



Pour une meilleure mobilité dans Mercier-Est



Été 2020

Table des matières

Introduction	1
Mise en contexte	2
Esquisse de la mobilité des aînés de Mercier-Est	4
Facteurs favorisant l'utilisation du transport en commun	14
Mesures pour une meilleure mobilité dans Mercier-Est	16
Conclusion	27
Bibliographie	28
Annexe 1.....	29
Annexe 2.....	30

Introduction

La mobilité dans le quartier Mercier-Est est un enjeu fondamental pour ses citoyens, et ce, depuis plusieurs années. Les contraintes de déplacement au sein du quartier ont un impact direct sur la qualité de vie des résidents. Que l'on soit à pied, à vélo ou en transport en commun, il peut être ardu, selon les secteurs, de se déplacer dans de bonnes conditions. Les lacunes du réseau de transport en commun traduisent une mauvaise desserte du quartier qui s'ajoute à de nombreuses barrières physiques, souvent peu sécuritaires, telles que la rue Sherbrooke, la rue Notre-Dame, l'autoroute 25, ou encore la voie ferrée suivant l'axe est-ouest se situant entre l'avenue Souigny et l'avenue Dubuisson. Le réseau de transport en commun est aménagé pour déplacer les résidents vers le centre-ville et le métro Honoré-Beaugrand, ce qui n'est pas nécessairement adapté pour les besoins des aînés, en plus des autres difficultés auxquelles ils font face.

C'est pourquoi Solidarité Mercier-Est et plusieurs organismes communautaires du quartier ne cessent de réfléchir à l'amélioration de la mobilité dans sa globalité. En effet, c'est une priorité exprimée depuis plusieurs forums aussi bien pour le transport actif et le transport collectif, que l'accessibilité aux services et aux équipements. L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à travers son Plan local de déplacement, ainsi que la STM dans le processus de réforme de son réseau, s'attèlent également à la recherche de solutions.

La mobilité des personnes vulnérables est encore plus compliquée, particulièrement pour les aînés du quartier. Dans Mercier-Est, la proportion de la population âgée de 65 ans et plus représente 17%, soit un peu plus que les moyennes de l'arrondissement et de la ville de Montréal qui représentent 16,1%.¹ Cette statistique, jumelée à une augmentation du nombre de résidences dédiées aux aînés au sein de Mercier-Est, sont les signes d'un vieillissement de la population, mais indique aussi la nécessité d'offrir des services adaptés afin de pallier aux contraintes de déplacement dans et vers le quartier.

Pour répondre à ce défi d'aménagement et de planification des déplacements, ce rapport fait état de la situation de la mobilité des citoyens de Mercier-Est, particulièrement celle des aînés. Des consultations et des sondages ont été réalisés afin de faire un portrait représentatif de la réalité. De plus, on y trouve différentes propositions qui répondent aux différents besoins mis en exergue lors des étapes précédentes et qui pourraient permettre la mise en place de solutions aux besoins de mobilité des aînés.

¹ Ville de Montréal. (2017). Profils des districts électoraux de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Mise en contexte

L'élément déclencheur

Plusieurs événements survenus en 2019 ont remis à l'avant l'acuité des défis quotidiens de la mobilité des aînés dans Mercier-Est : construction d'une nouvelle école sur la rue Hochelaga avec comme corollaire la perte du stationnement pour les usagers de plusieurs organisations et citoyens comme le Chez-Nous de Mercier-Est et le Sésame; nouveau trajet de la ligne 26. Ces changements drastiques ont suscité des craintes et interrogations chez la population et plus particulièrement celles des aînés.

Cette perte de stationnement et d'une section du trajet de la ligne 26 qui facilitaient la desserte du centre communautaire imposèrent une réflexion sur les conditions de mobilité des aînés. Ce changement de trajet est venu répondre à deux problèmes, soit le manque d'accès direct du Faubourg Contrecoeur vers le métro Honoré-Beaugrand, ainsi que l'excès d'autobus sur la rue Honoré Beaugrand entre les rues Hochelaga et Sherbrooke. Cependant, les horaires sont très semblables à ceux du bus 185, ce qui n'est pas optimal. Plus de détails à ce sujet seront expliqués plus loin dans le rapport.

Ainsi, Le Chez-Nous de Mercier-Est et Solidarité Mercier-Est ont décidé, à travers un plaidoyer, de relever les contraintes actuelles et d'explorer les pistes de solution pour répondre aux besoins du quartier. L'amélioration des aménagements de l'espace public et l'ajout d'un service de Navette Or sont des exemples de solutions suggérées pour l'amélioration de la mobilité des aînés.

Le réseau de mobilité de Mercier-Est

Tel que mentionné plus tôt, on retrouve dans le quartier d'importantes barrières physiques et des difficultés d'accès dans certains secteurs. Cependant, Mercier-Est possède de nombreuses potentialités qui doivent être mises en évidence. Les rues Sherbrooke et Hochelaga sont les principaux pôles commerciaux du quartier. De plus, la rue des Ormeaux agit aussi comme axe névralgique de Mercier-Est. Ces trois rues, en plus de la rue Notre-Dame, concentrent la majorité des centres commerciaux, des services publics et des ressources communautaires.

Néanmoins, l'éloignement des différents centres d'activités représente un défi. Le quartier de Mercier-Est se situe principalement à l'est de la station de métro Honoré-Beaugrand. Il repose donc sur un réseau de surface constitué d'autobus qui effectuent des trajets pour desservir le quartier. Avec ce pôle de mobilité majeur, on retrouve trois principaux axes de mobilité est-ouest, avec les rues Sherbrooke, Hochelaga, et Notre-Dame, où l'on retrouve les lignes de bus 187, 189, 26, et 22. Il y a aussi deux axes de mobilité nord-sud avec les rues Honoré-Beaugrand et des Ormeaux, où on retrouve les lignes de bus 189, 28, 85 et 185.

La STM revoit son réseau pour 2026

La STM est en pleine réflexion pour la refonte de son réseau depuis l'été 2018 et se donne jusqu'en 2026 pour mettre en application les mesures d'amélioration du réseau de transport en commun sur l'île de Montréal. D'ici 2026, plusieurs projets d'envergure de développement du transport collectif tels que le Réseau Express Métropolitain (REM), le SRB Pie-IX, le prolongement de la ligne bleue, ou encore l'ajout de 300 bus hybrides, influenceront l'évolution du réseau de surface et changera la façon dont les citoyens et les usagers de la STM utilisent le réseau.

Engagements pour la bonification du service du transport collectif et faciliter les déplacements des aînés

L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a pris de son côté l'engagement au sein de son Plan local de déplacements 2017 – 2027 et de son Plan d'action local des municipalités ami des aînés (MADA) 2018 - 2021, de faciliter les déplacements des aînés dans l'arrondissement, notamment grâce à quatre objectifs généraux.

1. Améliorer l'accessibilité au transport collectif notamment en soutenant la bonification de l'offre de transport collectif.
2. Améliorer l'accessibilité au transport grâce à l'ajout de nouveaux services de transport en commun adaptés tels que des taxis collectifs ou encore des minibus.
3. Améliorer la cohabitation entre les différents usagers de la voie publique en mettant en place une campagne de sensibilisation au partage de la route entre tous les usagers.
4. Informer les aînés des changements dans l'environnement urbain que ce soit à l'aide d'un communiqué ou d'une fiche d'information envoyés aux citoyens pour les avertir de tout changement de signalisation².

² Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 2018, Plan d'action local MADA 2018-2021, p.6

Esquisse de la mobilité des aînés de Mercier-Est

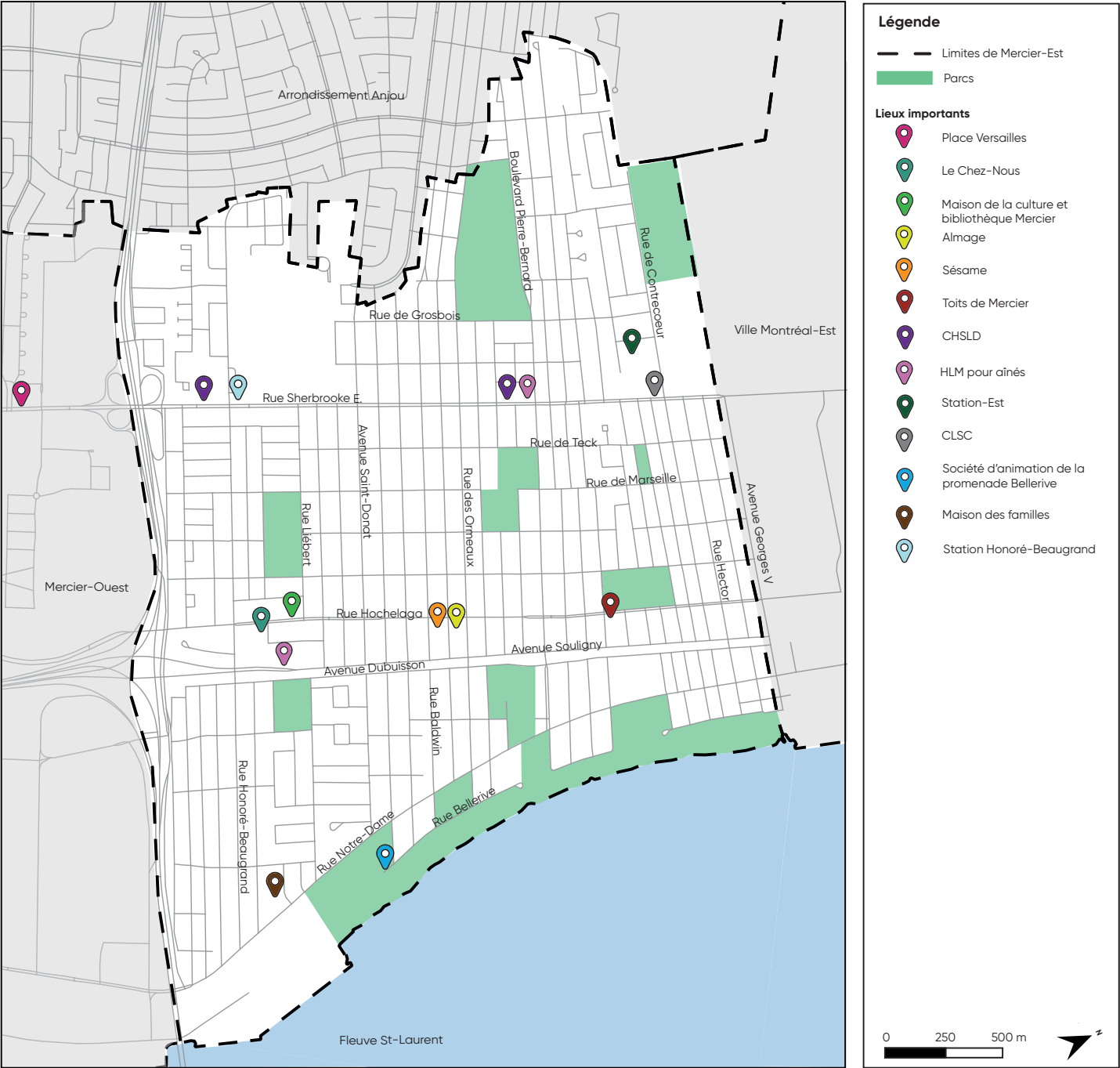
Il est important de mentionner que ce portrait est le résultat de consultations auprès de panels d'aînés entre juin et septembre 2019 dans Mercier-Est. Afin de réaliser ces consultations, une carte mentale du quartier a d'abord été créée, reprenant principalement des points de services fréquentés par les aînés dans le quartier. Pour ce faire, chaque aîné a indiqué à l'aide d'autocollants son lieu de résidence, le lieu où ils font leur épicerie, et les autres endroits qu'ils fréquentent, que ce soit le coiffeur, les parcs, les organismes communautaires, le médecin, leur institution bancaire, etc. La carte était présentée aux personnes rencontrées lors des consultations. Elle a aussi été exposée au sein des organismes et résidences pour aînés afin de récolter le plus de données possible.

Sondages et panels de discussion

En plus de la carte mentale, un sondage portant sur la mobilité des aînés de Mercier-Est a été réalisé. Ce sondage constitué de questions ouvertes et fermées avait pour objectif de récolter davantage d'informations sur les secteurs où habitent les aînés, leurs modes de transport actuel, leurs avis sur la qualité du service de transport en commun, ce qu'ils aimeraient avoir comme transport dans le futur et leur intérêt pour une Navette Or dans le quartier.

Ces sondages ont été distribués à la fin de chaque consultation auprès des participants et ont été transmis en ligne aux différents organismes pour aînés du quartier. Finalement, afin d'animer la conversation lors de ces consultations publiques, une série de questions a été posée aux aînés afin de récolter leurs impressions, leurs inquiétudes, leurs handicaps et préoccupations. Afin de s'assurer de ne pas oublier d'informations émanant de la consultation, un enregistrement audio de chaque consultation nous permettait par la suite de retranscrire tout ce qui a pu être dit. La compilation des sondages, des cartes et des enregistrements audio des discussions a permis de faire ressortir les principaux défis évoqués ou priorités par les personnes aînées. À toutes ces données, nous avons ajouté les commentaires et suggestions recueillis dans le cadre des consultations du Forum social de quartier tenues tout le long de l'année 2019.

Carte des lieux fréquentés par les aînés dans le quartier



Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

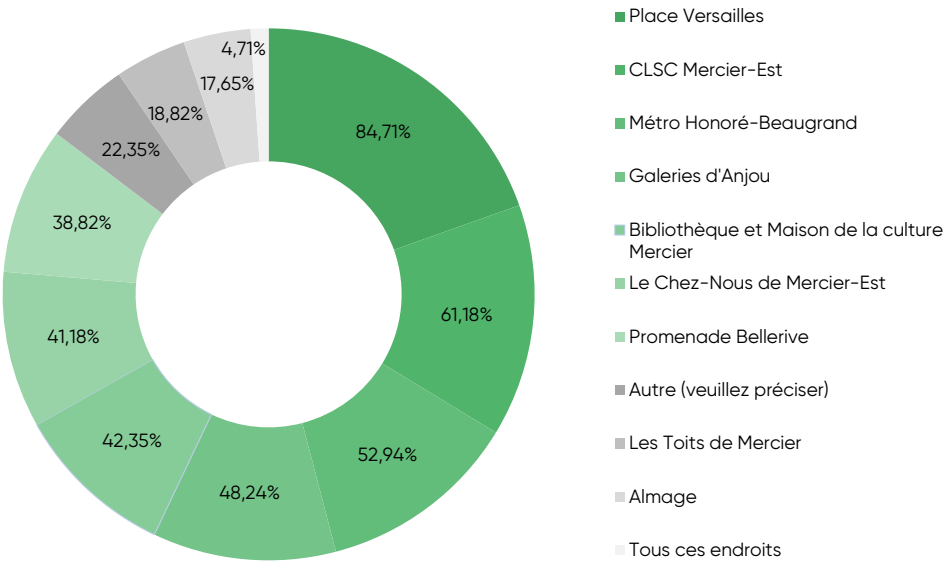
Grâce à ces données, il est possible de faire un portrait de la situation actuelle de la mobilité des aînés et ainsi présenter des solutions pour pallier aux différentes lacunes actuellement présentes dans le réseau de transport en commun du quartier. L'objectif est de dresser un portrait élaboré du quartier ainsi que des pistes de solutions qui viendront répondre davantage aux besoins de la population de Mercier-Est, et ce, en amont des consultations menées par la STM.

Diagnostic

Les consultations ont été tenues au Chez-Nous de Mercier-Est, aux Toits de Mercier-Est, à Almage et dans les deux résidences HLM pour personnes aînées du quartier. Les consultations pour le Forum social de quartier 2019 de Mercier-Est ont notamment permis de discuter de la mobilité des aînés. Les différents groupes d'aînés avaient tous des commentaires décrivant la réalité de leur mobilité.

La consultation au Chez-Nous de Mercier-Est a permis de soulever une représentation fidèle des déplacements des aînés. De plus, deux événements conjoncturels ont été assez polarisants pour lancer les débats et pour susciter les discussions, commentaires et suggestions. Rapidement, il a été possible de constater que la perte du stationnement réservé aux usagers du Chez-Nous et la modification du circuit d'autobus de la 26 ont fait poindre des inquiétudes pour l'accessibilité à l'organisme. Le stationnement de plus d'une cinquantaine de places a été perdu suite à la décision de la Commission scolaire de Montréal (CSDM) de reprendre le terrain loué afin d'y construire une école. Aussi, avant la modification, le trajet de l'autobus 26 empruntait la rue Hochelaga en direction ouest et remontait la rue Honoré-Beaugrand pour rejoindre le métro du même nom. Désormais, l'autobus 26 descend plutôt la rue des Ormeaux. Comme il est possible de voir sur la carte mentale à la page 5, l'organisme le Chez-Nous

Principaux lieux de fréquentation des aînés*



* Le total est au-delà de 100% puisque les répondants pouvaient répondre à plus d'un endroit.

Consultations auprès des aînés aux Toits de Mercier-Est



Photo: Solidarité Mercier-Est

de Mercier-Est se situe à proximité de l'intersection des rues Hochelaga et Honoré-Beaugrand. L'impact est majeur pour les aînés fréquentant les activités du Chez Nous de Mercier-Est. L'accès à des espaces de stationnement est plus difficile et il y a une trop grande distance pour se rendre à un arrêt d'autobus, ce qui complexifie l'accessibilité à cet organisme fréquenté par une population âgée, dont une partie est à mobilité réduite.

La deuxième consultation s'est déroulée à la résidence Les Toits de Mercier. Lors de cette consultation, les aînés ont déploré le manque d'autobus et surtout la fréquence de passage. Seulement deux lignes d'autobus passent devant la résidence. De plus, avec le changement de trajet de la 26, le temps de passage entre celle-ci et la 185 n'est que de une ou deux minutes. Certes le chevauchement

des deux lignes renforce la desserte sur ce secteur du quartier, mais cela a aussi pour effet d'avoir une fréquence de passage aux 30 minutes, situation peu

Secteurs d'habitation des répondants*

- 33% – Saint Victor
- 28,6% – Sainte-Claire / Sainte-Louise-de-Marillac
- 23,1% – Saint-Justin
- 11% – Saint-François-d'Assise / Saint-Bernard
- 4,3% – autres

* voir annexe 1

agréable, surtout quand l'autobus vient de passer. Des commentaires allant dans ce sens ont été faits lors des consultations avec la population aînée, mais également lors des consultations pour le Forum social de quartier 2019, Mercier-Est en Mouvement. À ce problème de synchronisme s'ajoute des contraintes relevant de la STM ou de l'arrondissement qui ne facilitent pas l'accès aux arrêts de bus : abribus peu adaptés, traverses piétonnes peu sécuritaires, trottoirs mal déneigés, etc.

La troisième consultation s'est déroulée au sein du HLM pour aînés Honoré-Beaugrand. Elle fut particulière puisqu'elle a eu lieu en pleine contestation de la mise en place de la piste cyclable du Réseau Express Vélo (REV). Au départ, les aménagements proposés venaient grandement diminuer la mobilité des résidents de ce HLM. Cependant, la situation a été rectifiée, mais elle illustre la spécificité de la mobilité des aînés et met l'accent sur la nécessité de l'inclure dans tous projets d'aménagement. Au-delà de cet épisode relatif à l'implantation du REV, la situation peu avantageuse des aînés de ce

Âge des répondants

- 42% – 66 à 75 ans
- 37,05% – 75 ans +
- 17,3% – 55 à 65 ans
- 3,65% préfèrent ne pas répondre

secteur est significative. C'est un secteur isolé et non desservi par une ligne de bus. L'arrêt le plus proche nécessite une marche de 200 à 300 mètres. Pour les personnes autonomes et en bonne santé, ce n'est pas un handicap. Pour les autres, cette distance est problématique, surtout l'hiver. Elle illustre la situation des personnes aux revenus modestes et ne disposant pas de véhicules.

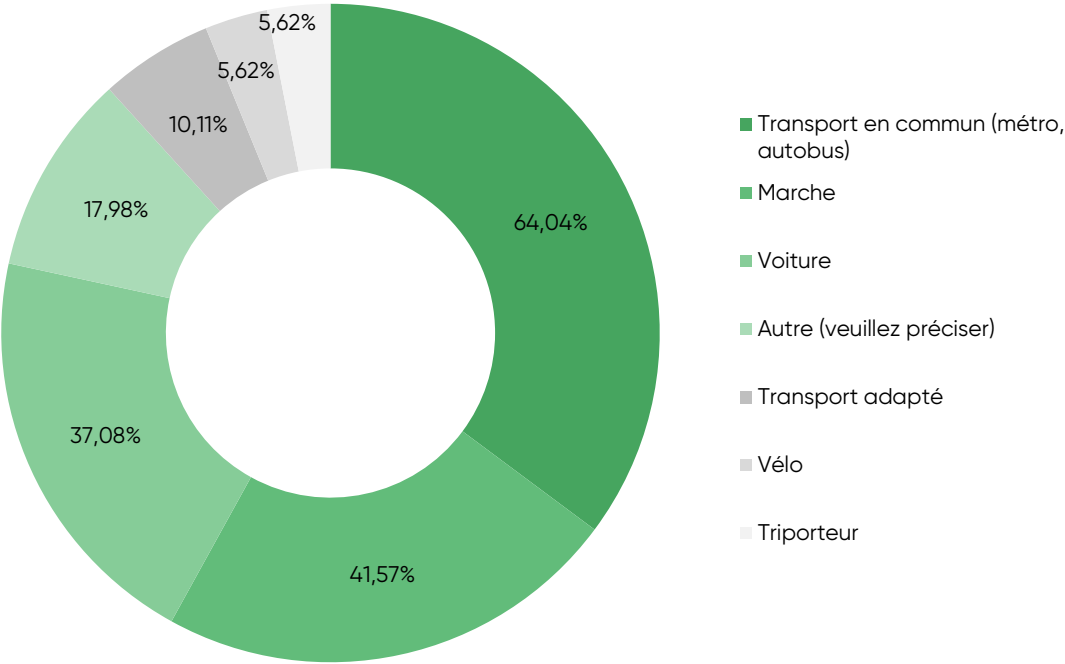
Consultations auprès des aînés au Chez-Nous de Mercier-Est



Photo: Solidarité Mercier-Est

La quatrième consultation s’est tenue au sein de l’organisme Almage, un centre communautaire pour les 50 ans et plus. Cet organisme offre ses services sur l’ensemble de l’est de l’île de Montréal pour des usagers majoritairement anglophones. Ils vivent une autre réalité aussi intéressante que celle des aînés francophones du quartier. En effet, une bonne partie des usagers vivent à l’extérieur du quartier et nous renseignent sur les difficultés d’accès à Mercier-Est. Au sein de cet organisme, tout comme lors des précédentes consultations, la fréquence des autobus, ainsi que le manque de services (notamment spécifiques à la communauté anglophone) sont les principaux défis auxquels ils font face. Afin de pallier à ces problèmes, cet organisme a cependant un mode opératoire pour le moins original. Les usagers utilisent beaucoup plus souvent le taxi pour se rendre à l’organisme et Almage paye une partie des coûts. Ce procédé permet de surmonter

Principaux moyens de déplacements des aînés*



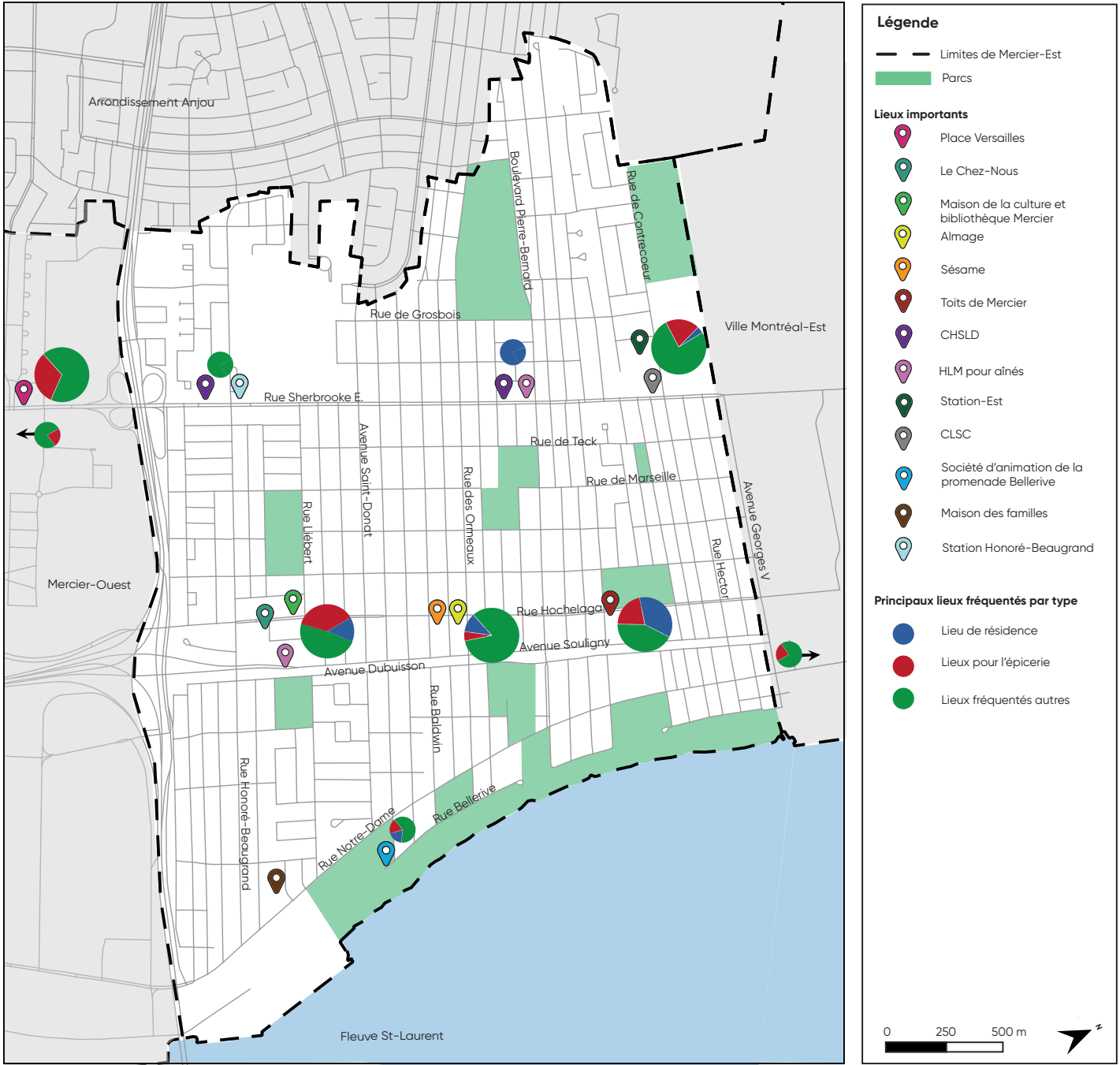
Autres données des répondants

- 81,5% sont des femmes
- 91% des répondants ne possèdent pas de voiture
- 87,65% des répondants utiliseraient une Navette Or si elle arrivait dans le quartier
- 66,15% des répondants utiliseraient très souvent le service de Navette Or si elle arrivait dans le quartier

les contraintes de déplacement des usagers vers le centre communautaire et ainsi limiter les risques d’isolement d’une communauté anglophone déjà peu nombreuse et dispersée sur le territoire de l’est de Montréal. Le coût financier est tout de même assez lourd pour l’organisme qui bénéficie d’une subvention pour assumer cette dépense.

* Le total est au-delà de 100% puisque les répondants pouvaient répondre plus de deux moyens de déplacements

Carte des lieux principalement fréquentés par les aînés



Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

Autres contraintes à la mobilité des aînés

En ce qui concerne le métro, le reproche principal est le grand nombre de marches, qui rend l'accessibilité aux rames très compliquée pour les aînés. Certaines stations offrent les services d'un ascenseur, dont la station Honoré Beaugrand, mais ce n'est pas le cas pour l'ensemble du réseau de métro. La STM travaille dans ce sens pour rattraper son retard, mais cela peut prendre quelques années. Il y a aussi le sentiment d'insécurité aux abords des stations et dans les couloirs du métro qui peuvent être des facteurs dissuasifs pour les aînés autonomes désireux de profiter de sorties sociales ou culturelles.

Le service de transport adapté est aussi critiqué pour la durée des trajets et les incertitudes sur les horaires. Selon les aînés consultés, un trajet de 30 minutes peut parfois leur prendre le double voire le triple de temps, en raison des nombreux

arrêts sur le parcours. Le service d'une Navette Or permettrait ainsi de soulager le service de transport adapté, et répondre à un besoin plus global et moins contraignant que ce dernier.

L'aménagement urbain est également un élément important pouvant faciliter la mobilité des aînés. En effet, l'accessibilité universelle de certains sites, la sécurisation des intersections, le déneigement et l'épandage de sel sur les trottoirs en hiver et l'éclairage urbain sont autant de facteurs essentiels à établir un climat de confiance, un sentiment de sécurité urbaine et au maintien d'une qualité de vie à travers une mobilité active.

Consultations auprès des aînés



Photo: Solidarité Mercier-Est

Impact du manque de transport sur la santé des aînés

La population des personnes aînées augmentant dans le quartier, il est important d'évaluer les impacts que peut avoir le manque de transport sur la santé des aînés. D'après le rapport d'analyse des données du premier forum sur la gériatrie sociale, l'analyse des données de la consultation révèle en ordre d'importance les problèmes vécus par les aînés sur les plans physique et psychosocial.

La catégorie impliquant le plus grand nombre de réponses en termes de problèmes vécus par les aînés est la difficulté d'accès et le manque de ressources. Se divisant en quatre points, on retrouve la complexité et la longue attente pour l'accès aux ressources psychosociales, l'insuffisance de services, de soins et de transport adapté et le manque de ressources financière de l'individu³.

La seconde catégorie à avoir reçu le plus de réponses en termes de problèmes vécus par les aînés est la perte des capacités fonctionnelles et de diminution de la qualité de vie. Cette catégorie concerne une diminution des capacités physiques et cognitives et explique que la sédentarité et le manque de stimulation peuvent avoir un impact sur la mémoire et le bien-être d'un individu. Les conséquences psychologiques liées à la perte des capacités fonctionnelles se manifestent par une perte de jouissance globale, une perception d'insécurité, un sentiment d'inutilité, une perte de dignité, une diminution de l'estime de soi, de l'agressivité, du découragement et plusieurs autres⁴.

L'isolement social est la troisième catégorie à avoir reçu le plus grand nombre de réponses. L'isolement se manifeste par la crainte de sortir, l'absence de sortie, une famille peu présente, l'éloignement géographique des enfants, la peur de demander de l'aide ou de déranger. Cette génération dite silencieuse se sent mise à l'écart. Il est essentiel de pouvoir offrir un service de transport adapté aux besoins des aînés, afin de diminuer les impacts que peut avoir l'isolement social⁵.

La dernière catégorie est celle du manque d'informations et de connaissances. Le manque d'informations sur les différents services empêche les aînés d'utiliser ces services qui ont pour objectif d'améliorer leur mobilité. Une bonne mobilité est un atout de taille dans la lutte contre l'isolement social et les autres conséquences liées au manque de transport telles que la perte de capacités physiques et cognitives. Faciliter l'accessibilité des lieux les plus fréquentés par les aînés, et adapter les arrêts sur les trajets utilisés par les services de transport sont deux choses essentielles afin d'améliorer la mobilité des aînés, tout en préservant leur santé le plus longtemps possible⁶.

3 Proteau-Dupont, 2019, Rapport d'analyse des données du premier forum sur la gériatrie sociale, p.21-22
4 Ibid, p.21-22

5 Ibid, p.23
6 Ibid, p.23

Facteurs favorisant l'utilisation du transport en commun

Afin d'améliorer la mobilité des aînés, il est nécessaire d'inclure lors de la planification du nouveau réseau de la STM ou de l'aménagement des arrêts de bus, des facteurs favorisant l'utilisation du transport en commun. D'après la *Plateforme pour le développement du réseau de transport en commun de Mercier-Est et de l'est de l'île de Montréal*, réalisée par le Collectif en Environnement Mercier-Est (CEM-E) et soutenue par Solidarité Mercier-Est, plusieurs facteurs favorisent l'attractivité du système de transport en commun. Il suffit parfois de l'absence d'un seul de ces facteurs pour que l'utilisateur se décourage ou se détourne du service.

Facteur 1: Tarification

Le premier facteur est la tarification. La tarification peut devenir un obstacle dans un quartier comme Mercier-Est, où le revenu moyen des ménages est de 65 597\$ alors que celui de la moyenne montréalaise est de 69 047\$. De plus, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 25% des aînés ont un revenu considéré comme faible⁷.

Facteur 2: Fluidité du système de transport en commun

Les circuits d'autobus n'ayant pas assez de voies réservées, un trajet normalement court en voiture peut prendre beaucoup plus de temps en autobus en fonction du trafic. Cet inconvénient peut avoir un impact sur l'énergie d'une personne âgée et sa motivation à se déplacer en transport en commun.

Facteur 3: Ponctualité

Le respect des horaires est bien évidemment un aspect très important pour la pérennité du service. Il l'est également sur le plan psychologique pour les aînés, en lien avec leur sentiment d'insécurité.

7 Statistique Canada, Recensements de la population de 2016, www.statcan.ca.

8 Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (2015). Un portrait des aînés.

Facteur 4: Fréquence

Comme nous l'avons vu aussi lors de nos consultations, les autobus doivent circuler avec une fréquence relativement courte. Pour les aînés, une fréquence entre 10 à 15 minutes permet de répondre à leurs besoins. Tout en reconnaissant que la planification des horaires d'autobus est un processus complexe, il est important que la STM s'assure, dans un contexte de révision du réseau, d'une augmentation de la fréquence de passages et d'une meilleure coordination des différents circuits d'autobus afin d'éviter le passage quasi simultané de ceux-ci sur une même artère.

Facteur 5: Confort et accessibilité

Afin d'assurer la pérennité du service, une attention au confort est un atout. L'utilisation du service devrait constituer une expérience conviviale et agréable. Le fait de pouvoir s'asseoir lors du trajet est essentiel pour les aînés et les personnes à mobilité réduite. Actuellement, pour beaucoup d'aînés, l'utilisation du réseau de transport en commun est une expérience qui peut être épuisante, inquiétante et inconfortable. De plus, la distance de marche raisonnable pour se rendre à un arrêt, les abribus adaptés et les défis de l'hiver sont des facteurs qui favorisent l'utilisation du transport en commun en plus du sentiment de sécurité que ceux-ci procurent⁹.

9 Collectif en environnement Mercier-Est, 2018, *Plateforme pour le développement du réseau de transport en commun de Mercier-Est et de l'est de l'île de Montréal*, p.6

L'intégration de ces facteurs dans le processus de réflexion pour la refonte du réseau de transport en commun de la STM ne peut qu'être bénéfique pour améliorer la mobilité des aînés de l'île de Montréal et particulièrement le quartier de Mercier-Est. Cependant, il est possible d'ajouter d'autres éléments qui pourraient rendre les arrêts et l'utilisation du réseau plus pratique pour les aînés. Le fait d'avoir des sièges réservés est essentiel dans un autobus, tout comme la courtoisie dont doivent faire preuve les autres usagers et le chauffeur. Ce dernier doit attendre que les passagers soient assis avant de démarrer, sans oublier de s'arrêter proche du trottoir pour faciliter la descente des aînés. Il est important de s'assurer d'une bonne diffusion de l'information (trajets, horaires de passage, contraintes de circulation, etc.), et que celle-ci soit facilement lisible pour les aînés¹⁰.

10 Organisation mondiale de la santé, *Guide mondial des villes amies des aînés*, p.29

Mesures pour une meilleure mobilité dans Mercier-Est

À partir des consultations tenues auprès des aînés et lors du Forum social 2019, le souhait unanime des aînés est d'améliorer l'accessibilité au réseau de transport en commun de la STM. Parmi les autres souhaits et demandes, on peut souligner :

- Une plus grande fréquence afin d'éviter d'avoir à attendre longtemps pour prendre l'autobus. De plus, cette hausse de fréquence des passages de bus doit être coordonnée de manière à maximiser la couverture sur l'ensemble de la journée pour accentuer l'offre aux aînés. Une baisse de la fréquence de passage en dehors des heures de pointe est un facteur décourageant pour les aînés et personnes à mobilité réduite. La fiabilité du réseau est essentielle pour des usagers tels que les aînés. Lors des consultations, nombreux sont ceux qui avaient des anecdotes à propos d'attendre un bus pendant 30 minutes pour finalement se rendre compte qu'il ne passera pas et se trouve à attendre 30 minutes de plus pour le prochain passage.
- L'aménagement des arrêts est une demande répétée. Le manque de mobilier urbain autour des arrêts de bus à proximité d'organismes pour aînés ou points de services fortement fréquentés par les aînés représente une barrière pour eux et particulièrement les personnes à mobilité réduite. L'aménagement pour une accessibilité universelle des arrêts de bus et la sécurité des traverses piétonnes sont autant d'éléments incitant à utiliser les transports en commun, en plus de la marche de rabattement vers les arrêts. De plus, malgré leur renouvellement, les abribus peuvent être inconfortables, voire inadaptés pour une certaine clientèle.

- Le dernier souhait est d'avoir un service de transport dédié aux aînés tel que la Navette Or. Les services adaptés étant quasi inexistant dans le quartier, nombreux sont les aînés qui n'ont pas de voiture et dépendent du service de transport en commun. Ceux d'entre eux qui ignoraient l'existence de ce service ont, après explication du concept, tous affirmé qu'un service de la sorte dans le quartier viendrait grandement améliorer leur qualité de vie. Ce mode de transport leur permettrait de se déplacer plus facilement et de se rendre à davantage d'activités. Le transport adapté peut aussi prendre la forme de la Navette Or, mais il existe aussi d'autres modes de transport adaptés aux aînés.

L'amélioration des déplacements dans Mercier-Est repose à la fois sur un réseau de transport en commun plus adapté et mieux réparti. Il est clairement établi qu'il faut revoir à la hausse la fréquence de passage des circuits de bus existant, mieux étaler les horaires de passage et renforcer certains secteurs du quartier par des lignes express. Cela est d'autant plus important en raison de la tendance à la densification urbaine et les projections démographiques à la hausse. 1180 nouveaux logements sont prévus sur le territoire de Mercier-Est d'ici 2025, soit un potentiel de 6000 nouveaux résidents. Par exemple, le projet immobilier de la cour de la voirie prévoit plus de 300 unités de logement et soulève déjà plusieurs enjeux de mobilité¹¹.

Ainsi, il existe plusieurs solutions réalistes qui répondent aux besoins exprimés par les résidents et aînés du quartier de Mercier-Est.

¹¹ Gelper, N. (2019, 29 novembre). Cour de voirie Honoré-Beaugrand : le projet immobilier est relancé. *Journal Métro*. Récupéré de <https://journalmetro.com/local/mercier-anjou/2402394/cour-de-voirie-honore-beaugrand-le-projet-immobilier-est-relance/>

Solution 1: Hausser la fréquence de passage des bus 22, 28 et 185 et mieux coordonner les horaires

Ces trois circuits ont la particularité d'avoir leur terminus dans la partie sud du quartier. Ils desservent donc principalement la population locale, mais avec des points de connexion très limités. La hausse des fréquences de passage est plus que nécessaire. La moyenne d'un passage aux 30 minutes (hormis la ligne 28 aux heures de pointe) n'est pas adéquate. Un circuit comme la ligne 22 qui aurait des horaires de passage plus denses permettrait aux résidents situés à proximité de Notre-Dame d'avoir une option de plus pour rallier le métro, en l'occurrence la station Assomption.

Pour le bus 185, il est impératif de hausser la fréquence de passage et de revoir la coordination avec le bus 26. Depuis le changement de trajet de la ligne 26, ces deux circuits passent au même moment, occasionnant ainsi une réduction de service sur les deux lignes par manque d'affluence. Une réduction de la fréquence actuelle de 30 minutes et le décalage de l'horaire de passage d'une des deux lignes permettraient de réduire le temps d'attente.

Pour ce qui est de la ligne 28, une augmentation de la fréquence de passage hors des heures de pointe à 20 minutes serait salutaire pour les résidents de la partie est du quartier, déjà affectés par la réorganisation de la ligne 26, notamment ceux ayant des horaires atypiques, comme les aînés. Aussi, cette hausse de fréquence sur toute la ligne permettrait de désenclaver certains secteurs très peu conviviaux

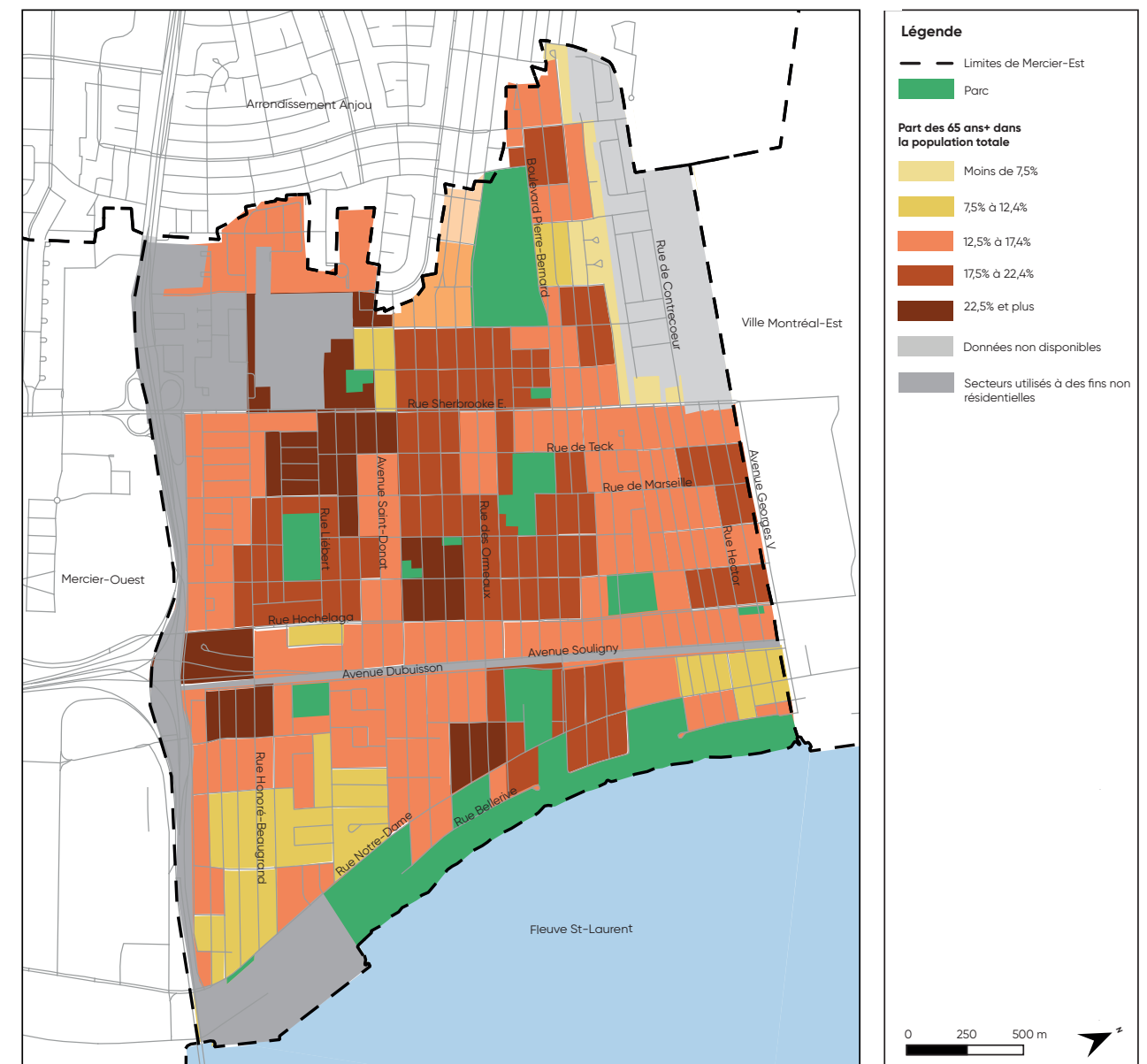
pour la marche et de consolider les axes de transport nord-sud et, par le fait même, la connexion avec l'arrondissement Anjou. Une meilleure coordination permettrait donc d'avoir un passage aux 15 minutes ou plus sur la portion de trajet que les deux autobus 26 et 185 empruntent à partir de la station de métro Radisson (direction est) ou à l'intersection Hochelaga/des Ormeaux (direction ouest) en plus de renforcer l'offre en transport des axes nord-sud.

Solution 2: Renforcer certains trajets par des lignes express aux heures de pointe

Les autobus 186 – 187 – 189 traversent Mercier-Est à partir de la rue Sherbrooke, mais les résidents n'en profitent pas réellement, particulièrement aux heures de pointe. En effet, ils arrivent bien souvent remplis à pleine capacité et très peu de résidents du quartier peuvent y accéder confortablement. Il n'est pas rare de voir de longues files d'attente aux arrêts, le matin notamment. Le changement de trajet de la ligne 26 et l'introduction de la ligne courte de la 26 le matin ont permis d'y remédier. De plus, les lignes express ou courtes permettraient de bonifier l'offre et d'améliorer les conditions de voyage.

Un ou deux arrêts supplémentaires sur la portion Notre-Dame de Mercier-Est seraient également un plus pour les bus express 410 et 430 qui desservent le centre-ville. En effet, ce serait une option de plus pour soulager les populations dans cette partie du quartier obligées de marcher de longues distances pour atteindre l'arrêt ou contraintes de se rabattre vers le métro Honoré-Beaugrand pour rallier le centre-ville.

Carte de la densité des personnes de 65 ans et plus



Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

Ville de Montréal, 2018

Solution 3: Mettre en place une Navette Or

Le service de Navette Or est le plus connu parmi l'offre destinée aux aînés avec la Navette Or en taxi dans l'Ouest de l'Île de Montréal, les taxis collectifs ou encore le transport adapté. Une Navette Or permet aux aînés de se déplacer en transport collectif dans leur quartier, par la desserte des principales résidences pour les aînés, de même que leurs principaux points d'intérêt locaux comme les centres commerciaux, les lieux de santé, de loisirs et d'initiative communautaire. C'est un moyen d'accroître la mobilité des aînés par une offre de transport collectif mieux adaptée à leurs besoins de déplacement et de favoriser ainsi leur participation à la vie collective et associative de leur quartier.

Mercier-Est est dépourvu de l'ensemble de ces services offerts aux aînés, excepté le transport adapté. L'ensemble des arrondissements et des quartiers en périphérie tel que Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest, Rosemont, Pointe-aux-Trembles ou encore Anjou sont dotés d'un service de Navette Or collectif. Rappelons que la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus est plus élevée à Mercier-Est que dans le reste de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve où une Navette Or est implantée. Les aînés de Mercier-Est sont donc contraints d'utiliser le réseau de transport en commun, ou bien une voiture s'ils en ont une.

Il faut souligner qu'en 2009, un projet pour implanter une Navette Or dans le quartier avait eu lieu et avait permis de faire deux consultations avec les aînés. Suite à ces consultations, la STM, considérant que ce service était déficitaire, a plutôt jugé qu'il était préférable d'améliorer l'ensemble du réseau local d'autobus du quartier¹². Force est de constater que la situation n'a pas tellement changé malgré l'ajout de nouvelles lignes de bus tel que la 26 dans le quartier. La desserte est toujours aussi problématique alors que la population en général a augmenté tout comme celle des aînés.

En ce sens, l'avenir du service de Navette Or est pour le moins incertain, car la STM a mis en place un moratoire sur l'implantation de nouveaux circuits de navette. Jugé déficitaire depuis son instauration, la STM évalue actuellement les scénarios pour l'avenir de ce service afin de proposer une alternative. Cette situation n'est pas nouvelle et il semble que rien n'ait été fait pour améliorer ce service. Déjà en 2012, un rapport produit par la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAIM) établissait très clairement les contraintes et les solutions à mettre en place pour que les Navettes Or soient plus efficaces, plus utiles et plus confortables¹³.

¹² Langlois, Nathalie, 2009, Projet de navette or dans le quartier Mercier-Est, CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal.

¹³ Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. p.12, Avis sur le service de Navette Or

En effet, depuis le début des premiers circuits de Navette Or, les intervenants travaillant l'amélioration des conditions de vie des aînés reprochent à la STM son manque d'enthousiasme à répondre aux critiques et à prendre les mesures appropriées pour l'amélioration du service.

Parmi les problèmes relevés par le rapport de la TCAIM, on retrouve le manque d'information et de clarté, le manque de mobilier urbain et d'aménagements adaptés et la vitesse élevée des autobus. Cette situation constitue un problème majeur pour la qualité du service, sa réputation et par conséquent, sur son niveau d'utilisation et sa pérennité.

Malgré les arguments avancés par la STM justifiant le moratoire sur la création de nouvelles lignes, un circuit de Navette Or dans le quartier demeure pertinent. Parmi les raisons :

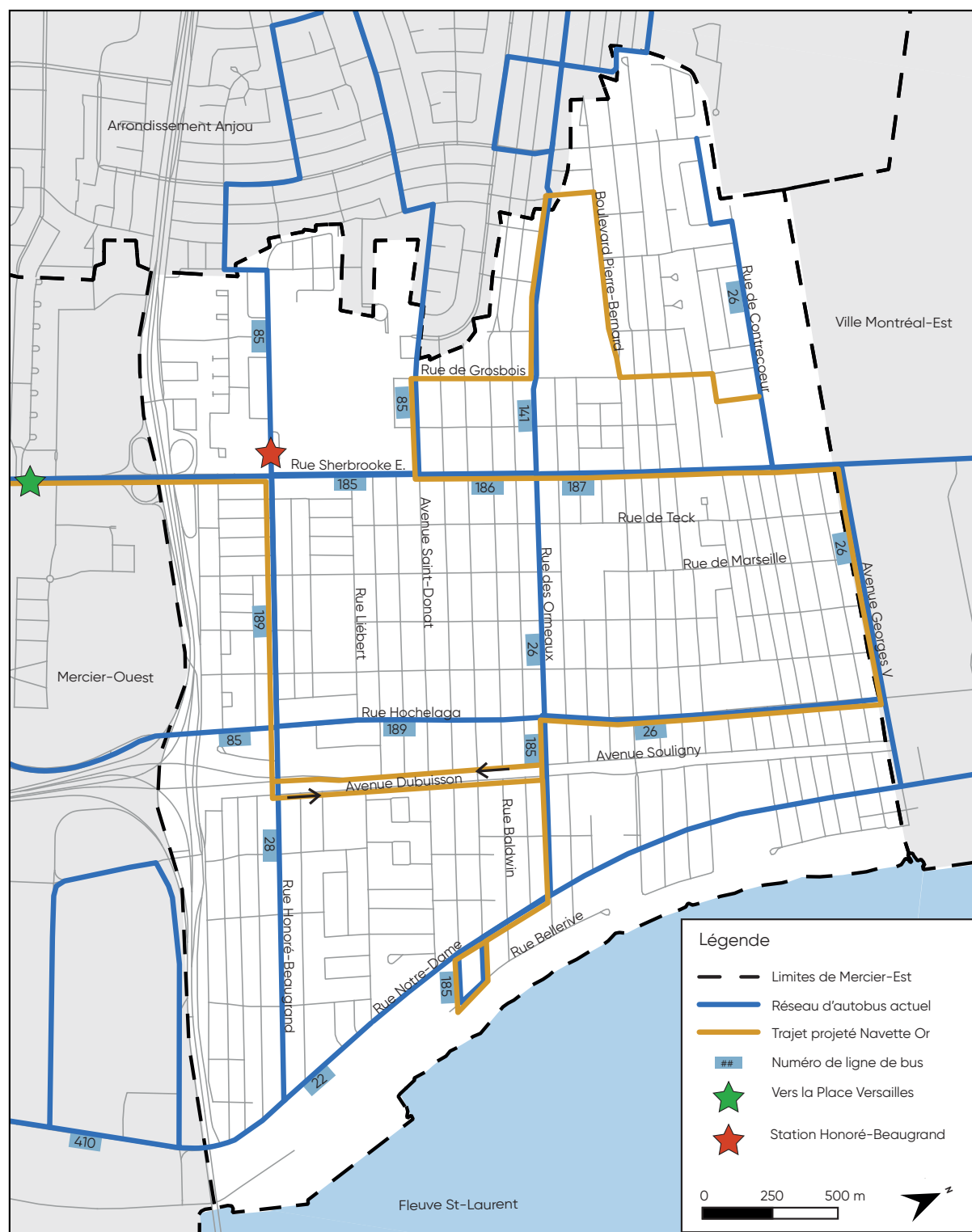
- Quatre facteurs favorisant l'utilisation des transports en commun évoqués dans le chapitre précédent ne sont pas réunis dans Mercier-Est.
- Les contraintes qui avaient justifié la demande d'une Navette Or en 2009 demeurent et sont exacerbées par la croissance démographique et le vieillissement de la population. La ligne 26, qui se voulait une réponse à ce refus, ne comble pas les attentes.
- Les critiques formulées par la TCAIM qui ne trouvent toujours pas d'échos.

Mercier-Est présente l'avantage d'être un quartier aux limites bien circonscrites, les axes de déplacement majeurs sont limités et les centres de services sont concentrés sur ces axes principaux. Il est possible de mettre sur pied une Navette Or avec un circuit ne reproduisant pas les déficiences dénoncées sur certaines lignes. Un tracé dense et permettant de relier les points de services essentiels offrirait aux aînés des alternatives à des déplacements dans le quartier en dehors des heures de pointe et non simplement vers le métro Honoré Beaugrand.

En effet, les déplacements internes dans le quartier sont difficiles parce que le réseau d'autobus est configuré pour transporter les usagers du ou vers le métro ou le centre-ville. Les déplacements de rabattement sont inévitables pour ceux situés en retrait des axes principaux. Pour les aînés, en plus des contraintes déjà soulevées comme la mobilité réduite et les conditions météorologiques, la difficulté se corse par la nécessité de prendre deux bus pour un déplacement. Considérant la faible fréquence de passage des autobus de la STM et leur manque de coordination, on devine aisément l'embarras ou le manque d'intérêt que cela peut produire pour une personne âgée.

Une Navette Or, tout en permettant de relier les résidences, les centres d'hébergement et les principaux points de service, vient réduire les imperfections de l'offre de transport actuel et éliminer certaines barrières psychologiques. Une réponse ciblée et vulgarisée favoriserait donc l'appropriation du service et l'atteinte du potentiel de fonctionnement et/ou de rentabilité.

Proposition de trajet Navette Or



Communauté métropolitaine de Montréal, 2018
STM, 2020

Cette proposition de trajet de Navette Or se base sur les lieux les plus fréquentés par les aînés du quartier. Le trajet permet notamment la desserte du CLSC de Mercier-Est, de la Place Versailles et le parc de la Promenade Bellerive, en passant par tous les secteurs du quartier. Ce trajet permet ainsi de répondre aux besoins des aînés du quartier.

Le trajet proposé passe sur l'avenue Souigny et la rue Dubuisson entre les rues Honoré-Beaugrand et Des Ormeaux. Cela est principalement justifié par la présence des HLM pour aînés Honoré-Beaugrand, ainsi que la forte achalandage sur la rue Hochelaga qui sera amplifiée par une nouvelle école et le projet immobilier de la cour de voirie. Cependant, ce tronçon du trajet pourrait aussi passer sur la rue Hochelaga en raison des nombreux services qui s'y trouvent, comme l'organisme pour aînés le Chez-Nous de Mercier-Est, la bibliothèque Mercier et la Maison de la culture Mercier. Les deux options alors sont possibles et peuvent être bénéfiques pour des raisons différentes.

Pourquoi pas un réseau interne ?

La STM reproche à la Navette Or sa situation déficitaire, raison du moratoire, sans pour autant mettre en place les conditions d'une amélioration du réseau. Parmi les arguments avancés dans ce contexte de réforme du réseau, l'objectif est d'accroître et d'améliorer la mobilité de tous et de toutes. Cet objectif louable est pour l'ensemble du réseau de la STM et de l'agglomération de Montréal. Il n'en demeure pas moins que le postulat de base demeurera l'amélioration des déplacements vers les grands centres (métro, tramway, REM, BRT ou bus rapides). Les solutions préconisées plus haut seront du cocktail d'amélioration de la mobilité.

Dans ce contexte, pour Mercier-Est, la configuration du quartier offrira peu d'opportunités d'interventions sur le réseau pour répondre aux contraintes de déplacements internes. C'est pourquoi, si le choix de ne pas permettre un circuit de Navette Or au profit d'une mobilité pour tous n'est pas considéré, il faudrait étudier l'option d'un circuit de transport interne. Un tel système serait basé sur des bus plus petits, adaptés au réseau artériel et la desserte des secteurs excentrés ou isolés. La différence majeure avec le réseau traditionnel de la STM serait sur l'orientation et l'objectif de couverture du territoire de Mercier-Est. L'accent serait sur la desserte en dehors des heures de pointe et orienté vers les principaux points de services connus du quartier. Ce réseau interne accommoderait à la fois les aînés et les populations captives des transports en commun dans les secteurs exsangues de services.

Dans la ville de Sainte-Julie, en banlieue sud de Montréal, un réseau interne d'autobus a été développé. Par exemple, le trajet de la ligne 8 fait une boucle qui parcourt la majorité des quartiers de la ville, tout en rejoignant les principaux centres d'intérêts¹⁴. Cette ligne circule toute la journée, même en dehors des heures de pointe. Cela est un bon exemple de réseau interne qui serait bénéfique pour la mobilité des aînés du quartier de Mercier-Est et permettrait une desserte des principaux points d'attraction du quartier, à toute heure de la journée.

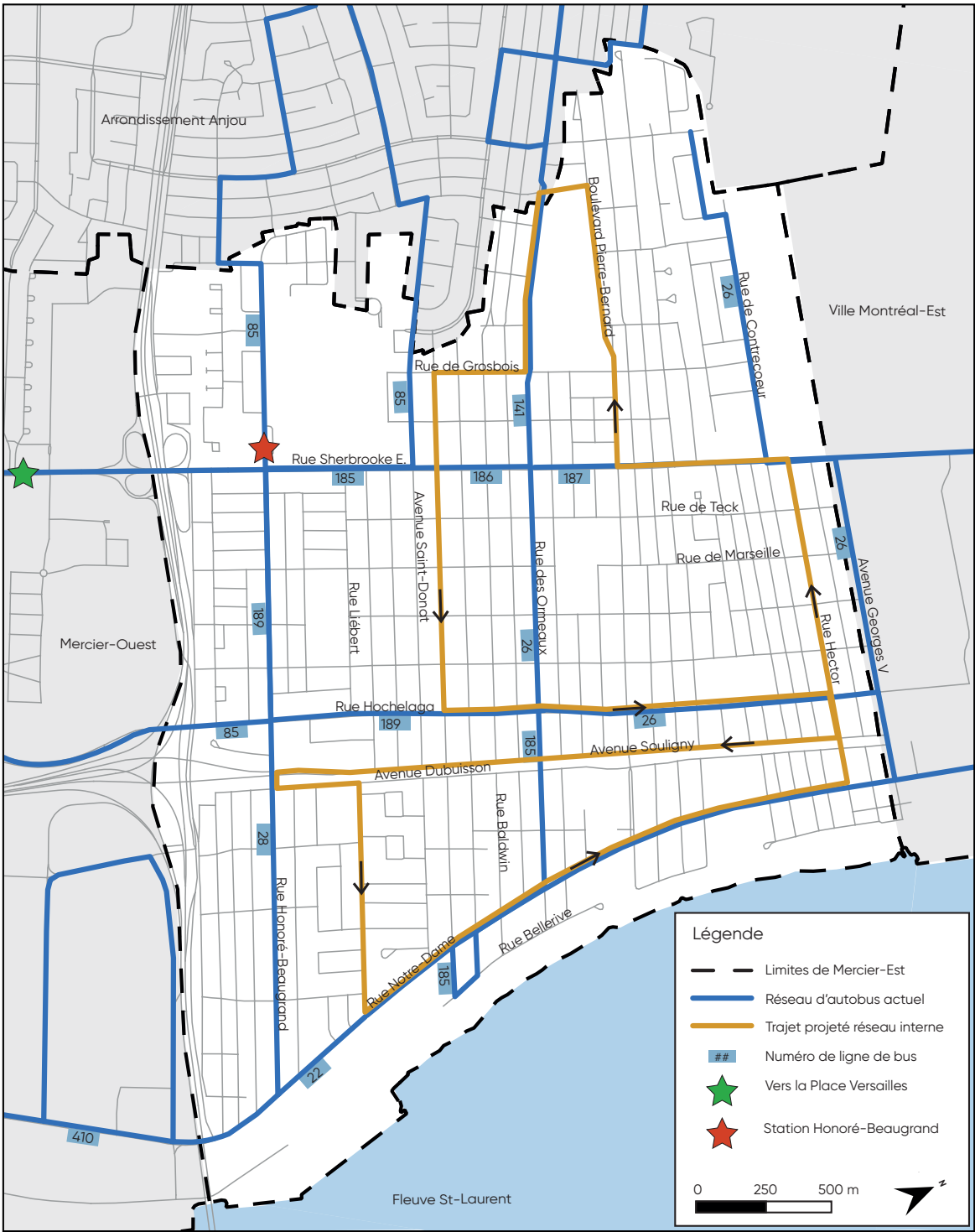
14 Exo. (2020). Ligne 8 - Sainte-Julie. Récupéré de <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/autobus/OMITSJU/8/1#ltneraire>

Autobus local dans la ville de Sainte-Julie



Photo: Ville de Sainte-Julie, s.d.

Proposition pour le trajet d'un circuit interne



Communauté métropolitaine de Montréal, 2018
STM, 2020

Solution 4: Adapter les interventions urbaines

Favoriser la mobilité nécessite également une série d'interventions urbaines afin de faciliter l'accessibilité aux points de services, aux institutions, axes et lieux de transport. L'arrondissement et la STM doivent mettre en place des aménagements ciblant l'accessibilité universelle, la convivialité des espaces publics et la sécurité urbaine. Parmi les interventions urbaines souhaitées, il y a :

- Un traitement spécifique des arrêts d'autobus près des lieux de fréquentation des aînés afin de les rendre plus conviviaux et sécuritaires. Cette intervention concerne l'édicule de l'arrêt qui doit être un refuge contre le vent, les éclaboussures générées par l'accumulation d'eau le long des trottoirs. Un mobilier plus adapté aux conditions physiques des aînés (espace pour la marchette, le déneigement, etc.) viendrait répondre à cet enjeu.
- Les alentours de la station Honoré-Beaugrand doivent être améliorées afin d'assurer un meilleur sentiment de sécurité. L'instauration de mesures d'atténuation de la circulation comme des saillies de trottoir et des passages piétons sont des aménagements à prioriser dans ce secteur.
- L'aménagement des intersections pour une accessibilité universelle, ainsi que celui des trottoirs pour faciliter la marche ou la mobilité des triporteurs et autres outils d'aide aux déplacements.

- Améliorer l'éclairage urbain, principalement dans les petites rues et du mobilier urbain pour favoriser les repos et aider à vaincre l'isolement social et le sentiment d'insécurité dans l'espace public.

Conclusion

Ce portrait de la mobilité n'est pas nouveau et les mesures préconisées ne le sont pas non plus. Quand depuis plus de deux décennies les plans d'action du quartier dressent le même constat et les mêmes demandes d'amélioration de l'offre, il importe d'y apporter une réponse concrète. Le moment est idéal puisque la STM procède à la refonte de son réseau et plusieurs initiatives de développement de l'Est en transport notamment (Tramway, REM de l'Est) sont en discussion.

Mercier-Est est à la croisée des chemins d'une évolution socio-démographique, économique et environnementale. Certes la physionomie du quartier ne bougera pas, car contrainte par des frontières (ou barrières selon le cas) physiques, administratives. Par contre sa vitalité démographique va croître dans les prochaines années en raison notamment du parti pris urbanistique d'une densification des grands axes du quartier (Notre-Dame, Sherbrooke, Hochelaga). Ce sont quelque 6000 résidents en plus qui viendront s'installer dans Mercier-Est d'ici 2026.

Cette évolution inéluctable passera assurément par une offre de services et de transport diversifiée afin d'assurer l'intégration urbaine, sociale et économique de Mercier-Est. L'adaptation des interventions urbaines préconisée dans ce rapport est essentielle. Il est indispensable d'assurer le développement d'un milieu de vie durable non désintégré. Une logique de planification et d'aménagement ne peut plus être axée uniquement sur le design d'un réseau de transport et de mobilité pour l'acheminement de flots de personnes vers les pôles récepteurs comme Honoré Beaugrand, le Tramway (s'il voit le jour dans l'Est), etc., et le centre-ville de Montréal.

C'est le sens de nos propositions. Le circuit interne notamment aiderait à décroïsonner certains secteurs de Mercier-Est. Il offre une alternative aux populations captives d'un réseau de transport axial ou de rabattement et qui ne répond qu'à la demande des heures de pointe.

C'est pourquoi nous sommes aussi persuadés qu'une Navette Or et /ou un circuit interne est primordial pour améliorer la mobilité des aînés d'une part et d'autre part celle de la frange de la population défavorisée ou dépendante du transport en commun.

Nos propositions reflètent un choix surement non économiquement viable pour la STM mais cohérent et en continuité des besoins, des orientations de l'arrondissement avec le plan Mada, de la vision et des priorités exprimés par les citoyens lors du Forum social de quartier avec un slogan non équivoque : Mercier-Est en mouvement.

Ce mouvement, c'est l'aspiration d'une mobilité qui se veut active, sécuritaire, et de proximité vers les places et secteurs identitaires du quartier ou qui préfigurent sa mutation sociale et sociodémographique.

Ce rapport est donc à la fois un plaidoyer pour la prise en compte de besoins et attentes connues et répétées depuis des décennies. Solidarité Mercier-Est et tous ces partenaires dans un esprit de collaboration et de dialogue fécond s'attendent à des réponses et des solutions concrètes. C'est le temps de l'action pour un quartier en mutation et dont la revitalisation n'est plus un objectif, mais un fait certes fragmentaire, mais réel.

Partenaires des consultations



HLM pour aînés Honoré-Beaugrand

Partenaires ayant participé à la rédaction ou à la relecture



Sophie Gagnon



Daniel Chartier,
citoyen



Amélie-Myriam
Plante



Comité
aviseur CDSU

Bibliographie

Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (2015). Un portrait des aînés. Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL%20A%C9%20MERCIER%20HOCHELAGA%202011_0.PDF

Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (2018). Plan d'action local MADA 2018-2021

Collectif en environnement - Mercier-Est. (2018). Plateforme pour le développement du réseau de transport en commun de Mercier-Est et de l'est de l'île de Montréal. Récupéré de https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/6.6.5-cem-e_-_plateforme_-_transport_en_commun_de_mercier-est_-_decembre_2018_.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal. (2018). Grand Montréal en statistique. Dans *Données géoréférencées*. Récupéré de <http://observatoire.cmm.qc.ca/observatoire-grand-montreal/produits-cartographiques/donnees-georeferencees/>

Exo. (2020). Ligne 8 - Sainte-Julie. Récupéré de <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/autobus/OMITSJU/8/1#Itineraire>

Gelper, N. (2019, 29 novembre). Cour de voirie Honoré-Beaugrand : le projet immobilier est relancé. *Journal Métro*. Récupéré de <https://journalmetro.com/local/mercier-anjou/2402394/cour-de-voirie-honore-beaugrand-le-projet-immobilier-est-relance/>

Langlois, Nathalie. (2009), *Projet de navette or dans le quartier Mercier-Est*, CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal.

Organisation mondiale de la santé. (2007). Guide mondial des villes amis des aînés. Récupéré de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43753/9789242547306_fre.pdf;jsessionid=207D2F3CB9C602485556FBA498E57C6D?sequence=1

Proteau-Dupont. (2019). Rapport d'analyse des données du premier forum sur la gériatrie. Récupéré de https://fondationages.org/wp-content/uploads/2019/02/Rapport_geriatrie_sociale_18_01_2019-final.pdf

Statistique Canada. (2016). Recensements de la population de 2016. www.statcan.ca.

STM. (2020). Plan du réseau 2020. Dans *Nos réseaux*. Récupéré de <http://www.stm.info/fr/infos/reseaux/plans-des-reseaux>

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. (2012). Avis sur le service de Navette Or. p.12. Récupéré de http://tcaim.org/doc/Avis-Navettes-Or_final.pdf

Ville de Montréal. (2017). Profils des districts électoraux de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/22_T%C9TREAULTVILLE_V2.PDF

Ville de Montréal. (2018). Atlas sociodémographique arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%C9MO_MERCIER%20HOCHELAGA%20MAISONNEUVE%202016.PDF

Ville de Sainte-Julie. (s.d.) [Photographie]. Récupéré de <https://www.lareleve.qc.ca/2016/12/08/transport-collectif-le-dimanche-sainte-julie-debut-le-11-decembre/>

Annexe 1

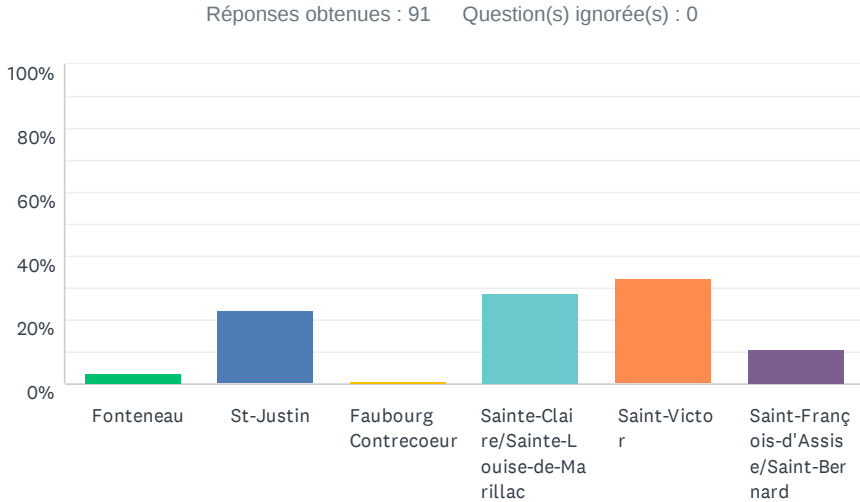
Secteurs de Mercier-Est



Annexe 2

Pour l'implantation d'un circuit de Navette Or dans Mercier-Est

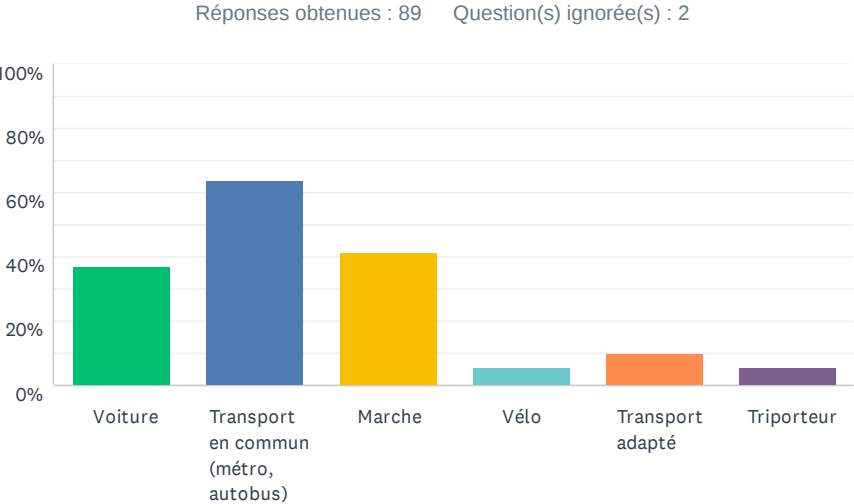
Q1 Dans quel secteur de Mercier-Est habitez-vous?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Fonteneau	3.30%	3
St-Justin	23.08%	21
Faubourg Contrecoeur	1.10%	1
Sainte-Claire/Sainte-Louise-de-Marillac	28.57%	26
Saint-Victor	32.97%	30
Saint-François-d'Assise/Saint-Bernard	10.99%	10
TOTAL		91

Pour l'implantation d'un circuit de Navette Or dans Mercier-Est

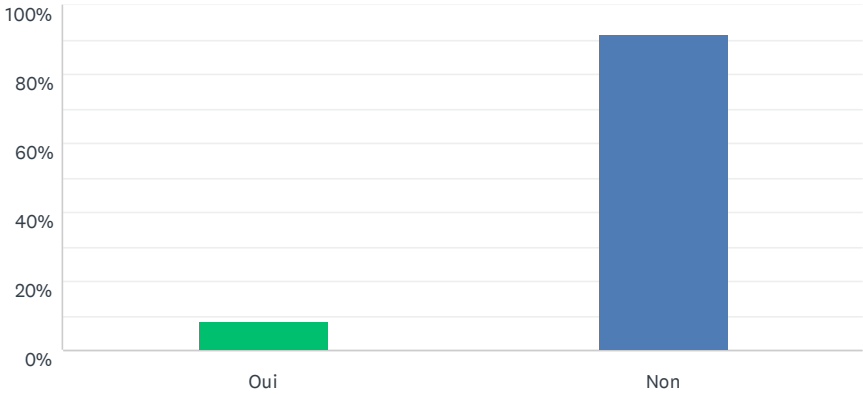
Q2 Quels sont vos principaux modes de transport?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Voiture	37.08%	33
Transport en commun (métro, autobus)	64.04%	57
Marche	41.57%	37
Vélo	5.62%	5
Transport adapté	10.11%	9
Triporteur	5.62%	5
Nombre total de participants: 89		

Q3 Possédez-vous une voiture?

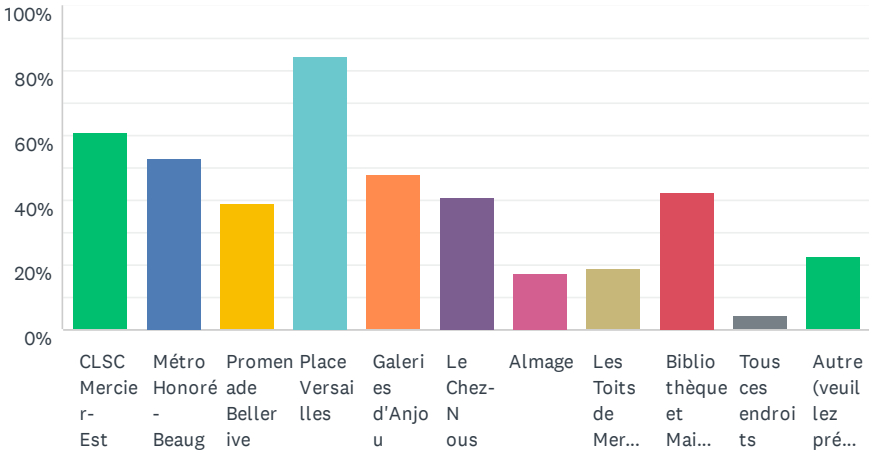
Réponses obtenues : 48 Question(s) ignorée(s) : 43



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	8.33%	4
Non	91.67%	44
Nombre total de participants: 48		

Q4 Quels sont les principaux endroits, services, organismes ou commerces que vous fréquentez?

Réponses obtenues : 85 Question(s) ignorée(s) : 6



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
CLSC Mercier-Est	61.18%	52
Métro Honoré-Beaugrand	52.94%	45
Promenade Bellerive	38.82%	33
Place Versailles	84.71%	72
Galeries d'Anjou	48.24%	41
Le Chez-Nous de Mercier-Est	41.18%	35
Almage	17.65%	15
Les Toits de Mercier	18.82%	16
Bibliothèque et Maison de la culture Mercier	42.35%	36
Tous ces endroits	4.71%	4
Autre (veuillez préciser)	22.35%	19
Nombre total de participants: 85		

Q5 En termes de transport, quelles difficultés rencontrez-vous dans Mercier-Est?

Réponses obtenues : 66 Question(s) ignorée(s) : 25

#	RÉPONSES	DATE
1	Prothèses aux deux genoux	9/5/2019 10:04 AM
2	Aller faire ses emplettes	9/5/2019 9:58 AM
3	Pas assez d'autobus, Pas d'autobus adaptés pour les personnes âgées et handicapés	9/5/2019 9:56 AM
4	J'aimerais parfois avoir quelqu'un qui m'accompagne dans le transport adapté	8/29/2019 10:08 AM
5	Pas de difficulté, parfois l'attente est longue pour le transport adapté	8/29/2019 10:06 AM
6	Aucune difficulté	8/29/2019 10:03 AM
7	Lenteur des autobus	8/29/2019 9:19 AM
8	En hiver, conduite dangereuse, déneigement mal fait et tardivement	8/29/2019 9:09 AM
9	Pour les personnes légèrement handicapés, transfert difficile.	8/28/2019 4:00 PM
10	Hard to walk to Beaugrand since last year. (Surgery). Plus numerous health problems	8/28/2019 3:55 PM
11	Cannot walk	8/28/2019 3:52 PM
12	No specialized bus	8/28/2019 3:50 PM
13	Walking & stairs	8/28/2019 3:44 PM
14	The bus stops are not sur the place i am going to	8/28/2019 3:42 PM
15	Can't take metro, difficult to walk	8/28/2019 3:37 PM
16	Traveling, long time (3 bus)	8/28/2019 3:34 PM
17	During winter, it gets difficult	8/28/2019 3:32 PM
18	Have probles with my legs. Hard to stand for long periods of time, and to sit up and down on a bus, and down the stairs in the metro	8/28/2019 3:30 PM
19	Les tranferts	8/28/2019 9:31 AM
20	La fréquence	8/28/2019 9:18 AM
21	transferts	8/28/2019 9:16 AM
22	La fréquence des transports entre 10 h et 15 h.	8/28/2019 9:14 AM
23	Horaire limité surtout en fin de semaine	8/28/2019 9:08 AM
24	Trottoirs l'hiver	8/28/2019 9:05 AM
25	Ascenseurs dans les métros, Trottoirs l'hiver, peur de traverser la rue	8/27/2019 12:09 PM
26	Manque de services adapté	8/27/2019 12:03 PM
27	Changement de trajet de la 26	8/27/2019 9:53 AM
28	Pas d'équilibre, et se déplace avec un déambulateur.	8/27/2019 9:51 AM
29	Changement du circuit de la ligne 26.	8/27/2019 9:49 AM
30	longueur du temps d'attente. Les autobus qui arrivent en même temps. Le temps d'attente pourrait être diminué si les horaires étaient différents.	8/27/2019 9:46 AM
31	Manque de fréquence, ainsi qu'une déficience dans la desserte Nord-Sud au sein du quartier.	8/27/2019 9:43 AM
32	Gros manque d'autobus et leurs fréquences. Remettre l'autobus 26 comme avant.	8/27/2019 9:41 AM
33	Lignes d'autobus insuffisantes, fréquence de 30-45 minutes. Changement de trajet de la 26.	8/27/2019 9:39 AM
34	Manque de service	8/27/2019 9:37 AM
35	les horaires d'autobus, changement de trajet de la 26 sur Hochelaga	8/27/2019 9:30 AM
36	Attendre trop longtemps, changement de trajet de la 26.	8/27/2019 9:28 AM

37	Fréquence des autobus	8/27/2019 9:24 AM
38	Phobie des transport	8/19/2019 3:18 PM
39	Aucun	8/19/2019 3:17 PM
40	Aucun	8/19/2019 3:15 PM
41	La fréquence n'est pas adaptée, manque d'autobus avec plancher adapté.	8/19/2019 3:12 PM
42	Fréquence des autobus pas adaptée. Manque d'autobus avec plancher abaissé.	8/19/2019 3:11 PM
43	Passage des autobus trop proche les uns des autres	8/19/2019 3:08 PM
44	Pas de place assise	8/19/2019 3:04 PM
45	La marche jusqu'à Des Ormeaux pour prendre autobus: 185 - 26 - 141 - 189	8/19/2019 3:00 PM
46	Mauvaise odeur	8/19/2019 2:58 PM
47	Des trous dans les trottoirs	8/19/2019 2:31 PM
48	misère à marcher	8/19/2019 2:28 PM
49	Manque d'autobus dans le quartier	7/28/2019 2:00 AM
50	besoin d'un arrêt de bus sur Hochelaga au coin de AA Desroches, au coin du ChezNous et direction ouest, tout juste avant la traverse de piéton. Aussi, sur Souigny, la ville a mis la piste cyclable du côté nord le long du HIM donc plus de débarcadère pour le transport adapté car illégal de s'arrêter dans une piste cyclable !	7/26/2019 10:09 AM
51	Autobus bondé (189) car en fin de ligne	7/26/2019 7:01 AM
52	Temp d'attente de 30 a 45 minutes entre deux passages. Le changement de trajet de la ligne 26	7/26/2019 5:46 AM
53	fréquence inadéquate	7/25/2019 11:01 PM
54	il on changer le trajet de la 26 je ne peut plus aller place versaile	7/25/2019 10:00 PM
55	Autobus bondé et doit rester debout.	7/25/2019 9:32 PM
56	aucune	7/25/2019 9:31 PM
57	Bus 185 pas nombreuses, pas d'assanceur à Radisson.	7/25/2019 8:56 PM
58	Me rendre dans des endroits loin des station de métro. Je ne suis pas familière avec les bus.	7/25/2019 7:53 PM
59	sans auto et pas beaucoup de sous.	7/25/2019 7:42 PM
60	Autobus bondées aux heures de pointe et fréquence basse en hors pointe	7/25/2019 7:31 PM
61	Le transport en commun est déficient, l'autobus 185 est souvent annulée, la 22 passe aux 30 minutes. Essayez d'aller au Galerie d'Anjou!., bref c'est toujours trop long	7/25/2019 7:17 PM
62	Aucune pour le moment parce que je suis mobile.	7/25/2019 6:17 PM
63	notre problème à moi et mon mari on a pas d'auto donc lors des rendez-vous médecin ou hôpital pas facile surtout pour mon mari problème aux poumons	7/25/2019 6:14 PM
64	Autobus souvent aux 30 minutes	7/25/2019 5:53 PM
65	?	7/25/2019 5:06 PM
66	ok	7/3/2019 8:43 AM

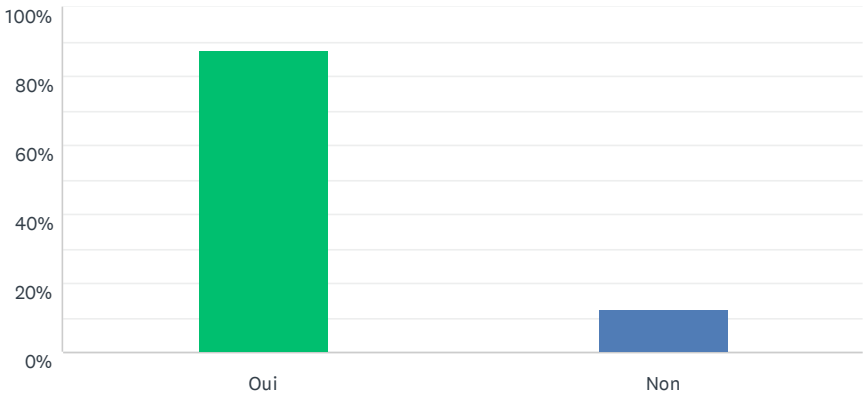
Q6 La Navette Or est un service de transport en commun offert par la STM, afin de desservir les lieux fréquentés par les personnes âgées dans un quartier donné.Comment un service de Navette Or pourrait améliorer votre quotidien?

#	RÉPONSES	DATE
1	Évasion	9/5/2019 10:06 AM
2	aller faire mes commissions	9/5/2019 10:00 AM
3	aiderait beaucoup les personnes a se deplacer, et pour les personnes solitaire	9/5/2019 9:56 AM
4	Si le transport est adapté pour les fauteuils roulant électrique	8/29/2019 10:04 AM
5	Si Navette partait du métro Honoré-Beaugrand pour le Chez-Nous ca m'éviterais de prendre mon auto	8/29/2019 9:20 AM
6	Pour ma sécurité physique et psychologique.	8/29/2019 9:09 AM
7	Faciliter le transfert pour personnes handicapées et ou sans voiture	8/28/2019 4:00 PM
8	I would go out more often. Would like to go swimming at Dubuisson, just east of Des Ormeaux	8/28/2019 3:56 PM
9	Take where i want to go	8/28/2019 3:51 PM
10	More places to go and easier to go	8/28/2019 3:46 PM
11	Big time	8/28/2019 3:44 PM
12	i would get around more	8/28/2019 3:42 PM
13	Less waiting at bus station	8/28/2019 3:39 PM
14	easier	8/28/2019 3:35 PM
15	more often	8/28/2019 3:32 PM
16	It would make travelling easier	8/28/2019 3:30 PM
17	Aller magasiner plus souvent	8/28/2019 9:31 AM
18	Éviter de demander de l'aide et permet plus de marche	8/28/2019 9:30 AM
19	oui	8/28/2019 9:18 AM
20	Bravo	8/28/2019 9:16 AM

21	En rien	8/28/2019 9:12 AM
22	Plus d'autonomie	8/27/2019 12:50 PM
23	Aller au centre d'achat	8/27/2019 12:10 PM
24	Éviter de prendre la voiture	8/27/2019 12:05 PM
25	Pas pour le moment	8/27/2019 12:03 PM
26	Je pourrais aller plus loin	8/27/2019 9:52 AM
27	Prendre moins la voiture	8/27/2019 9:47 AM
28	Selon son trajet	8/27/2019 9:43 AM
29	Plus de facilité	8/27/2019 9:41 AM
30	Accès aux services	8/27/2019 9:39 AM
31	Plus rapide	8/27/2019 9:31 AM
32	Se déplacer plus souvent et plus vite sans prendre l'auto	8/27/2019 9:29 AM
33	Pas très utile. Accès au soins de santé en priorité	8/27/2019 9:25 AM
34	Plus facile	8/19/2019 3:18 PM
35	Non	8/19/2019 3:17 PM
36	Essentiel et plus pratique	8/19/2019 3:13 PM
37	Sortir plus souvent	8/19/2019 3:11 PM
38	Moins de stress	8/19/2019 3:08 PM
39	Sortir plus souvent	8/19/2019 3:06 PM
40	Sortir tous les jours	8/19/2019 3:04 PM
41	Être capable de sortir quand elle en a envie	8/19/2019 3:01 PM
42	Sortir à tous les jours	8/19/2019 2:58 PM
43	Sortir tout les jours	8/19/2019 2:32 PM
44	plus d'autonomie	8/19/2019 2:28 PM
45	pour les personnes âgées, ça leur permettraient un service adapté qui relie les grands points de services.	7/26/2019 10:10 AM
46	Déplacement plus facile les aînés seront en sécurité avec la position assise durant le transport	7/26/2019 7:02 AM
47	Facilite d'accès aux services	7/26/2019 5:47 AM
48	moins de perte de temps à chercher un stationnement	7/25/2019 11:02 PM
49	augmenter ma mobilite	7/25/2019 10:01 PM
50	Moins de temps d'attente et plus sécuritaire.	7/25/2019 9:33 PM
51	Déplacement plus rapide et accessible.	7/25/2019 8:58 PM
52	Aller dans les endroits tels que le CLSC, Place Versailles, Parc Bellerive, la radiographie, etc.	7/25/2019 7:55 PM
53	Ce serait merveilleux d'avoir de l'aide pour nous déplacer dans les endroits ci-haut.Nous serions enfin le faire sans avoir besoin d'attendre ou de s'en priver,parfait pour garder notre autonomie.	7/25/2019 7:46 PM
54	Moins de tracas, moins de marche pour aller aux arrêts d'autobus	7/25/2019 7:32 PM
55	Je vois pas comment	7/25/2019 7:17 PM
56	Étant donné le manque d espace de stationnement cela éviterait de prendre l'auto pour me déplacer!	7/25/2019 5:10 PM
57	ok	7/3/2019 8:44 AM

Q7 Si une Navette Or arrive dans le quartier, l'utiliseriez-vous?

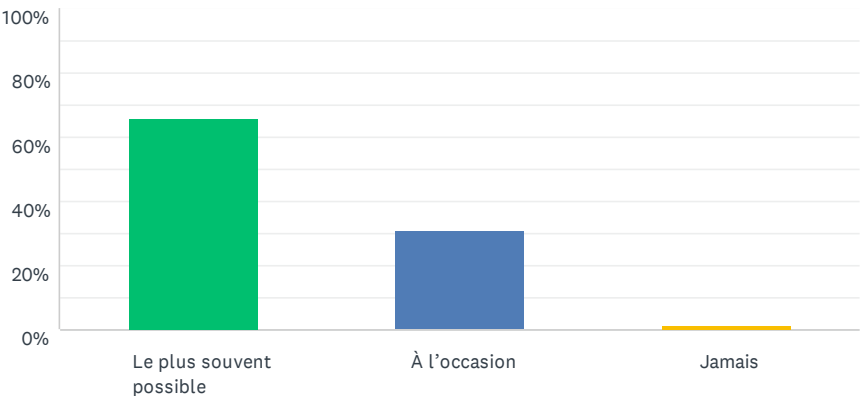
Réponses obtenues : 81 Question(s) ignorée(s) : 10



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	87.65%	71
Non	12.35%	10
TOTAL		81

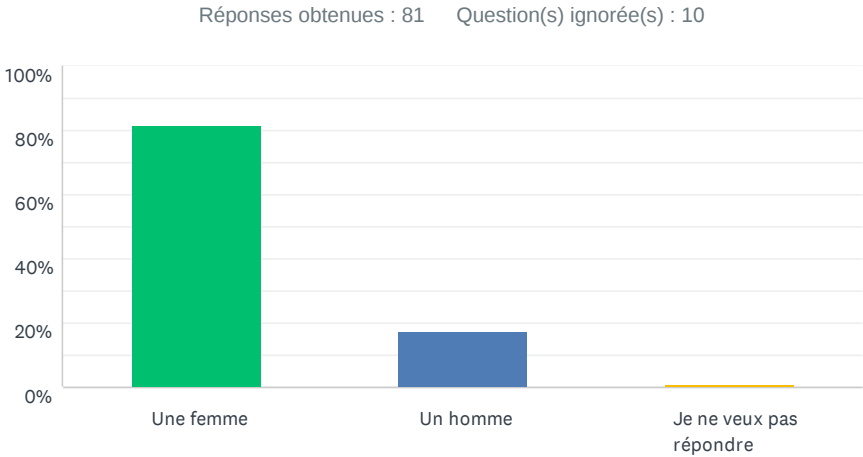
Q8 Si oui, à quelle fréquence?

Réponses obtenues : 65 Question(s) ignorée(s) : 26



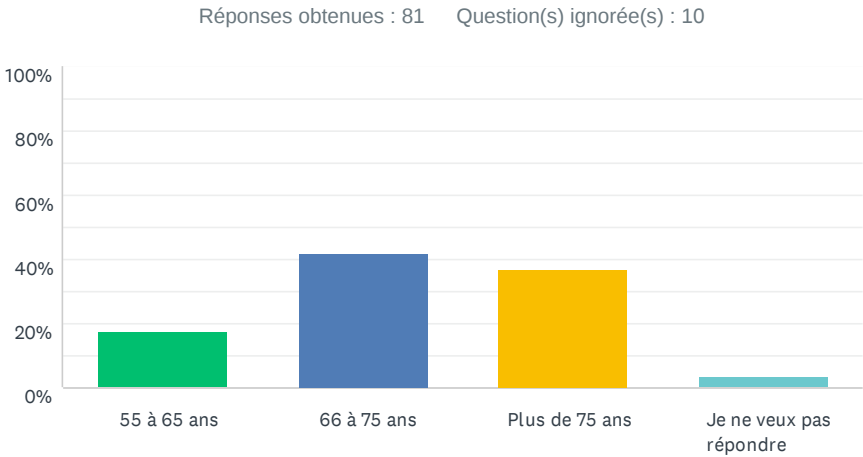
CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Le plus souvent possible	66.15%	43
À l'occasion	30.77%	20
Jamais	1.54%	1
TOTAL		65

Q9 Vous êtes



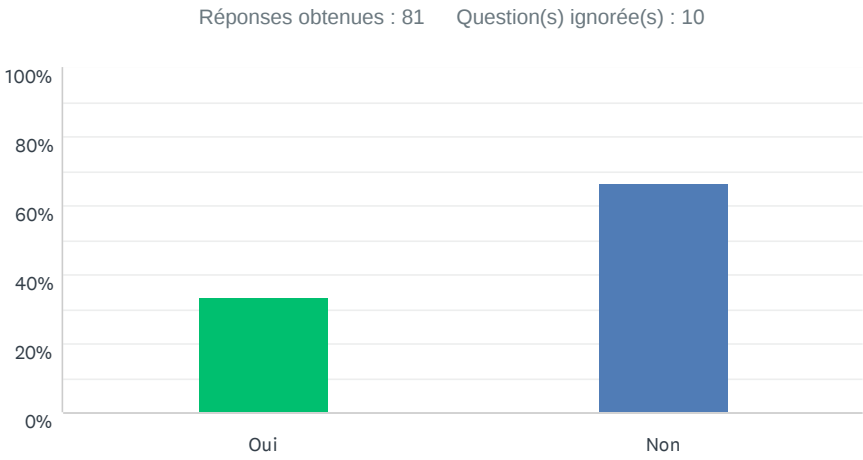
CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Une femme	81.48%	66
Un homme	17.28%	14
Je ne veux pas répondre	1.23%	1
TOTAL		81

Q10 Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
55 à 65 ans	17.28%	14
66 à 75 ans	41.98%	34
Plus de 75 ans	37.04%	30
Je ne veux pas répondre	3.70%	3
TOTAL		81

Q11 Acceptez-vous que Solidarité Mercier-Est communique avec vous par courriel, notamment au sujet du projet de Navette Or?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	33.33%	27
Non	66.67%	54
TOTAL		81

Q12 Si oui, veuillez indiquer votre nom et votre adresse courriel

Réponses obtenues : 23 Question(s) ignorée(s) : 68

CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Prénom et nom	100.00%	23
Adresse courriel	95.65%	22