

2018

Corridor d'autonomie : PETITE-BOURGOGNE

PROPOSITION POUR UN CORRIDOR D'AUTONOMIE



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

Table des matières

1 Introduction	5
Méthodologie	5
Notre compréhension d'un corridor d'autonomie.....	5
2 - Analyse des rapports, diagnostics et de la littérature	7
Analyse de l'accessibilité et de la mobilité pour la Petite-Bourgogne	7
Générateurs de déplacement : pôles d'activités communautaires ou institutionnels, nœud de transport et espaces commerciaux et résidentiels	8
Carte 1 : Générateurs de déplacement	9
La mobilité dans la Petite-Bourgogne	10
Faits saillants du rapport QADA (audit de potentiel piétonnier)	10
Marches exploratoires.....	11
1 ^{ère} marche : le Sentier de la Bourgogne	11
2 ^e marche : l'axe Notre-Dame	12
Carte 2 : Parcours de la seconde marche exploratoire	12
3 - Constats	13
4 - Le corridor d'autonomie de la Petite-Bourgogne	14
Carte 3 : Générateurs de déplacement et les axes du corridor d'autonomie.....	15
Actions nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie :	16
Partenaires nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie :	18
Autres actions : Le Sentier de la Bourgogne.....	19
Un Sentier culturel et rassembleur	19
Sentier de la Bourgogne, pistes d'améliorations à apporter	19
6 - Conclusion	21
Perspective des retombées du corridor d'autonomie de la Petite-Bourgogne	21

1 Introduction

Le quartier de la Petite-Bourgogne est parmi les plus diversifiés de l'arrondissement et de la Ville de Montréal. Il comprend le plus grand projet de logements sociaux au Canada, un multiculturalisme important et des populations vulnérables. Parmi ces populations vulnérables, avec des enjeux de mobilité particuliers: les aînés, les populations souffrant de limitations fonctionnelles ainsi que les parents avec de jeunes enfants représentent un pourcentage important de la population. Dans un quartier qui est mal desservi sur plusieurs aspects (alimentation, services de santé, etc.) et qui subit une transformation importante en raison du nombre de nouvelles habitations il devient important que chacun puisse se déplacer de manière indépendante et sécuritaire. Prévention Sud-Ouest a développé une expertise en ce domaine et est co-auteur, avec la table de concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul (dans le cadre de Quartiers 21) de la proposition de corridor autonomie dans Ville-Émard/Côte St-Paul. L'arrondissement Sud-Ouest a donc demandé à l'organisme de faire un travail semblable dans les autres quartiers.

Méthodologie

Actif dans le Sud-Ouest depuis plus de 30 ans, l'organisme sans but lucratif, Prévention Sud-Ouest (PSO), a pour mission, entre autres, de mettre en œuvre des mesures de prévention qui améliorent la qualité de vie, la sécurité de la population le sentiment de sécurité, de favoriser la cohésion sociale, d'inciter et favoriser le bénévolat et la création d'emplois. Des déplacements sécuritaires font 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
- Analyse des rapports, diagnostics et de la littérature
- Audit piétonnier
- Marches exploratoires
- Sondage et/ou 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 futurs usagers.

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 tout un chacun des enjeux qui peuvent entraver les déplacements de ces personnes. 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
- Réparation des bords pavés et descentes de trottoir endommagés
- Ajout d'éclairage
- Ajout de décomptes visuels pour les piétons
- Ajout de feux de circulation sonores
- Aux croisements dangereux: raccourcir la distance à traverser et prolonger le temps alloué pour la traverse
- Le verdissement du circuit pour améliorer le confort, l'expérience et le sentiment de sécurité
- La sécurisation des intersections dans le parcours
- Baliser le parcours en fonction des lieux d'intérêt (services de proximité, parcs et espaces publics, etc.) et des principales résidences âgées
- Penser à la sécurité, au confort et au plaisir pour une expérience positive¹
- Un parcours bien entretenu
- Etc.

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

2 - Analyse des rapports, diagnostics et de la littérature

Liste des documents et travaux de référence :

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]

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

Coalition de la Petite-Bourgogne. (s. d.). *Le sentier de la Bourgogne : un projet participatif*. Récupéré de : <http://petitebourgogne.org>

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

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

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

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

Ville de Montréal. (2013). *Profil des ménages et des logements : Arrondissement du Sud-Ouest*. [PDF]

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

Analyse de l'accessibilité et de la mobilité pour la Petite-Bourgogne

Des données spécifiant le nombre de personnes avec limitations fonctionnelles, de personnes âgées ou des familles avec de jeunes enfants sont difficiles à faire ressortir pour le quartier lui-même. Ce que nous pouvons affirmer c'est qu'il existe deux habitations spécifiquement pour personnes âgées (Foyer Hongrois et Centre St-Antoine 50 +) et d'autres habitations qui ont aussi des résidents âgés dans le quartier. Ces dernières habitations (Albert I et II, des Fleurs et de l'Érablière) rassemblent plus de 119 aînés². Au moment d'écrire ce rapport, il est question de construire une habitation pour personnes âgées dans le secteur de Griffintown. De plus, il existe de nombreuses jeunes familles habitant les logements sociaux et dans les nombreux condos qui

² Québec. Office municipal d'habitation de Montréal. (s. d.). Arrondissement Sud-Ouest : Petite-Bourgogne et Saint-Henri. [Carte]. Récupéré de : <http://www.omhm.qc.ca/arrondissements-villes>

se construisent dans et à proximité de la Petite-Bourgogne. Les données sur les personnes atteintes de limitations fonctionnelles sont limitées. Dans les HLM de la Petite-Bourgogne, il y a près d'une trentaine d'unités adaptées aux besoins de personnes atteintes de limitations fonctionnelles.

Cette population est parmi les plus vulnérables, car elle peut se retrouver de plus en plus isolée lorsque les obstacles au déplacement se multiplient. De plus, lors des déplacements la fatigue est plus importante et le risque de chute plus élevé et peut avoir des conséquences graves. Le corridor d'autonomie est donc essentiel pour la prévention de chutes et d'isolement.

Générateurs de déplacement : pôles d'activités communautaires ou institutionnels, nœud de transport et espaces commerciaux et résidentiels

Il existe une grande variété de générateurs de déplacement sur le territoire de la Petite-Bourgogne. Nous les avons divisés en plusieurs catégories et y avons intégré des lieux d'importance. Voici une liste de références pour la carte à la page dix:

Centres de la Petite-Enfance (CPE)

- CPE Genesis 87 (1)
- CPE Garde Amis (2)
- CPE Train de Bourgogne (3)
- CPE Patapouf (4)
- CPE Tyndale St-George (5)

Éducation

- École de La Petite-Bourgogne (6)
- Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de St-Henri (CÉDA) (7)

Résidences pour personnes âgées

- Résidence des Fleurs (8)
- Résidence Albert I et II (9)
- Résidence de l'Érablière (10)
- Foyer Hongrois (11)
- CHSLD des Seigneurs (12)
- Centre Saint-Antoine 50+ (15)

Communautaires

- Édifice Georges-Vanier (13)
 - Centre culturel Georges-Vanier
 - Bibliothèque Georges-Vanier
- Centre Sportif de la Petite-Bourgogne (14)

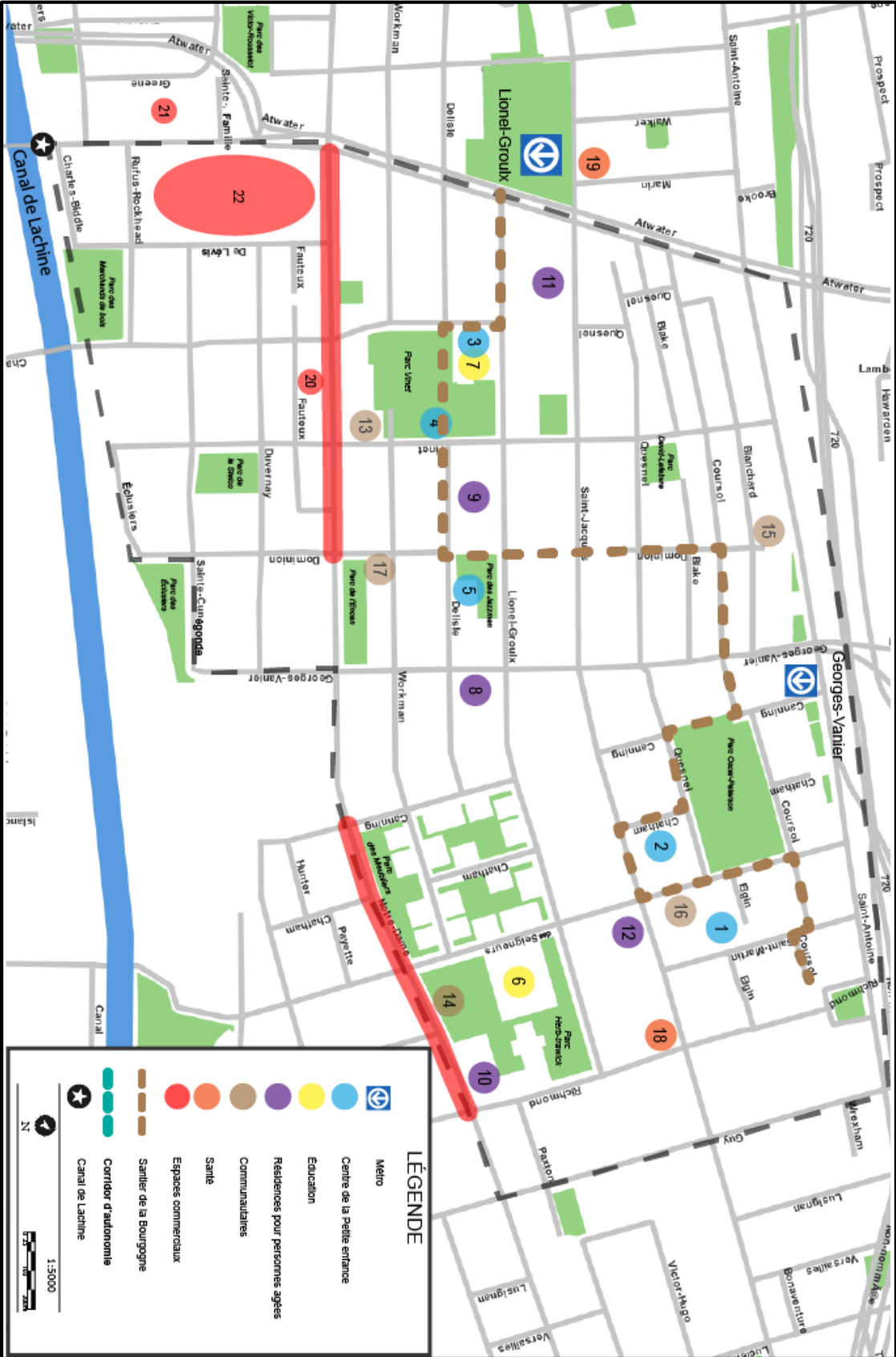
Santé

- Centre d'hébergement des Seigneurs (CSSS) (18)
- Clinique médicale Atwater (19)

Espaces commerciaux et divertissement :

- Théâtre Corona (20)
- Marché Atwater (21)
- Espace commercial aux alentours du Marché Atwater (22)
 - Super C
 - Pharmacie Brunet
 - Pharmaprix
 - Bureau de poste
 - SAQ
- Commerces de la rue Notre-Dame

Carte 1 : Générateurs de déplacement



La mobilité dans la Petite-Bourgogne

L'ensemble des rues du quartier sont qualifiées comme des routes locales mis à part l'autoroute 720 qui délimite le quartier au nord. Les emprises (largeurs) de certaines rues se retrouvent tout de même à être plus importantes que d'autres. Les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques présentent des emprises très larges et un achalandage important de déplacements automobiles.

La station de métro Lionel-Groulx forme un nœud de transport et de mobilité important qui sert également de porte d'entrée dans la Petite-Bourgogne. On retrouve une grande mixité des types de mobilité : active, collective et automobile. Ceci crée certains enjeux pour la sécurité des piétons, mais les intersections sont, pour la majorité, aménagées de manière sécuritaire et entièrement accessibles. Notamment celle à l'intersection des rues Atwater et Lionel-Groulx, l'entrée dans le quartier de la Petite-Bourgogne privilégiée par les piétons.

On retrouve également la station de métro Georges-Vanier dans la Petite-Bourgogne ainsi que la station Lucien L'Allier à proximité de l'extrémité est du quartier. La station Lionel-Groulx est la seule station de métro qui offre un accès universel et qui est munie d'un ascenseur. Cet arrêt de métro est donc privilégié par les personnes à mobilité réduite, par les familles avec des enfants en poussettes, ainsi que les personnes souffrant de limitation fonctionnelle.

Il y a également six lignes d'autobus qui parcourent le quartier qui sont les lignes 35, 36, 57, 420, 747 et 191. Les lignes est-ouest (35; 36; 191; 420; 747) passent sur les rues Notre-Dame, Saint-Jacques et Saint-Antoine. La ligne nord-sud (57) passe sur la rue Guy. Ce sont toutes des lignes accessibles qui relient le quartier au reste de l'arrondissement et de la Ville. La station de métro Lionel-Groulx est également un terminus d'autobus important pour les navetteurs de l'ouest de l'île. La majorité des bus qui partent et arrivent à Lionel-Groulx ne se rendent pas dans la Petite-Bourgogne.

La Petite-Bourgogne est donc un quartier qui profite d'un accès en transport très riche et diversifié. Au niveau du transport en commun, nous disposons de deux arrêts de métro, dont la station Lionel-Groulx qui représente l'option la plus intéressante pour les personnes à mobilité réduite vu son accès universel.

Faits saillants du rapport QADA (audit de potentiel piétonnier)

En 2016, l'organisme Prévention Sud-Ouest présentait un rapport détaillé dans le cadre du projet « Cartographie des chemins sécuritaires pour les déplacements des aînés » (QADA). Comme le titre le mentionne, l'objectif était de déterminer des chemins considérés sécuritaires par les aînés du milieu. Pour ce faire, un sondage fut distribué dans une multitude de résidences pour personnes âgées de l'arrondissement. Ce sont 84 aînés qui ont répondu à ce questionnaire qualitatif et quantitatif. Sur des cartes, les répondants indiquaient les endroits où ils se rendaient

régulièrement et les chemins qu'ils empruntaient. De plus, des marches ont été organisées dans les parcours identifiés et certains des participants y circulaient soit en triporteur ou en quadriporteur. Voici quelques faits saillants du rapport :

- La grande majorité se déplace régulièrement et pendant le jour
- La traversée se fait à l'intersection
- Les rues les plus fréquemment utilisées dans la Petite-Bourgogne sont les axes Notre-Dame et Georges-Vanier puis Lionel-Groulx.

Marches exploratoires

Basée sur les principes d'aménagement sécuritaire, cette technique simple est devenue au fil du temps une pratique reconnue lorsqu'il est question de juger des facteurs susceptibles d'entraver la sécurité et le sentiment de sécurité des personnes dans un espace public.³ Les retombées de cette activité ont ainsi permis de dresser un portrait global de la mobilité dans le quartier. Nous avons d'abord réalisé une marche sur le parcours du Sentier de la Bourgogne pour évaluer son accessibilité. En second lieu, ce fut un parcours dont l'axe principal était la rue Notre-Dame. Ces deux marches ont été précédées d'un repérage sur le terrain afin d'en délimiter le parcours et de produire un cahier d'observations pour les participants.

1^{ère} marche : le Sentier de la Bourgogne

À l'été 2018, une marche exploratoire fut menée et elle a permis de faire une évaluation critique de l'environnement urbain. Cette marche consiste à explorer un site en petit groupe, 17 personnes ont participé afin de déterminer les caractéristiques de l'environnement qui peuvent entraîner de l'insécurité et tout élément inopportun à l'environnement. De ces 17 personnes, quatre employés de Prévention Sud-Ouest étaient présents, avec six citoyens, un représentant de l'arrondissement du Sud-Ouest et d'autres bénévoles provenant de divers organismes communautaires. Après cette marche, nous avons déterminé certaines interventions et recommandations à apporter au Sentier pour qu'il devienne plus accessible universellement. Le tracé du Sentier de la Bourgogne est également indiqué sur la carte à la page neuf.

Suite à la marche, nous avons évalué la possibilité qu'il devienne aussi un corridor d'autonomie. Même si ce Sentier traverse une grande partie de la Petite-Bourgogne son parcours ne répond pas à la définition d'un corridor d'autonomie.

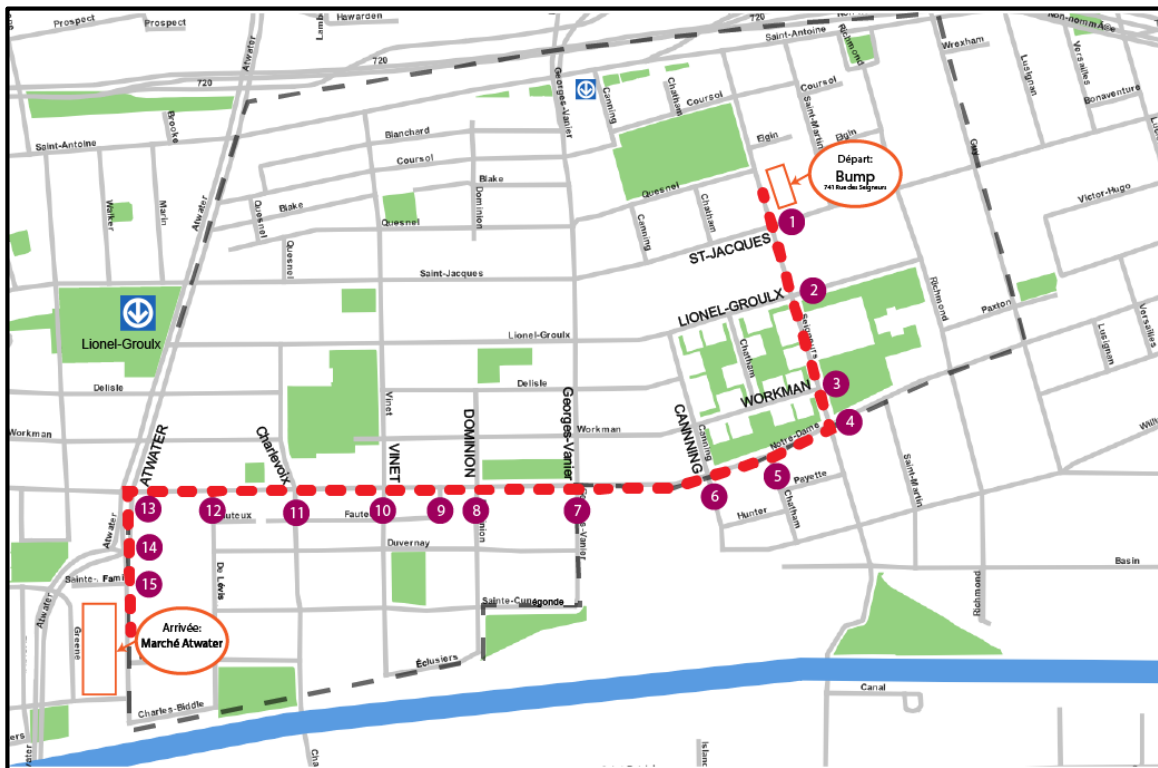
Nous avons donc identifié des chemins alternatifs, qui croisent le Sentier ou en empruntent une portion, qui répondent mieux à ce que doit être un corridor d'autonomie.

³ Paquin, Sophie (2009). *Ma ville en toute confiance – Guide des meilleures pratiques pour un aménagement sécuritaire destiné aux municipalités et à leurs partenaires*. Union des municipalités du Québec.

2^e marche : l'axe Notre-Dame

L'axe Notre-Dame représente l'artère la plus achalandée en raison de la multitude de commerces et de restaurants qui y sont situés. Cet achalandage a fait qu'elle est aussi devenue très endommagée, nécessitant ainsi beaucoup d'interventions et d'entretien. La marche eut lieu le 1^{er} novembre 2018. Des six participants, trois employés de Prévention Sud-Ouest ont été accompagnés par un résident aîné du quartier ainsi qu'un conseiller en développement communautaire de l'arrondissement du Sud-Ouest. Le tracé est illustré sur la carte ci-dessous.

Carte 2 : Parcours de la seconde marche exploratoire



3 - Constats

À l'égard de l'analyse des consultations, des rapports, des diagnostics et du travail de terrain effectués sur l'ensemble du territoire, un corridor d'autonomie fut établi. 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. Les axes donnent un accès direct aux points d'intérêts que nous avons ciblés, tels que les services publics et privés, les zones commerciales, les résidences pour personnes âgées, les espaces verts, les stations de métro, les lignes de bus, etc. Cette 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.

L'axe Notre-Dame fut sélectionné en raison de son achalandage, de la grande présence des générateurs de déplacement. Nous reconnaissons toutefois, pour certaines portions, son état précaire pour l'ensemble des usagers. Étant très utilisée, les infrastructures de cette rue sont usées et nécessitent une mise à niveau. Évidemment, son caractère commercial et socioculturel en font une destination et un point central dans le vie des résidents de la Petite-Bourgogne. Toutefois, il existe, actuellement, peu de commodités et d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite. Nous avons prolongé cet axe vers l'est pour aller rejoindre le Centre Sportif de la Petite-Bourgogne et la résidence de l'Érablière.

L'axe des Seigneurs, récemment réaménagé, cet axe permet de rejoindre une multitude de générateurs de déplacements tels que l'école primaire de la Petite-Bourgogne, le CHSLD Des Seigneurs, le centre Yolande-Breton et les îlots St-Martin.

Ensuite nous retrouvons, **l'axe Lionel-Groulx**. Pour faciliter tous les déplacements générés par cet axe, il est devenu clair, en analysant les générateurs de déplacement, que la rue devrait être incluse dans le corridor d'autonomie. Les gens préférant utiliser des parcours en ligne droite, il est donc important de créer un axe de transit piétonnier se rendant directement à la station de métro Lionel-Groulx qui répond notamment certains principes d'accessibilité universelle grâce à sont ascenseur.

Pour **l'axe Georges-Vanier**, la seconde station de métro du secteur (Georges-Vanier) aurait aussi besoin d'être accessible pour convenir aux usagers du transport en commun. Cet axe représente la seule connexion piétonne avec le quartier au nord de l'autoroute 720. Nous notons cependant que la section entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine présente une forte dénivellation qui rend la marche périlleuse en hiver.

Pour compléter le parcours et «boucler la boucle», il est primordial que **l'axe Atwater** soit aménagé pour accueillir tous les usagers du transport en commun qui y convergent et tous les piétons qui se dirigent vers les principaux générateurs de déplacement.

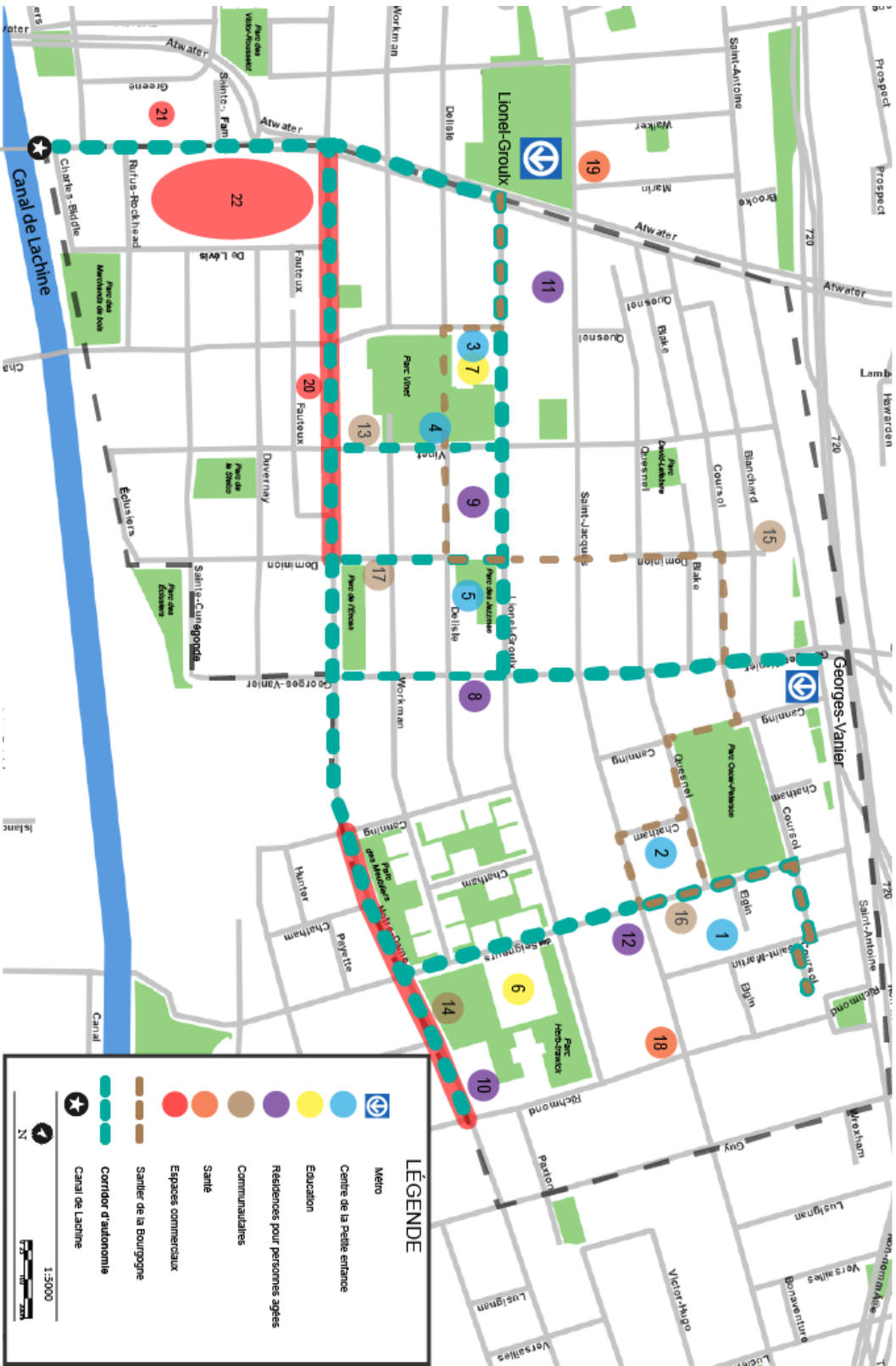
4 - Le corridor d'autonomie de la Petite-Bourgogne

En réponse à l'analyse et aux constats établis précédemment, voici, à la page suivante, une carte représentant une proposition de parcours pour le corridor d'autonomie à partir des principaux axes utilisés par les aînés et autres résidents de la Petite-Bourgogne, où l'on retrouve les principaux services de proximité, lieux culturels et de divertissement ainsi que la majorité des routes de transport collectif.



Figure 1 (Murale sur la rue Saint-jacques)

Carte 3 : Générateurs de déplacement et les axes du corridor d'autonomie



Actions nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie :

Pour le réaménagement de ces axes, nous vous proposerons ci-dessous des actions nécessaires pour la mise en place du corridor accompagné d'exemples.

Mobilier urbain :

- Sans doute, un des aspects les plus importants l'ensemble des rues concernées par ce corridor. En fait, on ne retrouve pratiquement aucun banc et aucune rampe d'appui sur l'ensemble du territoire. Une caractéristique indispensable pour les personnes à mobilité réduite.
- Installer les bancs au 100 mètres sur une surface plate, toujours en bordure de rue pour laisser le long des murs sans obstacle pour le corridor piétonnier.
- Mobilier en bordure de rue.
- Ajouter des poubelles.
- Veiller à avoir un éclairage suffisant pour les trottoirs.



Figure 2 : Exemple d'intersection sans banc (des Seigneurs/Notre-Dame)

Accessibilité et sécurité

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



Figure 3: Commerce non accessible universellement (Notre-Dame/Vinet)

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.
- Entretien des trottoirs pour éviter les cavités dangereuses
- Éviter les dénivellations brusques
- Sécuriser les fosses d'arbres et émonder les arbres



Figure 4: Intersection désalignée avec la dénivellation du bateau-pavé (Atwater/Duvernay)

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
- 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



Figure 5 : Matériel de signalisation (Notre-Dame/Georges-Vanier)

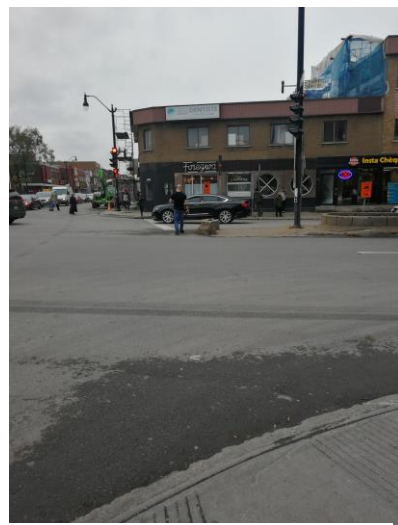


Figure 6: Aucun marquage au sol (Atwater/Notre-Dame)

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 .
- Faire des démarches auprès de Pharmaprix pour installer des placotoirs par exemple.



Figure 7: Un segment de rue sans aménagement ni verdissement (Notre-Dame/De Lévis)

En appliquant ces principes le long des axes il sera possible d'établir un corridor d'autonomie dans le quartier de la Petite-Bourgogne. 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.

Partenaires nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie :

SDC pour

- Inciter les commerces à adopter des mesures d'accessibilité universelle

Arrondissement pour

- le déneigement prioritaire des trottoirs du corridor autonomie
- La réparation des trottoirs et des descentes de trottoirs
- La réparation des trous et cavités
- Les feux de circulation et le marquage
- L'éclairage
- Le mobilier urbain
- Le verdissement

Autres actions : Le Sentier de la Bourgogne

Un Sentier culturel et rassembleur

Le sentier de la Bourgogne est un projet participatif qui a été lancé en 2013 dans le cadre du projet Quartiers 21. Le projet vise à « favoriser le transport actif et le rapprochement entre les communautés culturelles du secteur en misant sur l'appropriation du Sentier par les résidents du quartier »⁴.

Le Sentier de la Bourgogne est un parcours intéressant et profitable pour les résidents de la communauté. Or, il existe des lieux, sur ce trajet, qui présentent des obstacles à la mobilité pour les personnes souffrant de limitations fonctionnelles, des personnes âgées et des parents avec de jeunes enfants en poussettes : dénivellation importante, type de revêtement de sol, faible éclairage, etc. Nous proposons donc certains aménagements pour améliorer l'accessibilité sur l'ensemble du Sentier ainsi que des recommandations spécifiques pour certains lieux que nous avons ciblés.

Pour améliorer l'accessibilité du sentier, nous avons formulé une liste d'interventions ou d'améliorations à y apporter. Nous proposons également que certaines des actions retenues pour le corridor d'autonomie soient appliquées le long du Sentier. Un déneigement prioritaire pour l'ensemble de celui-ci assurera son accessibilité tout au long de l'année.

Sentier de la Bourgogne, pistes d'améliorations à apporter

- L'état de la chaussée est mauvais et la présence de plusieurs nids-de-poule rend ce tronçon difficile à naviguer et dangereux (Entrée dans le stationnement du CEDA côté ouest)
- Les plaques des égouts présentent un risque de chute pour les personnes avec des limitations fonctionnelles, les personnes à mobilité réduite ainsi que les cyclistes. Les roues d'un fauteuil roulant ou d'une poussette peuvent y rester bloquées.



Figure 8 (Entrée du stationnement du CEDA)



Figure 9 (Dans le stationnement du CEDA côté ouest)

⁴ Coalition de la Petite-Bourgogne. (s. d.). *Le sentier de la Bourgogne : un projet participatif*. Récupéré de : http://petitebourgogne.org/index.php?option=com_content&view=article&id=12:sentier-de-la-petite-bourgogne%27A=0&catid=12&Itemid=195&lang=fr

- Besoin de bancs ou appuis notamment devant des résidences pour personnes âgées



Figure 10 (Rue Delisle entre les rues Vinet et Dominion)



Figure 11 (Passage entre l'avenue Lionel-Groulx et la rue Saint-Jacques)

- Revêtement au sol change plusieurs fois et est dénivélé
- Risque de chute pour une personne à mobilité réduite
- Pente de la côte est très pointue et il serait impossible à monter en fauteuil roulant

- Manque d'aménagement : Pas de bateau pavé, pas de passage piéton
- Manque de marquage au sol pour sécuriser le passage piéton
- Nécessité d'y installer un feu de circulation



Figure 12 (Intersection de la rue Dominion et la rue Saint-Jacques)

- Aucun éclairage dans la cour pour sécuriser et faciliter les déplacements à la noirceur (Terrasse Coursol, entre la rue Saint-Martin et l'avenue Richmond)
- Grand escalier aucunement accessible pour les personnes en fauteuils roulants et parents avec poussettes et serait très difficile à monter pour une personne à mobilité réduite
- Risque de chute important en hiver pour tous utilisateurs, mais surtout pour les personnes à mobilité réduite (Terrasse Coursol, entre la rue Saint-Martin et l'avenue Richmond)

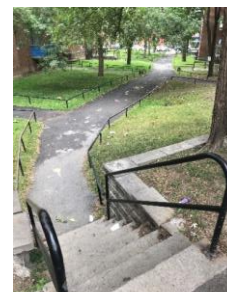


Figure 13 (Terrasse Coursol, entre rue Saint-Martin et avenue Richmond)

En ce qui concerne la prolongation du Sentier de la Bourgogne, il faudra s'assurer, d'une part et d'autres, que les deux chemins soient mis en valeur et se complètent.

6 - Conclusion

Perspective des retombées du corridor d'autonomie de la Petite-Bourgogne

Pour terminer, ce corridor permettra à la Petite-Bourgogne 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 universelle. 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.

De plus, en enclenchant ces actions pour rendre le quartier de la Petite-Bourgogne plus accessible universellement, nous nous inscrivons précisément dans le troisième enjeu du plan d'urbanisme de l'arrondissement, soit l'amélioration des conditions de vie des résidents du Sud-Ouest⁵. Le projet de corridor d'autonomie et les opérations qui en découleront viennent évidemment répondre à cet enjeu et à ses composantes tels que le sentiment de sécurité, la qualité du milieu de vie et des services de proximité en fournissant des solutions pragmatiques sur le court terme.

Enfin, dans une optique proactive, nous pouvons émettre quelques suggestions quant à des aménagements qui seraient bénéfiques à plus long terme. Considérant que l'établissement du corridor d'autonomie soit effectué, nous proposons de bonifier les axes d'aménagement plus diversifiés et généraux :

- Verdures : planter des arbres et aménager des bacs à fleurs ou à fines herbes pour que les parcours deviennent encore plus attrayants pour tous.
- Ajout de pistes cyclables pour favoriser la sécurité de tous les usagers de la route
- Continuer l'ajout de mobilier urbain pour permettre aux personnes à mobilité réduite de se reposer lors de leurs déplacements.
- Mettre en place une signalisation incluant des cartes des parcours et/ou poteaux avec des flèches indiquant la direction du corridor et du Sentier de la Bourgogne ainsi que des points d'intérêt comme les parcs, bibliothèque, centre sportif, centre communautaire et autres pour renforcer le sentiment de sécurité lors des déplacements.

⁵ Ville de Montréal. 2017. *Plan d'urbanisme de Montréal – Chapitre 12: Arrondissement du Sud-Ouest*.

Récupéré de :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/170925_C_HAPITRE_12.PDF