONCEPTION ET MISE EN OEUVRE DE RUES APAISÉES

Des fiches conçues pour outiller les municipalités



Conception et mise en œuvre de rues partagées
ARTICULER DIFFÉRENTES MESURES POUR CRÉER DES RUES PARTAGÉES ET DES RUES ÉTROITES

Conception et mise en œuvre de rues partagées
ÉVALUER LES POSSIBILITÉS OFFERTES ET FAIRE LES CHOIX APPROPRIÉS

Conception et mise en œuvre de rues partagées
LA SÉCURITÉ ET LA CONVIVIALITÉ DES RUES, UNE URGENCE D'AGIR

Les rues, un lieu de vulnérabilité pour les piétons et les cyclistes

Chaque jour au Québec, plus de huit millions de très jeunes sont touchés par un véhicule. Tous les dix jours, un piéton est tué. Bien que le taux moyen global a augmenté pour l'ensemble des régions du Québec, l'augmentation des décès est particulièrement inquiétante dans certaines régions de 18,7 à 20,6 décès en 2019 par rapport à la moyenne de la province (16,6) et de 14,4 au niveau national en 2018.

Les différents dangers ne sont pas égaux en cas de collision. Alors que les collisions de type « face à face » sont les plus dangereuses pour les piétons et les cyclistes, les collisions de type « coup de poignard » sont les plus dangereuses pour les véhicules. Les collisions de type « coup de poignard » sont les plus dangereuses pour les piétons et les cyclistes, les collisions de type « face à face » sont les plus dangereuses pour les véhicules.

La vitesse, un facteur aggravant

Plusieurs ont réintroduit ou cherché à réintroduire un réseau de vitesse de 30 km/h, les zones résidentielles agglomérées les plus denses du Québec. Il est important de noter que dans ces zones, les collisions ont augmenté de façon significative.

Plus que la réglementation ou la création d'une zone 30, ce sont surtout les caractéristiques des rues et le comportement des autres usagers qui influencent les collisions. La qualité de l'aménagement est donc essentielle pour réduire les collisions.

95% Taux de mortalité des piétons et des cyclistes dans les collisions de type « coup de poignard ».

66% Taux de mortalité des piétons et des cyclistes dans les collisions de type « face à face ».

20% Taux de mortalité des piétons et des cyclistes dans les collisions de type « coup de poignard ».

40% Taux de mortalité des piétons et des cyclistes dans les collisions de type « face à face ».

30 km/h Vitesse maximale recommandée pour les zones résidentielles agglomérées les plus denses.

50 km/h Vitesse maximale recommandée pour les zones résidentielles agglomérées.

70 km/h Vitesse maximale recommandée pour les zones résidentielles agglomérées.



Source: Vivre en Ville

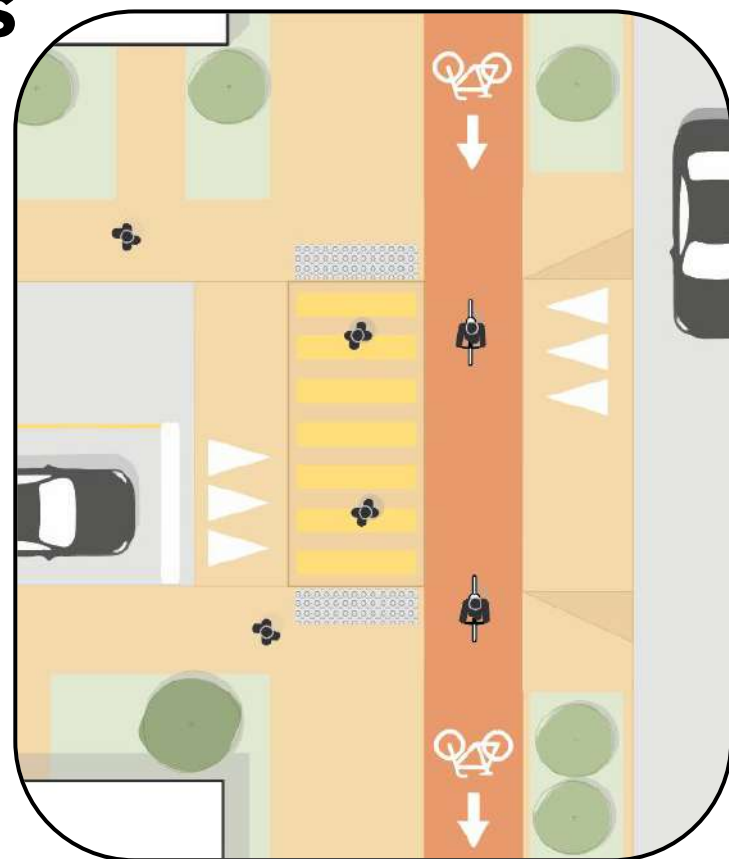
Exemples de bonnes pratiques

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Trottoirs traversants

Souligner la différence hiérarchique entre les voies et assurer la priorité des modes de déplacements actifs le long de la voie principale

- Éliminer le dénivelé pour les personnes qui se déplacent sur le trottoir ou la piste cyclable
- Imposer une déviation verticale aux véhicules lors du franchissement du trottoir et de la piste cyclable
- Éliminer la bordure soulignant le virage



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Trottoirs traversants

Souligner la différence hiérarchique entre les voies et assurer la priorité des modes de déplacements actifs le long de la voie principale

- Éliminer le dénivelé pour les personnes qui se déplacent sur le trottoir ou la piste cyclable
- Imposer une déviation verticale aux véhicules lors du franchissement du trottoir et de la piste cyclable
- Éliminer la bordure soulignant le virage

Un aménagement qui replace les priorités

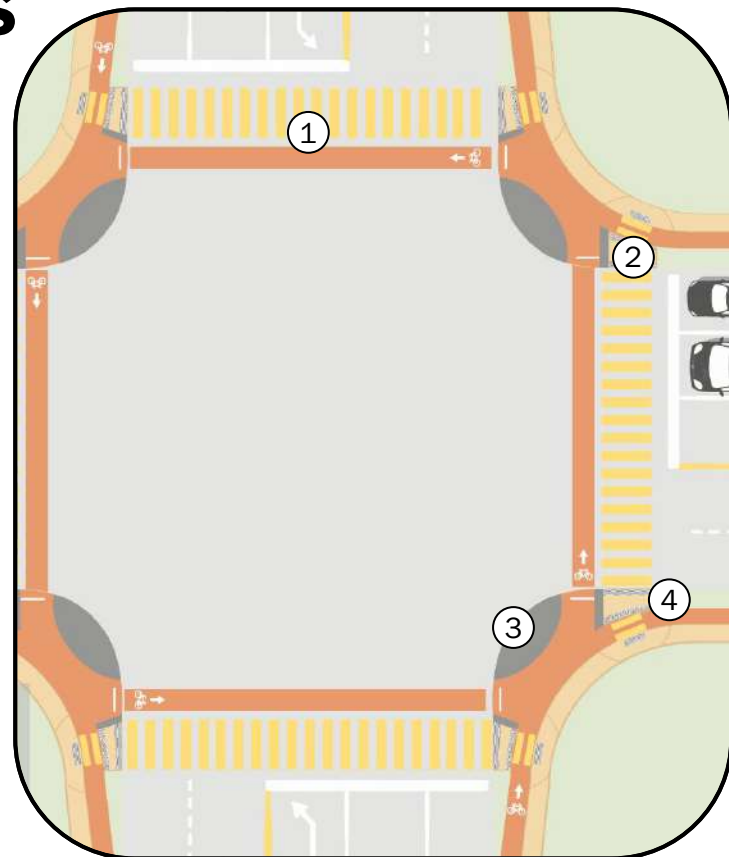


EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Intersections protégées

Principales composantes:

- ① Décalage des passages piétonniers et cyclables
 - ② Zones d'attentes avancées
 - ③ Îlots de protection
 - ④ Éléments de guidance
- + Cycle de feux distinct



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Trottoirs traversants

Améliorer la sécurité aux intersections en limitant les conflits entre les modes.

- Augmenter la visibilité des cyclistes et des personnes à pied pour les automobilistes qui effectuent un virage
- Assurer un parcours continu pour les modes actifs
- Permettre une traversée en deux temps pour les cyclistes effectuant un virage à gauche



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Canalisation aux intersections

Assurer une perméabilité filtrée selon les modes de déplacement

- Éviter l'utilisation de certaines voies comme des raccourcis véhiculaires
- Imposer des manœuvres aux autos tout en assurant la continuité des parcours piétonniers et cyclables



Aménager des milieux de vie pour les aînés et pour l'hiver



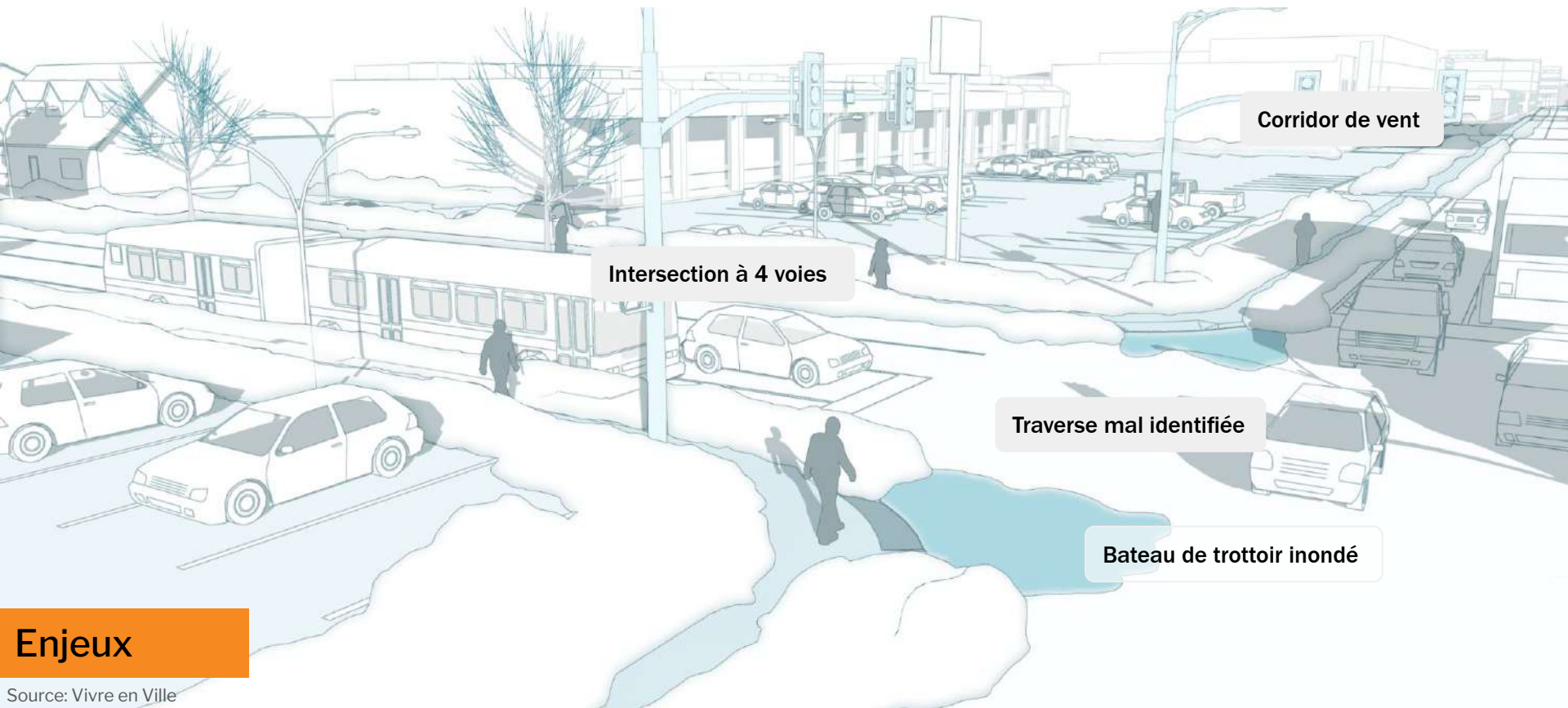
Source: Vivre en Ville

Enjeux
présents
en été



Exacerbés
en hiver

Aménager des milieux de vie pour les aînés et pour l'hiver



Corridor de vent

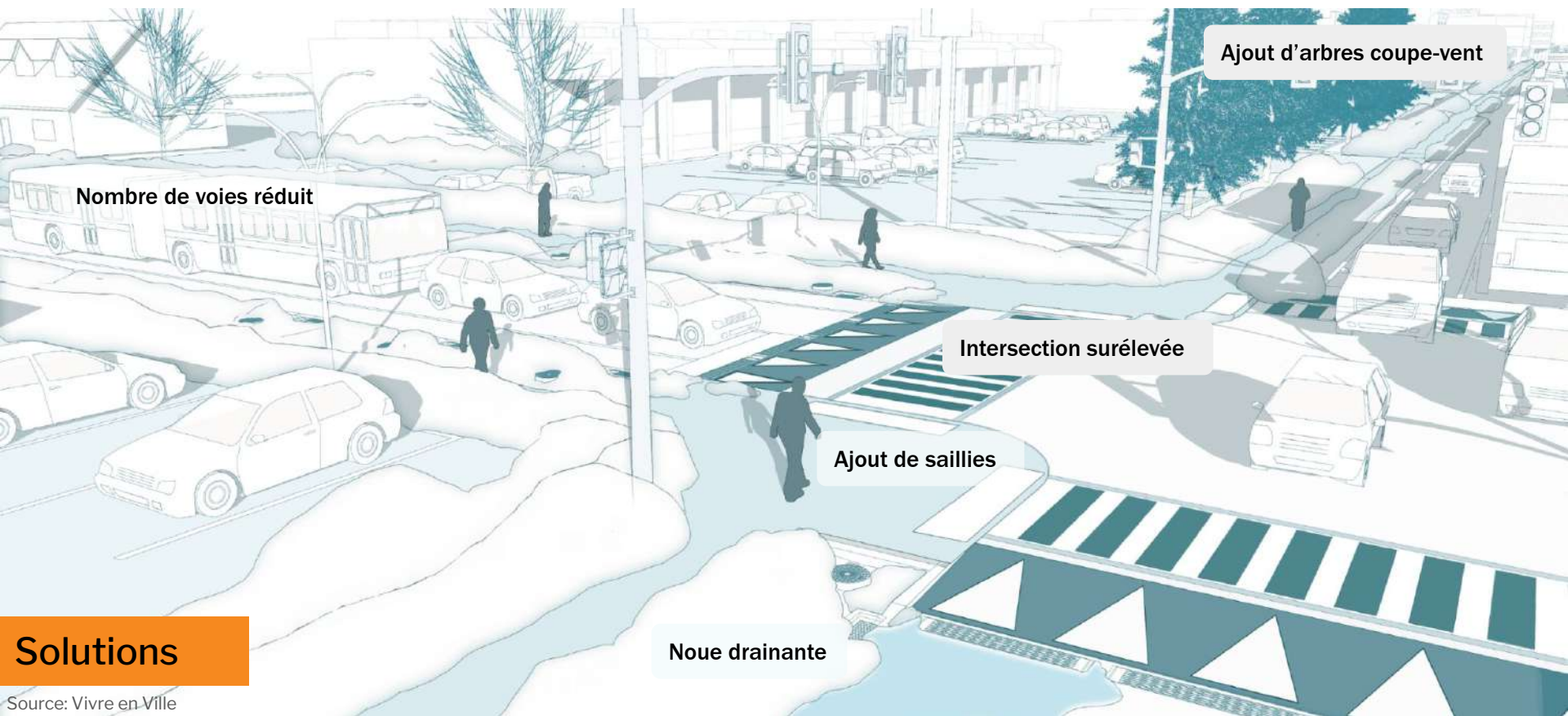
Intersection à 4 voies

Traverse mal identifiée

Bateau de trottoir inondé

Enjeux

Aménager des milieux de vie pour les aînés et pour l'hiver



Nombre de voies réduit

Ajout d'arbres coupe-vent

Intersection surélevée

Ajout de saillies

Noue drainante

Solutions

3.2 Adapter la trame

Se déplacer à l'échelle du quartier ou de la ville

Trame urbaine

Ensemble des **voies** définies par :

- leur **tracé** (ce qu'elles traversent)
- leur **largeur**
- leur **vocation**
- les **îlots**, dont la taille et la forme sont définies par l'assemblage des différentes voies
- les **parcelles**, qui découpent l'îlot en morceaux destinés à accueillir des bâtiments



Aménager des raccourcis pour déplacements actifs

- Intégrer des **raccourcis** pour les modes actifs au coeur des îlots
- Se servir des **opportunités** existantes (ruelles, servitudes etc.)
- Miser sur la **perméabilité** filtrée



4

MESSAGES CLÉS



À RETENIR

- Aménager pour les personnes âgées c'est aménager pour tout le monde
- Porter une plus grande attention aux intersections
- Intégrer l'entretien hivernal dès la conception
- Analyser la trame viaire



REMERCIEMENTS

Avec le soutien financier de la **Fondation Mirella & Lino Saputo**



VIVRE EN VILLE

MERCI



VIVRE EN VILLE