

# ENSEMBLE

Volume 5 | Numéro 3

pour une ville amie des aînés



## vision zéro décès et blessé grave dans les rues de Montréal.

[ville.montreal.qc.ca/visionzero](http://ville.montreal.qc.ca/visionzero)

5

Vision zéro  
Améliorer la sécurité des  
piétons aînés

---

9

Marches  
exploratoires avec  
des aînés - Réaliser  
la Vision Zéro  
partenariat entre l'AQDR  
et la Ville de Montréal

---

11

Connaître les  
besoins pour un  
vieillessement en  
santé à Rosemont-  
Petite-Patrie  
le projet de  
recherche-action  
«PACTE-Rosemont»

---

Montréal 

  
Table de concertation  
des aînés de l'île de Montréal

**E**n 2016, 80 % des piétons ayant perdu la vie dans les rues de Montréal étaient des personnes âgées. C'est beaucoup trop ! Tous les usagers ont le droit de se déplacer en sécurité, sans crainte pour leur vie.

Depuis septembre 2016, la Ville de Montréal s'est formellement engagée à adopter l'approche novatrice en sécurité routière Vision Zéro. Cette approche suédoise qui s'est implantée dans plusieurs grandes métropoles à travers le monde repose sur un principe de base selon lequel *«il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement blessées lorsqu'elles se déplacent dans le réseau routier»*.

Bien que cette approche soit basée sur des changements de paradigmes importants pour les concepteurs et gestionnaires du réseau routier, certaines actions à court terme ont déjà été annoncées et réalisées par la Ville de Montréal et peuvent être appréciées par les citoyens.

Une campagne de communication de la Ville de Montréal, élaborée en partenariat avec les organismes du milieu, dont la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) et l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR), est destinée à tous les usagers du réseau routier. Son objectif est de sensibiliser la population à la problématique des décès et des blessures graves lors de collisions dans les rues de Montréal afin que le seul chiffre acceptable soit ZÉRO.

Ainsi, nous espérons que vous en apprendrez plus sur ce concept dans ce bulletin spécial dédié à la Vision Zéro !

***Toute l'équipe de Vision Zéro de la Ville de Montréal***

vive  375

# 12 personnes aînées happées mortellement dans les rues de Montréal. 12 de trop.

## vision zéro

[ville.montreal.qc.ca/visionzero](http://ville.montreal.qc.ca/visionzero)

Montréal 

  
Table de concertation  
des aînés de l'île de Montréal

 AQDR  
AQDR nationale  
ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE  
DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES  
ET PRÉRETRAITÉES

**C'** est avec un grand plaisir que nous avons appris la victoire de la nouvelle et toute première mairesse de la Ville de Montréal, Mme Valérie Plante, suite aux élections municipales du 5 novembre dernier. Nous tenons aussi à féliciter tous les candidats, tous partis confondus, qui ont été élus lors de ce processus électoral. La TCAÎM accueille avec enthousiasme ce nouvel écosystème politique montréalais et a hâte de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de la mobilité des aîné.e.s montréalais.e.s !

42,47 %<sup>2</sup> des Montréalais.e.s se sont d'ailleurs présentés aux urnes cette année. La part des citoyen.ne.s ayant été voter en 2017 se compare avec celle des dernières élections municipales de 2013, qui était de 43,32 %<sup>3</sup>.

## À lire dans les prochaines pages

Dans ce bulletin, vous pourrez en apprendre plus sur le principe Vision Zéro. Vous en avez assurément entendu parler, mais vous vous demandez peut-être ça consiste en quoi ? Effectivement, on en parle de plus en plus! Toute l'équipe de la TCAÎM est allée approfondir ses connaissances sur le sujet au Forum Vision Zéro organisé par Vivre en Ville le 24 octobre dernier, afin de mieux comprendre comment cette vision englobante de la sécurité routière peut améliorer la qualité de vie et la mobilité des aînés montréalais. Pour lire notre article sur le sujet, **c'est un rendez-vous en page 5.**

Pour voir plus concrètement quel genre d'initiative pourra éventuellement voir le jour grâce à l'adoption de la Vision Zéro, **on vous propose en page 9** une présentation sommaire d'un premier projet rendu possible par la Ville de Montréal qui concerne directement la sécurité des aîné.e.s.

À la TCAÎM, nous travaillons depuis plusieurs mois sur le projet de recherche-action «PACTE-Rosemont», en collaboration avec la Chaire de recherche appliquée en interventions urbaines et santé des populations de l'école de santé publique de l'Université de Montréal. Un **article complet est à lire en page 11** afin de vous présenter les objectifs de cette recherche et quelques résultats préliminaires.

Bonne lecture !

## Nouveaux élus



Élue conseillère de ville du district Villeray (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension), Mme **Rosannie Filato** est la nouvelle membre du comité exécutif de la Ville de Montréal attitrée au dossier aîné.e.s. Prenez également note que M. **Éric Alan Caldwell**, conseiller de Ville élu dans le district Hochelaga (Mercier–Hochelaga–Maisonneuve), a été nommé responsable des dossiers concernant le transport.



# VISION ZÉRO

améliorer la sécurité des piétons âgés

**O**n en parle de plus en plus, mais qu'est-ce que c'est, la Vision Zéro ? Voici un article spécial sur ce sujet, réalisé en partenariat avec l'équipe Vision Zéro de la Ville de Montréal suite au Forum Vision Zéro organisé par Vivre en ville en octobre dernier. En dressant un portrait plus précis des projets en cours à la Ville de Montréal en lien avec la Vision Zéro et en expliquant plus en profondeur ce concept, nous espérons vous aider à comprendre ce principe et ainsi, mieux vous l'approprier !

## Qu'est-ce que c'est, Vision Zéro ?

Le **concept de Vision Zéro** concerne la sécurité routière. Né en Suède à la fin des années 1990, il se base sur un principe clef : aucun décès ou blessé grave sur le réseau routier n'est acceptable. En effet, à la question « combien de morts sur les routes seraient raisonnables? », zéro semble être le seul objectif sensé. Il s'agit donc d'une stratégie visant l'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des usagers les plus vulnérables en milieu urbain (piétons, cyclistes, âgés, etc.). À titre indicatif, 219 personnes sont mortes ou ont été blessées gravement sur les routes montréalaises en 2016. Les usagers vulnérables représentaient 62 % des décès et 52 % des personnes blessées gravement<sup>6</sup>.

En ce qui concerne les âgés, les statistiques sont éloquentes. Au Québec, 63 piétons sont décédés en 2016, ce qui représente un pourcentage d'augmentation de 40 % par rapport à l'année précédente. Malheureusement, on doit cette hausse à une augmentation de décès chez les piétons âgés de

75 ans ou plus<sup>7</sup>. Si l'on revient aux statistiques concernant le territoire de la Ville de Montréal, 12 citoyens ou citoyennes âgés ont été happés mortellement en 2016<sup>8</sup>. Ces données réitérent fortement l'importance d'adhérer au principe de la Vision Zéro afin de permettre aux âgés, mais également à l'ensemble des usagers de la route vulnérables, de se déplacer en toute sécurité dans les rues de leur quartier.

La Vision Zéro incite à un changement de paradigme puisqu'il ne s'agit plus de demander aux usagers de s'adapter au système, aux aménagements, ni de tolérer que le système fasse des victimes. C'est plutôt le fait d'instaurer qu'il est inacceptable que des personnes meurent ou soient sérieusement blessées sur nos routes en offrant des aménagements plus sécuritaires pour les usagers de la route, en créant un lien de confiance avec les gestionnaires de réseau responsables de ces projets, et ce, tout en encourageant les gens à être plus vigilant dans leurs déplacements.

**VISION ZÉRO**

- + Se concentre sur les décès et blessés graves (blessures)
- + Prend en compte l'erreur et la vulnérabilité humaine
- + Partage la responsabilité entre les concepteurs, gestionnaires, décideurs et utilisateurs du système routier.
- + Prend une approche système

VS

**APPROCHE TRADITIONNELLE**

- + Se concentre sur les accidents
- + Suppose un comportement humain parfait
- + Place la responsabilité sur l'utilisateur du système routier
- + Priorise les lieux « accidentogènes »

La Vision Zéro demande ainsi un travail plus collaboratif : l'ensemble des acteurs (politiques, administratifs, citoyens, etc.) partage la responsabilité face aux risques sur la route et doit travailler de concert à l'élaboration d'une vision commune. Il s'agit là de penser au-delà de la sécurité routière, de se concentrer sur la qualité de vie de tous.

Un objectif de « zéro mort ou blessé grave » demande évidemment un travail sur le long terme. Pour être capable d'évaluer la progression des initiatives mises en place grâce à l'adoption de la Vision Zéro, il est important de se fixer des objectifs précis sur des temps plus courts et de réviser les indicateurs périodiquement. En 2007 par exemple, la Suède s'est fixé l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes pour 2020. Ils pourront par la suite se réajuster en fonction de leur niveau de réussite.

## Comprendre et tenir compte de la vulnérabilité humaine : responsabilité partagée

Le concept de Vision Zéro demande donc de comprendre les causes des décès et blessures en vue d'une meilleure planification urbaine. Il importe de comptabiliser les collisions rapportées par les policiers (rapport d'accident), mais également les chutes, principale cause de blessures graves pour les piétons et cyclistes. La source des informations doit donc être diversifiée afin de prendre en compte plus adéquatement les sources de risques pour les usagers, notamment les plus vulnérables. Les intersections et le réseau artériel étant habituellement les principaux lieux de risque, il importe donc de les cibler spécifiquement afin de mieux les comprendre et de mieux planifier leur aménagement dans le futur.

Dans l'approche traditionnelle (encadré rose ci-dessus), nous misons beaucoup sur l'éducation. Cependant, l'impact des facteurs humains (distraction, fatigue, stress, ébriété, etc.) dans les incidents de la route est nombreux. Compter sur le bon comportement des usagers limite donc les capacités à améliorer le bilan routier. En implantant le concept de Vision Zéro, il s'agit plutôt de concevoir le système routier pour la faillibilité humaine. Le système doit être conçu de façon à pardonner l'erreur humaine, de sorte que si l'utilisateur de la route commet une erreur, il n'y aura pas de perte de vie. Sans encourager les comportements dangereux, l'objectif ici est de ne pas blâmer un groupe ou l'autre d'usagers : concepteurs et usagers des infrastructures doivent travailler ensemble à l'atteinte de l'objectif. L'atteinte de « la Vision Zéro n'est pas facile, elle prend du temps, mais elle est nécessaire et c'est la bonne chose à faire » (Karin Hassner, WSP Stockholm).

Le concept Vision Zéro est maintenant porté par plusieurs villes à l'échelle mondiale, mais fait également écho au Canada dans plusieurs villes, principalement des métropoles comme Toronto, Calgary et Los Angeles.



# La Vision Zéro à Montréal

À Montréal, la Vision Zéro tire son origine du Plan de transport 2008 :

« Pour faire de Montréal un endroit où il est possible de se déplacer en toute sécurité, où les comportements délinquants ne sont pas tolérés, Montréal interviendra davantage pour réduire de 40 % le nombre d'accidents (corporels) au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une "Vision Zéro" accident » (Extrait : Plan de transport 2008, page 150).

Cette première approche a permis de réduire les occurrences de collisions avec décès et/ou blessés graves. Voici quelques actions déjà mises de l'avant pour réduire les collisions et donc, le nombre de blessés sur les routes de Montréal :

- Le maintien de l'interdiction du virage à droite au feu rouge à Montréal
- L'implantation de feux à décompte numérique
- La création d'un comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU)
- L'implantation du programme de rues piétonnes et partagées *Consultez sur le Web ici*
- La réalisation de quartier vert *Consultez sur le Web ici*
- Une réduction des vitesses à 40 km/h sur les artères et 30 km/h dans les quartiers résidentiels et zones scolaires.

En parallèle à la mise en place de la politique Vision Zéro à la Ville, nous pouvons voir que le nombre de collisions impliquant un piéton sur le territoire couvert par le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) a baissé de près de moitié depuis 10 ans dans à vérifier selon la mise en page le tableau ci-contre :

De plus, une consultation concernant la cohabitation sécuritaire entre usagers vulnérables et véhicules lourds en milieu urbain a également été mise en place dans cet objectif, en plus d'une nouvelle campagne de sensibilisation lancée en 2017, axée sur la responsabilité partagée. Comme le mentionne l'équipe de Vision Zéro à la Ville de Montréal :

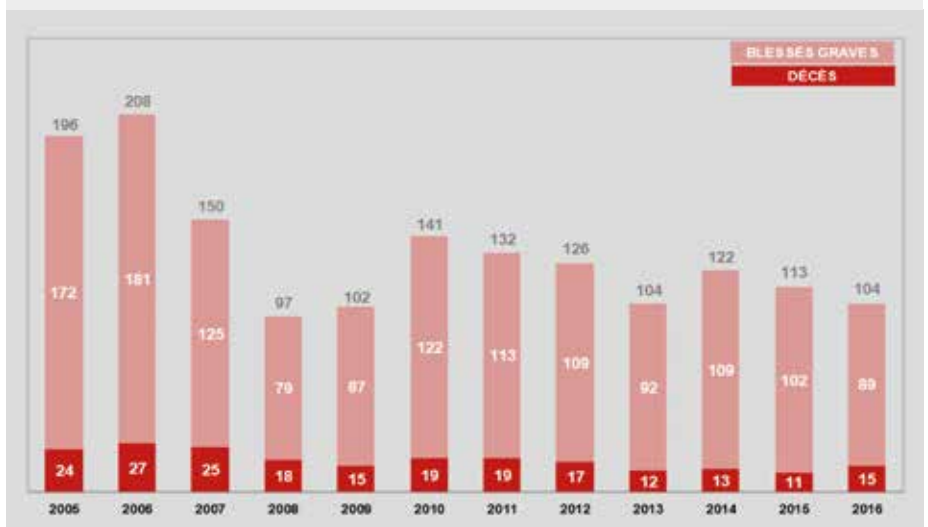
« Il importe de comprendre qui sont les piétons, comment ils se déplacent et quels sont leurs besoins. En effet, tous les piétons ne sont pas les mêmes. Ils ont des motivations ou des habiletés variées. Parmi ceux-là, certains voient ou entendent moins bien, se déplacent plus lentement, plus difficilement ou comprennent moins rapidement le fonctionnement de leur environnement ».

Ainsi, l'adoption de la stratégie Vision Zéro vise donc à revoir la philosophie de conception du réseau routier afin de mieux tenir compte de la diversité des piétons et des différentes vulnérabilités.

Le changement d'administration devrait engendrer quelques changements sur les objectifs et manières de faire quant à la Vision Zéro : à surveiller dans les prochains mois !

## COLLISION IMPLIQUANT UN PIÉTON

Source : SAAQ, compilation des collisions du territoire couvert par le SPVM





## La Vision Zéro et la réalité des piétons aînés à Montréal

Parce qu'elle cible une amélioration de la sécurité pour les plus vulnérables, la Vision Zéro doit permettre de répondre aux besoins spécifiques des piétons les plus vulnérables : les enfants et les aînés. En vieillissant, se déplacer peut devenir plus difficile : marche plus difficile et lente, douleurs articulaires, vision affaiblie. Les piétons ne sont pas égaux dans leurs facultés à se déplacer. Les statistiques sont très parlantes : en 2016 à Montréal, 15 piétons ont été happés mortellement dont 12 ayant plus de 55 ans.

En comprenant mieux la chaîne des événements qui a mené à des décès ou des blessures graves dans nos rues, la Vision Zéro nous oblige à rechercher des solutions à tous les niveaux d'interventions possibles (les lois et règlements, l'aménagement du territoire,

l'aménagement de la rue, le véhicule, etc.) afin de réduire les risques. De plus, la Vision Zéro interpelle tous ceux qui interviennent de près ou de loin par rapport aux déplacements des usagers à adhérer à cette vision et en assumant la responsabilité qui lui revient. C'est ainsi que la Vision Zéro permet de sécuriser les déplacements de l'ensemble de la population : adultes vivants avec des limitations fonctionnelles, familles avec poussettes, jeunes en béquille, tout le monde peut être concerné un jour ou l'autre.

Pour être au courant des projets qui seront poursuivis ou mis en place dans les prochains mois avec la nouvelle administration, consultez le [www.ville.montreal.qc.ca/zero](http://www.ville.montreal.qc.ca/zero)



# MARCHES EXPLORATOIRES AVEC DES AÎNÉS

## RÉALISER LA VISION ZÉRO

Partenariat entre l'AQDR et la Ville de Montréal

### Conjuguer Vision Zéro et aîné.e.s

Pour le lancement d'une campagne de communication sur la Vision Zéro, la Ville de Montréal s'est adjointe de partenaires issus de la société civile, dont la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) et l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR). C'est justement cette dernière à qui fut confiée la réalisation d'un premier projet pour opérationnaliser cette Vision Zéro. Bonne nouvelle, les aînés seront au centre de ce projet qui s'intitule Marches exploratoires avec des aînés :

« L'AQDR est très honorée de participer à titre de partenaire représentant la population aînée montréalaise au programme Vision Zéro/accident et mortalité de la Ville de Montréal. L'AQDR procédera à des marches exploratoires avec les aînés afin de recueillir des données qualitatives en identifiant les problématiques ayant un impact potentiel sur la sécurité et la mobilité des personnes aînées dans ces zones. Améliorer la sécurité et la mobilité des personnes aînées dans le tissu urbain d'une ville comme Montréal est une bonne façon de contribuer à briser l'isolement des personnes aînées. » affirme Serge Séguin, coordonnateur général de l'AQDR.



## Objectifs du projet *Marches exploratoires avec les aînés*

L'objectif des marches exploratoires est de documenter le sentiment d'insécurité et d'inconfort ressenti par les aînés lors de leurs déplacements. Une attention particulière sera apportée à l'observation des différentes caractéristiques qui influencent le comportement des aînés dans leur mobilité, et ce, afin d'identifier les aspects qui vont à l'encontre d'une « expérience piéton » axée sur la sécurité et l'accessibilité universelle. L'AQDR aura ensuite la tâche de produire des diagnostics en vue de guider la Ville de Montréal dans ses décisions concernant la sécurité et la mobilité des aînés.

## Une démarche de longue haleine

C'est 14 marches qui seront réalisées sur une période de 2 ans, et ce, majoritairement entre le printemps et l'automne. Toutefois, afin de prendre en compte les caractéristiques inhérentes à l'aménagement de toute métropole située au nord du 45<sup>e</sup> parallèle, au moins une marche sera réalisée au cours de l'hiver.

Inspirées des techniques et préceptes habituels des marches exploratoires, celles-ci seront toutefois adaptées à leur clientèle : les aîné.e.s. Ainsi, la longueur des trajets des marches variera entre 500 et 750 mètres afin de respecter les dispositions de tous les participants. Il en va de même pour la durée des marches, soit entre 90 et 120 minutes, ce qui inclura un atelier explicatif avant la visite-terrain.

Pour être certain de recueillir des commentaires qui représentent les besoins de l'ensemble des aîné.e.s montréalais, les groupes de marches seront composés de personnes présentant des conditions de mobilité diverses et de résidents locaux et extérieurs à l'environnement analysé.

## Bientôt une marche près de chez vous !

L'AQDR est actuellement en phase de préparation du matériel nécessaire et d'idéation du déroulement des marches. Dès l'an prochain, vous serez sollicités pour participer à l'une d'entre elles. En effet, la première marche devrait avoir lieu en mai 2018. Puisque le projet se déroulera sur l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal, un des trajets vous intéressera assurément, alors restez à l'affût des invitations !

## À propos de l'AQDR

L'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) a pour mission exclusive la défense des droits culturels, économiques, politiques et sociaux des personnes à la retraite. L'Association intervient en défense de droits collectifs et vise l'amélioration des conditions de vie des aînés.

Active depuis plus de 35 ans, l'AQDR compte 42 sections locales réparties dans l'ensemble du Québec, dont 5 sur le territoire de l'île de Montréal. Ces sections locales seront parties prenantes et partenaires privilégiés dans le processus de déploiement du projet *Marches exploratoires avec des aînés*.

Pour en savoir plus sur la réalisation de ces marches, communiquez avec Mme Lise Henry, chargée de projet à l'AQDR au 514-643-0930 ou via [cmv-aqdr.mtl@videotron.ca](mailto:cmv-aqdr.mtl@videotron.ca)

# AQDR

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE  
DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES  
ET PRÉRETRAITÉES

# CONNAÎTRE LES BESOINS POUR UN VIEILLISSEMENT EN SANTÉ À ROSEMONT-PETITE-PATRIE :

le projet de recherche-action « PACTE-Rosemont »



11

**E**n 2016 la TCAÎM et la Chaire de recherche appliquée en interventions urbaines et santé des populations de l'École de santé publique de l'Université de Montréal, ont amorcé le projet de recherche-action participative «PACTE-Rosemont» qui vise à développer une démarche concertée pour évaluer l'impact des interventions urbaines sur la participation sociale, la mobilité active, et le bien-être des aînés.

## Les objectifs de la recherche-action :

- + Initier un processus de collaboration entre les aînés, les intervenants locaux et les chercheurs afin de cartographier les enjeux prioritaires sur l'interaction des personnes âgées avec leur milieu de vie ;
- + Mettre à disposition des milieux de la pratique et de la recherche les résultats de l'évolution des comportements de mobilité des aînés et leurs retombées sur l'aménagement urbain favorable au vieillissement actif ;
- + Faire le suivi d'une centaine d'aîné.e.s âgé.e.s de 65 ans et plus à six reprises, pendant deux ans, grâce à un questionnaire sur leur santé et leurs habitudes de déplacement et de socialisation et avec l'aide de multicapteurs portatifs développés au Centre de recherche du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CRCHUM). Ces multicapteurs permettent de suivre les déplacements et l'activité physique des participants.

## Des interventions urbaines favorables au vieillissement en santé

D'une durée de trois ans, la recherche-action se déroulera dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie avec la collaboration de Vivre et vieillir à Rosemont, du Carrefour Montrose, de la Corporation de développement communautaire (CDC) de Rosemont et de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie. Afin d'analyser les mécanismes liant les interventions sur le milieu urbain au vieillissement en santé, un inventaire des interventions urbaines dans le secteur de recherche (modifications dans l'aménagement urbain) sera réalisé en parallèle des enquêtes auprès des participant.e.s.

L'Arrondissement s'est engagé à participer à la démarche Municipalité amie des aînés (MADA) et a, dans cette optique, élaboré un plan d'action local. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet PACTE-Rosemont : l'arrondissement se réjouit de participer à cette étude : « *Dans une société vieillissante, implanter des environnements urbains qui favorisent le vieillissement en santé est une priorité, et cette étude pourra nous fournir des pistes pour mettre en place des initiatives visant à offrir des environnements sécuritaires qui favorisent l'activité physique, le bien-être et la participation des aînés* », indique le Maire François W. Croteau.

À Montréal, les aînés constituent le groupe le plus important de populations qui quitte les zones centrales. « *Les problèmes de mobilité et d'accès aux services et aux activités restent importants, et le milieu local a besoin d'outils pour évaluer en temps réel la situation et mieux comprendre l'impact des interventions urbaines sur la mobilité, la participation sociale et le bien-être des aînés* » souligne Yan Kestens, professeur à l'Université de Montréal et chercheur principal de la Chaire de recherche appliquée en interventions urbaines et santé des populations.

## Déjà de premiers résultats !

La conception d'une cartographie conceptuelle a permis, par la concertation d'intervenants et d'aînés, de cibler les enjeux de mobilité prioritaires chez les aînés. Il est ressorti de cet exercice cinq axes prioritaires pour Rosemont :

### 1 Entretien des rues et des trottoirs

L'enjeu jugé prioritaire concerne les infrastructures primaires, les premières avec lesquelles les aînés sont en contact lorsqu'ils sortent de chez eux : le trottoir et la rue. Le manque d'entretien, problématique exacerbée en hiver, a un impact marqué sur la capacité des aînés à se déplacer.

### 2 Déficience du transport en commun

Les transports en commun tel qu'ils fonctionnent actuellement ne répondent pas aux besoins des aînés (horaires, fréquences, attente et confort).

### 3 Partage de la rue pour une mobilité sécuritaire

La difficulté de traverser les rues est un enjeu récurrent et qui se matérialise de différentes manières. Il procède cependant d'un mauvais partage de la rue entre les différents usagers ainsi que d'aménagements inadaptés aux besoins des aînés. Par exemple : non-respect des priorités, temps alloué à la traversée inadéquat pour certains aînés plus lents, absence d'avertisseur sonore pour accompagner les feux piétons, etc.

### 4 Mobilier urbain et accessibilité universelle

L'absence de mobilier urbain, notamment de bancs, complique les déplacements des aînés en ne permettant pas de temps de repos, notamment dans les rues en pente. Le manque d'accessibilité des commerces complique également les déplacements et la vie sociale des aînés. Ces aménagements profiteraient par ailleurs à tous les usagers dont la mobilité est réduite (femmes enceintes, familles avec jeunes enfants, personnes en situation de handicap).

### 5 Favoriser une vie sociale et inclusive

Les loisirs adaptés aux aînés sont peu nombreux et ne répondent souvent pas à la demande. Le problème est particulièrement criant dans l'est de l'arrondissement.

Suite aux deux premières enquêtes auprès des participants, une carte présentant les lieux les plus fréquentés a pu être établie (voir *Indice de fréquentation* ci-dessous). Elle montre clairement l'importance des artères commerciales comme la rue Masson et la rue Beaubien Est.

## Indice de fréquentation



Les enquêtes se poursuivent avec les participant.e.s volontaires à différentes périodes de l'année ce qui permettra de refléter l'impact du climat nordique sur les déplacements et d'établir des continuités et des changements dans les habitudes de déplacements. Le projet se terminera en 2019 et devrait permettre, grâce à la collaboration avec les organismes communautaires du milieu et l'arrondissement, de mieux répondre en terme de solutions et de processus, aux besoins des aîné.e.s et de favoriser un vieillissement en santé dans la communauté.



## Et vous ?

Avez-vous remarqué dans votre arrondissement des aménagements améliorant vos déplacements : des saillies de trottoirs, de nouveaux bancs, des rampes d'accès aux établissements institutionnels ou de loisirs ? Qu'aimeriez-vous que votre arrondissement améliore pour mieux répondre aux besoins de ses citoyens et citoyennes les plus âgés? Dites-le-nous!

## Chaire de recherche appliquée en interventions urbaines et santé des populations de l'École de santé publique de l'Université de Montréal

Une Chaire de recherche est un groupe universitaire chargé de travaux de recherche. Une Chaire universitaire est soutenue financièrement par un fonds spécifique qui contient les sommes nécessaires à la rémunération d'une ou d'un titulaire et à la conduite d'activités de recherche et de formation d'une relève scientifique<sup>11</sup>.

Le mandat de la Chaire de recherche appliquée en interventions urbaines et santé des populations est de contribuer à l'amélioration de la santé des populations et la réduction des inégalités sociales de santé par l'étude, la compréhension et le soutien aux interventions urbaines.

Leurs recherches visent à mieux comprendre comment les environnements urbains influencent les profils de santé des populations. Une des expertises des chercheurs de la Chaire est le développement d'outils et de méthodes pour collecter et analyser les données sur les individus, leurs mobilités et les environnements dans lesquels ils évoluent afin de mieux comprendre les interactions personnes-lieux et les inégalités sociales qu'elles engendrent. Leurs développements portent sur des applications liées aux domaines de la santé des populations, à l'épidémiologie spatiale et aux projets d'interventions cliniques. Les projets de recherche portent sur des problématiques de santé variées, incluant les facteurs de risques cardiométaboliques, l'obésité, le tabagisme, le transport actif, le vieillissement en santé, la santé mentale ou encore le cancer.

Plus d'informations : [www.spherelab.org](http://www.spherelab.org)

**CRCHUM**  
CENTRE DE RECHERCHE

Université   
de Montréal

Sources et notes de bas de page :

1. [www.ville.ontreal.qc.ca/visionmontreal](http://www.ville.ontreal.qc.ca/visionmontreal)
2. [www.election-montreal.qc.ca/actualites/detail/Taux-Election2017.fr.html](http://www.election-montreal.qc.ca/actualites/detail/Taux-Election2017.fr.html)
3. [www.election-montreal.qc.ca/userfiles/file/fr/documentation-formulaires/Rapp\\_Recensement\\_Votes\\_Sommaire\\_20131105.pdf](http://www.election-montreal.qc.ca/userfiles/file/fr/documentation-formulaires/Rapp_Recensement_Votes_Sommaire_20131105.pdf)
4. Josie Desmarais, Journal métro
5. Le Devoir
6. SAAQ : compilation des collisions sur le territoire couvert par le SPVM
7. SAAQ bilan routier 2016
8. SPVM
9. Journal de Montréal
10. Jacques Nadeau, Le Devoir
11. Hugo Lavoie, radio-canada
12. Selon les données du projet PACTE-Rosemont



Ce bulletin a été réalisé grâce à  
la participation financière de la  
Ville de Montréal



## Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

**Rédaction :**

Marie-Claude Lareau  
*projetatmm@tcaim.org*

-

Raphaël Massé  
*coord@tcaim.org*

-

Manon Pawlas  
*concertation@tcaim.org*

**Révision :**

Marie-Claude Lareau  
Raphaël Massé

**Conception :**

Sarah Leclerc

# REMERCIEMENTS