



# POUR UN ACCÈS SÉCURITAIRE ET CONVIVIAL AUX CLSC DE MERCIER-HOCHELAGA MAISONNEUVE

COMPTE RENDU DES ACTIVITÉS D'URBANISME PARTICIPATIF

AUTOMNE 2018



# 1. INTRODUCTION

Réalisé en étroite collaboration avec de nombreux partenaires locaux et régionaux, le projet vise à améliorer l'environnement et sécuriser les déplacements autour de trois établissements de santé de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Le projet permettra de dégager des propositions d'interventions concernant à la fois la sécurisation des accès et des principaux axes qui desservent les trois établissements, la mise en place de mesures visant à encourager les usagers à utiliser les transports actifs et collectifs ainsi que le verdissement et la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

## 1. SONDAGE ET MARCHES EXPLORATOIRES

### 2.1 OBJECTIF

**Sondage** : Entre juin et septembre 2018, les usagers et les employés des CLSC de MHM ont été invités à participer à un sondage en ligne pour cerner leurs préoccupations et habitudes de déplacement.

**Marche exploratoire** : En octobre, des marches exploratoires étaient organisées pour cerner les enjeux de mobilité et d'accessibilité et d'élaborer des propositions d'interventions.

### 2.2 PARTICIPATION

**Sondage** : 88 répondants au sondage entre juin et septembre 2018

- 51 % usagers du CLSC, 46 % employés du CLSC et 3 % non identifiés
- 13 % (18 - 30 ans), 49 % (31- 46 ans), 27 % (46 - 65 ans), 11 % (65 ans et +)

**Marches exploratoires** :

CLSC	Date	Nombre de participants*
CLSC Mercier-Est	2 octobre 2018	13
CLSC Olivier Guimond	9 octobre 2018	13
CLSC Hochelaga Maisonneuve	16 octobre 2018	7

\*participants inclus les citoyens, les employés des CLSC, les acteurs du milieu et les partenaires du projet



## 2.3 RÉSULTATS PAR CLSC

### CLSC Mercier-Est—Anjou

#### CARTE DIAGNOSTIQUE



\*données proviennent de l'analyse terrain

#### AMÉLIORATIONS PRIORITAIRES IDENTIFIÉES

##### Problème

1. CLSC : débarcadère dans le stationnement

##### Explication

C'est difficile pour les véhicules à mobilité adaptée d'entrer (débarcadère étroit et mal placé, parfois en conflit avec le stationnement). De plus, il en manque un deuxième du côté ouest de l'entrée au CLSC

2. CLSC : trottoir sur la chaussée côté ouest du CLSC manquant

Absence de sentier piéton informel entre le trottoir sur Sherbrooke et l'entrée ouest (centre de prélèvement et entrée avec accessibilité universelle). Conflit entre autos et piétons dans le

	stationnement
<b>3. CLSC : aire d'attente à l'extérieure</b>	Peu d'ombre, peu de bancs, occasion de verdissement et d'installation de mobilier urbain
<b>4. CLSC : entrée et sortie des autos et le stationnement risqués pour les piétons</b>	Aire de circulation dans le stationnement étroit et en conflit avec les piétons qui marchent sur la chaussée, manœuvres dangereuses, signalisation de l'entrée/sortie inadéquate
<b>5. CLSC : signalisation du CLSC</b>	Portes d'entrée au CLSC et au centre de prélèvements mal identifiées, la signalisation du CLSC n'est pas visible à partir de la rue
<b>6. Supports à vélo insuffisant et manquant</b>	Difficile de stationner son vélo parce que les supports à vélo sont manquants ou pas bien signalisés
<b>7. Intersection Bilaudeau/Sherbrooke : pas de traverse piétonne ou feux de circulation</b>	Plusieurs piétons traversent à cette intersection, mais il est difficile et dangereux de traverser, car il n'y a pas d'arrêt, de feux ou de traverse piétonne
<b>8. Intersection Contrecoeur/Sherbrooke : aire d'attente des autobus peu conviviaux</b>	Absence d'abribus, aire d'attente étroite
<b>9. Intersection Sherbrooke/Taillon: signalisation et aménagements pour piétons ne sont pas clairs</b>	Signalisation et aménagements pas clairs ou inexistantes pour la traversée de la rue en dépit du fait que plusieurs piétons traversent
<b>10. Rue Sherbrooke : trottoirs étroits</b>	
<b>11. Rue Sherbrooke : manque de convivialité et environnement hostile pour les piétons</b>	Manque de verdissement, d'ombrage, de mobilier urbain et présence de beaucoup de bruit. La largeur de la chaussée incite à la vitesse et contribue à un sentiment d'insécurité.
<b>12. Rue Sherbrooke : difficile et dangereux pour les cyclistes</b>	Difficile de se rendre au CLSC en vélo à partir des pistes cyclables au nord ou au sud de Sherbrooke jusqu'au CLSC
<b>13. Rue Sherbrooke : temps de traverse à toutes les intersections</b>	Temps de traverse trop court pour les besoins des personnes à mobilité réduite à toutes les intersections (surtout pour traverser les six voies de la rue Sherbrooke)

## CITATIONS DES PARTICIPANTS À LA MARCHÉ EXPLORATOIRE ET AU SONDAGE

*« L'environnement est hostile. Les voitures passent très rapidement sur le boulevard, ça me fait peur. »*

*« Pas d'aménagements autour du CLSC, pas de verdure, pas de sentiers. C'est aride et le passage très rapide des voitures fait très peur. »*

*« Peu de verdure et d'espace pour maximiser la sécurité des piétons. »*

## SOMMAIRES DES SUGGESTIONS D'AMÉLIORATION NOMMÉES PAR LES PARTICIPANTS AUX MARCHES ET LES RÉPONDANTS DU SONDAGE

- Lumière ou traverse piétonne à l'intersection Bilaudeau/Sherbrooke.
- Allonger le temps de traverse (besoin : 0,8 m/s) aux intersections.
- Signalisation à l'entrée/sortie du stationnement.
- Plantation d'arbres, de végétaux, pose de bancs et ajout de mobiliers urbains conviviaux dans l'aire de repos à l'extérieur du CLSC.
- Augmenter la canopée et le mobilier urbain le long de la rue Sherbrooke.
- Aménager une piste cyclable sur la rue Sherbrooke et mettre des supports à vélo à l'extérieur du CLSC.
- Revoir l'emplacement du débarcadère.
- Aménager un trottoir qui permet l'accès à la porte d'entrée ouest du CLSC (centre de prélèvement) de Sherbrooke.
- Revoir la signalisation pour la traversée piétonne et les lignes d'arrêt à l'intersection Taillon/Sherbrooke.
- Réduire la limite de vitesse sur la rue Sherbrooke dans la zone du CLSC, créer une zone « santé/sécurité ».
- Compenser les employés du CLSC pour leurs déplacements en transport actif (en ce moment seulement les déplacements en automobile sont compensés).

CARTE DIAGNOSTIQUE



\*données proviennent de l'analyse terrain

AMÉLIORATIONS PRIORITAIRES IDENTIFI ES

Problème	Explication
1. CLSC : débarcadère	Débarcadère peu visible à partir de la rue et n'est pas toujours dégagé
2. CLSC : Porte d'entrée mal adapt�e aux personnes à la mobilité réduite	Porte d'entrée cause des difficultés aux personnes à mobilité réduite: ouverture automatique souvent bris�e et temps d'ouverture insuffisant
3. CLSC : verdissement et aménagement de l'espace à l'extérieur du CLSC	Peu d'ombre, peu de bancs, occasion de verdissement et d'installation de mobilier urbain sur le terrain gazonn� à l'est de l'entrée principale
4. CLSC : passage informel pour se rendre à pied de la rue Louis-Veuillot vers l'entrée du CLSC (coin sud-ouest de Louis-Veuillot)	Plusieurs piétons traversent sur le terrain autrefois gazonn� entre le sapin et le bâtiment, adjacent au coin de rue. C'est une ligne de désir très utilis�e, mais pas nivel�e (racines d'arbres, flaques d'eau, etc.)

et Sherbrooke)	
<b>5. CLSC : entrée et sortie des autos du stationnement de l'hôtel Chablis Cadillac ne sont pas bien signalées</b>	Signalisation manquante, manœuvres dangereuses et risquées pour les piétons
<b>6. Intersection Louis Veullot/Sherbrooke : pas de traverse piétonne, arrêt ou feux de circulation</b>	Plusieurs piétons traversent à cette intersection parce que c'est directement en face du CLSC, mais il est difficile et dangereux de traverser
<b>7. Intersection Dickson : signalisation et décompte de traverse piétonne</b>	La phase exclusivement piétonne est trop courte et apporte des conflits entre le décompte piéton et le virage des autos
<b>8. Intersection : Cadillac/Sherbrooke : aires d'attentes des autobus</b>	Absence d'abribus, aires d'attentes des autobus peu conviviales en bordure d'un boulevard très achalandé
<b>9. Métro Cadillac : verdissement, entretien, propre et éclairage</b>	L'ensemble des entrées à la station manquent d'éclairage la nuit, certains bacs à fleurs manquent de verdure et enjeux de propreté (ex. mégots de cigarettes)
<b>10. Rue Sherbrooke : trottoirs étroits et en mauvais état</b>	Plusieurs sections du trottoir sont étroites, dénivelées et inégales (trous, craques, etc.)
<b>11. Rue Sherbrooke : signalisation des stationnements des commerces</b>	Signalisation des entrées/sorties manquante, manœuvres dangereuses et risquées pour les piétons
<b>12. Rue Sherbrooke : manque d'ombre, de convivialité et environnement hostile pour les piétons</b>	Manque de verdissement, d'ombre, de mobilier urbain. Il y a beaucoup de bruit, la largeur de la chaussée incite à la vitesse (50 km/h+) ce qui crée un sentiment d'insécurité (surtout le côté sud de Sherbrooke entre le métro et le CLSC et entre celui-ci et Dickson)
<b>13. Rue Sherbrooke : transport en commun</b>	Fréquences de passage de l'autobus 185 sur Sherbrooke insuffisantes
<b>14. Rue Sherbrooke : difficile et dangereux pour les cyclistes</b>	Difficile et dangereux de se rendre en vélo jusqu'au CLSC
<b>15. Rue Sherbrooke : temps de traverse à toutes les intersections</b>	Temps de traverse trop court pour les besoins des personnes à mobilité réduite (surtout à l'intersection Dickson où il faut traverser six voies).

## CITATIONS DES PARTICIPANTS À LA MARCHÉ EXPLORATOIRE ET AU SONDAGE

*« Plus d'ombrage et de mobilier urbain afin d'avoir une ambiance plus intéressante. »*

*« Combien j'en ai vu courir à leur risque et péril [pour traverser à temps] »*

*« L'intersection Sherbrooke/Dickson : « Attache ta tuque » « Il faut avoir des yeux tout le tour de la tête »*

## SOMMAIRES DES SUGGESTIONS D'AMÉLIORATION NOMMÉES PAR LES PARTICIPANTS AUX MARCHES ET LES RÉPONDANTS DU SONDAGE

- Lumière et traverse piétonne à l'intersection Louis-Veuillot/Sherbrooke.
- Allonger le temps de traverse (besoin : 0,8 m/s) aux intersections, surtout à Dickson.
- Signalisation à l'entrée/sortie du stationnement de l'hôtel et des commerces le long de Sherbrooke.
- Plantation d'arbres, de végétaux, pose de bancs, de mobiliers urbains conviviaux afin de créer une aire de repos à l'extérieur du CLSC.
- Augmenter la canopée et le mobilier urbain le long de la rue Sherbrooke.
- Aménager une piste cyclable sur la rue Sherbrooke.
- Ajouter de la signalisation et d'une zone colorée pour mieux indiquer l'emplacement du débarcadère ainsi qu'agrandir la longueur de la zone.
- Réduire la limite de vitesse sur la rue Sherbrooke dans la zone du CLSC, créer une zone « santé/sécurité ».
- Saillies de trottoirs sur les traversées des rues transversales.
- Créer refuge-piéton sécurisé dans le terre-plein de l'intersection Dickson.



# CLSC Hochelaga Maisonneuve

## CARTE DIAGNOSTIQUE



\*données proviennent de l'analyse terrain

## AMÉLIORATIONS PRIORITAIRES IDENTIFIÉES

Problème	Explication
1. CLSC : débarcadère sur la rue	Le débarcadère est souvent bloqué par les taxis
2. CLSC : piste cyclable protégée	La piste cyclable est un élément positif, cependant plusieurs personnes qui débarquent sur la rue Desjardins doivent traverser la piste cyclable pour accéder à l'entrée du CLSC. Bordure de la piste protégée élevée et difficile à traverser pour les personnes à mobilité réduite
3. CLSC : aire d'attente à l'extérieur	Opportunité d'ajouter du mobilier urbain et des couleurs pour améliorer la convivialité. Parfois des enjeux de cohabitation et de partage de l'espace entre usagers du CLSC et des personnes en situation d'itinérance

<b>4. CLSC : signalisation des supports à vélo</b>	Localisation des supports à vélo pas clairement indiquée. Plusieurs usagers du CLSC sont d'avis que les supports à vélo sécuritaires sont manquants malgré les supports disponibles à l'entrée du CLSC
<b>5. CLSC : vitesse de circulation sur la rue Desjardins</b>	Changement de la direction de la rue en sens unique ainsi que la largeur de la chaussée incite de la vitesse, mesures d'apaisement de la circulation absentes
<b>6. Intersection Desjardins/Ontario : pas de traverse piétonne ou feux de circulation</b>	Plusieurs piétons traversent la rue Ontario à cette intersection pour accéder à l'entrée principale du CLSC. Difficile et dangereux de traverser à cet endroit qui manque de signalisation et de traverse ou aménagements favorables aux piétons
<b>7. Intersection Pie-IX/Ontario : temps de traverse</b>	Temps de traverse trop court pour les besoins des personnes à mobilité réduite à toutes les intersections (surtout à l'intersection Pie-IX où il faut traverser six voies)
<b>8. Intersection Pie-IX/Ontario : signalisation du décompte numérique et du virage des autos</b>	La phase exclusivement piétonne est trop courte et apporte des conflits entre décompte numérique et virage des autos
<b>9. Intersection : Pie-IX/Ontario : aires d'attentes des autobus</b>	Absence d'abribus à certains arrêts, aires d'attentes des autobus peu agréables au bord d'un boulevard très achalandé. Conflit entre piétons qui circulent coin nord-ouest et ceux qui débarquent ou montent dans l'autobus
<b>10. Pie-IX/Ontario : manque de convivialité et traverse de la rue difficile pour les piétons</b>	Beaucoup de bruit, un nombre important des camions sur Pie-IX, les véhicules roulent vite (50 km/h +) et la largeur de la chaussée incite la vitesse. Besoin de sécuriser l'intersection pour les piétons et améliorer la cohabitation de tous les usagers
<b>11. Rue Ontario : manque d'ombre, de bancs et de verdissement entre Pie-IX et Desjardins</b>	Manque de verdissement, d'ombre, mobilier urbain et aire de repos (mais une nouvelle place publique sera aménagée devant la bibliothèque Maisonneuve)
<b>12. Rue Ontario : transport en commun</b>	Fréquence de passage de l'autobus 125 sur Ontario insuffisante
<b>13. Rue Ontario : dangereux pour les cyclistes</b>	Rue sans piste cyclable et très utilisée par les vélos. Conflit entre cyclistes et véhicules + cyclistes et piétons

#### CITATION D'UN PARTICIPANT À LA MARCHÉ EXPLORATOIRE ET AU SONDAGE

*« Il n'y a pas de traverse réservée aux piétons pour traverser Ontario, qui est très passante, ce qui fait que je ne me sens pas en sécurité. »*

## SOMMAIRES DES SUGGESTIONS D'AMÉLIORATION NOMMÉES PAR LES PARTICIPANTS AUX MARCHES ET LES RÉPONDANTS DU SONDAGE

- Entreprendre une réflexion globale sur les infrastructures/aménagements déjà en place et leur utilisation (exemples : la piste cyclable et l'accès à l'entrée principale du CLSC, le débarcadère, l'intersection Pie-IX).
- Installer une lumière ou aménager une traverse piétonne à l'intersection Desjardins/Ontario.
- Allonger le temps de traverse (besoin : 0,8 m/s) aux intersections, surtout à Pie-IX.
- Évaluer le potentiel d'un temps de traverse où tous les mouvements de véhicules sont interdits durant l'ensemble du temps de traverse pour piétons.
- Augmenter la canopée et le mobilier urbain le long de la rue Ontario entre Pie-IX et le CLSC.
- Aménager une piste cyclable sur la rue Ontario.
- Formaliser le lieu de débarcadère et améliorer la signalisation pour débarquer en sécurité.
- Saillies de trottoir sur les traversées des rues transversales de la rue Ontario.
- Créer un refuge-piéton sécurisé sur le terre-plein de l'intersection Pie-IX.
- Signalisation plus efficiente entre le métro Pie-IX et le CLSC.
- Augmenter les fréquences de la ligne 125 et travailler sur la ponctualité de celle-ci.
- Augmenter le nombre de supports à vélo et signaler leur localisation.

## 2. ATELIER DE SOLUTIONS DU 2 NOVEMBRE 2018

### 3.1 OBJECTIFS

- Partager le portrait de la situation issu des activités précédentes.
- Partager les priorités énoncées par les usagers.
- Créer une dynamique de résolution de problèmes.
- Identifier collectivement les conditions de réussite pour l'aménagement ainsi que les stratégies pour favoriser le passage à l'action.

### 3.2 FORMULE

- Travail avant l'atelier page sommaire – faits saillants des constats du projet;
- Présentation en grand groupe.
- 3 rondes de travail en sous-groupes par thème (sécurité, confort, accès au bâtiment et accessibilité universelle) et par CLSC.
- Retour en plénière.



### 3.3 PARTICIPATION

- 20 participants (1 employé de la Ville, 1 employée de l'arrondissement, 13 employés du CIUSSS ou des CLSC, 5 organismes communautaires du milieu).
- 15 participants ont rempli l'évaluation de l'activité. 14 participants étaient satisfaits à très satisfaits de l'atelier, 1 participant était insatisfait avec l'activité de travail en sous-groupe.

## 2.4 RÉSULTATS PAR CLSC

### CLSC Mercier-Est—Anjou

#### THÉMATIQUE : CONFORT

*Solutions proposées/priorisées par les participants :*

- Aménager un corridor piéton entre l'accès arrière du CLSC et les résidences pour personnes âgées.
- Dans ce cas, il faudrait ajouter un panneau Arrêt devant l'accès au CLSC le plus au fond (la porte d'entrée la plus au nord).
- Opportunité à saisir : la construction de la Maison des naissances.
- Ajouter un abribus à l'angle Contrecœur/Sherbrooke.
- La population du Faubourg Contrecœur représente plus de 10% de la population totale de Mercier-Est.
- Opportunité : Cette zone deviendra encore plus achalandée au fil des années en raison de la construction d'un centre commercial à l'angle Sherbrooke/Contrecœur: raison supplémentaire d'instaurer des aménagements qui favoriseront les déplacements actifs dans ce secteur.
- Verdissage des aires à l'arrière du CLSC.
- Ajouter des arbres près des bancs.
- Tables de pique-nique.
- Ajouter de la couleur en plantant des fleurs/platebandes.
- Prendre en compte les aménagements mentionnés ci-haut en fonction de l'ajout d'un trottoir qui mène de l'avant du bâtiment vers l'arrière.

#### THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

*Les participants soulignent quelques problèmes supplémentaires :*

- Il faut prendre en compte la pente au fond du stationnement no 1 et qui mène au stationnement 2, situé plus haut.
- Il n'y a pas de signalisation qui rappelle que c'est un cul-de-sac, les camions et automobilistes s'enfoncent dans ce stationnement et puis reculent jusqu'à Sherbrooke provoquant des situations inutilement dangereuses.
- Le stationnement côté ouest a été changé pour devenir parallèle afin d'augmenter les cases de stationnements, des cases ont été retirées le long des terres pleines, mais l'espace demeure restreint pour l'autobus adapté qui doit se frayer un chemin jusqu'au débarcadère.
- Les trois voies rapides de Sherbrooke donnent accès au stationnement du CLSC, c'est une situation problématique puisqu'aucune mesure n'existe pour atténuer la vitesse des voitures avant leur entrée dans le stationnement. Conjuguer à l'absence

d'un espace piéton pour accéder à la porte adaptée, c'est une situation dangereuse.

*Solutions proposées/priorisées par les participants :*

- Déplacer le stationnement ailleurs pour développer de réelles solutions de transport actif sur le terrain du CLSC. Il pourrait y avoir une entente avec le centre commercial construit à proximité afin de mutualiser le futur stationnement du centre commercial. L'arrondissement pourrait jouer un rôle de premier ordre dans ces démarches.
- Concernant la pente entre les deux stationnements : les participants ne proposent pas de solution concrète, mais soulignent l'importance de proposer des mesures atténuantes pour éviter que les voitures glissent dans le premier stationnement l'hiver et percutent d'autres voitures ou piétons. De plus, il faudrait qu'un sentier piéton antidérapant mène du stationnement 2 vers l'entrée située à côté du stationnement 1.
- Identifier correctement le cul-de-sac pour éviter les manœuvres dangereuses.
- Une collaboration avec la CSQ afin de mutualiser leur grand stationnement?
- Trouver un espace à proximité du CLSC pour aménager un nouveau stationnement moins dangereux?
- Utiliser la bande verte située du côté nord du bâtiment pour aménager un passage piéton sécuritaire.
- Aménager une passerelle entre le CLSC et les tours d'habitations pour personnes âgées situées au nord, ouest de l'établissement de santé.

## **THÉMATIQUE : SÉCURITÉ**

*Solutions proposées/priorisées par les participants :*

Toutes intersections

- Prolonger temps de traverse + plus de temps pour la phase exclusivement piétonne pour les intersections (surtout Contrecoeur, Taillon et Fletcher).
- Ajouter des décomptes piétons pour les traverses sur les rues transversales, lorsqu'il y a un feu de circulation.
- Élargir les terre-pleins sur la rue Sherbrooke (surtout au bout des intersections afin de créer un refuge piéton quand on traverse les intersections).
- Réduction des limites de vitesse sur Sherbrooke entre Taillon et Contrecoeur (réduction à 30km ou 40km).
- Création d'un corridor ou « zone santé » autour du CLSC inspiré des principes de la zone scolaire.
- Saillies de trottoirs sur les traversées des rues transversales.
- Mettre un arrêt à l'entrée/sortie du stationnement.
- Élargir les trottoirs sur la rue Sherbrooke.

#### Intersection Bilaudeau/Sherbrooke

- Mieux signaler qu'il est interdit de traverser à cet endroit et encourager les piétons à traverser aux feux à l'intersection Fletcher ou Contrecoeur, rendre le traverse plus facile à cette intersection (temps de traverse plus long et plus sécuritaire).
- Saillies de trottoirs sur les traversées des rues transversales.
- Installer un feu de circulation à cette intersection.

#### Intersection Taillon/Sherbrooke

- Mieux signaler où il est interdit de traverser à cet endroit et encourager les piétons à traverser aux traverses désignées à cette intersection (par exemple rendre les traverses piétonnes plus intéressantes et plus claires).

## CLSC Olivier Guimond

### THÉMATIQUE : CONFORT

#### *Solutions proposées et priorisées par les participants :*

- Aménager une aire d'attente qui permette aux jeunes familles, aux aînés et aux personnes à mobilité réduite (ou avec toute autre limitation) d'attendre leur transport plus confortablement
  - 2 bancs;
  - Arbres qui protègent des rayons de soleil;
  - Poubelles;
  - Appuis ischiatiques;
  - Enjeu : l'entretien de cette section, nécessité de couler une dalle de béton pour installer les bancs.
- Aménager sur le terrain vert devant le CSCL des plates-bandes, des bacs à fleurs, un potager. Bref, faire un projet d'agriculture urbaine sur ce terrain qui en a la capacité. Mettre des fleurs, de la couleur.
- Instaurer des saillies de trottoir sur les rues résidentielles nord-sud (souvent des sens uniques) près du CLSC (ex. : Louis-Veuillot).
  - Opportunité : Politique d'instauration des saillies de rue lors du réaménagement des infrastructures.

### THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

#### *Solutions proposées et priorisées par les participants :*

- Formaliser la ligne de désir au coin nord-est du terrain du CLSC.
- Dans l'optique où il y aurait des travaux sur le bâtiment du CLSC, plusieurs scénarios ont été imaginés pour repenser le débarcadère situé sur Sherbrooke, dans la future voie réservée à l'autobus. Ce serait aussi l'occasion de réparer/corriger les petits défauts techniques qui défavorisent l'accessibilité au bâtiment soit : le béton ébréché devant la porte d'entrée principale et la porte automatique qui ouvre très

(trop) rapidement et qui se referme trop vite pour les besoins des usagers en fauteuil roulant et autres.

- La signalisation du débarcadère et peu visible. Possibilité de mieux indiquer sa présence par de la peinture au sol?
- Réfléchir à l'instauration d'une « zone santé » qui forcerait le ralentissement de la circulation et qui permettrait une meilleure signalétique à l'intérieur du périmètre.

Scénarios débarcadère :

1) déplacer le débarcadère sur Louis-Veuillot. Pour ce faire, il faudrait aménager l'entrée du stationnement souterrain pour les besoins des personnes à mobilité réduite afin d'assurer l'accès à l'édifice. Un ingénieur propose d'inverser le sens unique (actuellement dirigé vers le nord) pour le diriger vers le sud afin de permettre aux véhicules d'emprunter Sherbrooke et de se diriger rapidement sur la rue Louis-Veuillot, située du côté est du bâtiment.

2) Les participants proposent aussi d'évaluer la faisabilité d'un débarcadère qui serait situé à l'arrière du bâtiment. En effet, une ruelle y est présente et est composée de quelques cases de stationnements (appartenant à l'hôtel le Chablis?). Une porte y est aussi déjà présente. Il faudrait déterminer où mène cette porte et estimer la possibilité d'y créer un chemin d'accès adapté aux personnes à mobilité réduite.

3) La troisième option propose de conserver le débarcadère sur la rue Sherbrooke, mais de le modifier pour qu'il empiète sur l'espace situé devant le CLSC, pour l'encastrer dans le terrain et ainsi protéger davantage les usagers du service. Le bémol de cette option est qu'elle met en péril le conducteur du service adapté qui doit souvent sortir de son véhicule pour achever les tâches liées à sa fonction.

4) Une quatrième solution a été proposée, mais ne semble pas faire l'unanimité au sein des participants : renoncer à la voie réservée pour autobus entre la rue Lacordaire et la rue Louis-Veuillot, direction est, pour protéger le débarcadère et les usagers du CLSC.

## **THÉMATIQUE : SÉCURITÉ**

*Solutions proposées et priorisées par les participants :*

Toutes les intersections dans les alentours du CLSC

- Ajouter du temps de traverse + plus de temps pour la phase exclusivement piétonne (au moins 3-5 seconds de plus) pour traverser Sherbrooke et aussi Dickson.
- Ajouter des décomptes piétons pour les traverses sur les rues transversales, là où il y a des feux de circulation.
- Réduction des limites de vitesse sur Sherbrooke entre Cadillac et Dickson (réduction à 30km ou 40km).
- Élargir les trottoirs sur Sherbrooke.
- Saillies de trottoirs sur les traversées des rues transversales.



- Faire respecter l'interdiction de stationner à 5 m des intersections.
- Indiquer dans la station de métro quelle sortie utiliser pour faciliter l'accès au CLSC (sortie sur le sud de la rue Sherbrooke) et éviter de devoir traverser la rue Sherbrooke. Il serait bien d'indiquer la distance en mètres et le temps pour y arriver en min.
- Création d'un corridor ou « zone santé » autour du CLSC inspiré des principes de la zone scolaire.

#### Intersection Dickson/Sherbrooke

- Prolonger temps de traverse + plus de temps pour la phase exclusivement piétonne.
- Élargir les terre-pleins ou créer refuges piétons sur Sherbrooke.
- Rendre les traverses piétonnes plus intéressantes (couleurs, motifs).

#### Intersection Louis Veillot/Sherbrooke (en face du CLSC).

- Mieux signaler qu'il est interdit de traverser à cet endroit et encourager les piétons à traverser aux feux à l'intersection Lacordaire.
- Aménager une traverse piétonne (discussion autour de cette idée, mais conclusion était que ce n'est pas possible d'avoir une traverse sur une rue comme Sherbrooke qui a 6 voies).
- Mettre un feu de circulation pour permettre aux piétons à traverser la rue ici (feu avec bouton pour changer la lumière seulement quand un piéton veut traverser).

### THÉMATIQUE : CONFORT

*Solutions proposées et priorisées par les participants :*

- Ajouter des bancs entre Desjardins et Pie-IX sur le côté nord de la rue Ontario
  - Selon une participante urbaniste, il y aurait au moins de l'espace pour un banc supplémentaire sur ce tronçon.
- Revoir l'aménagement de l'aire d'attente extérieure du CLSC
  - Mieux signaler la Station Bixi.
  - Mieux signaler la présence des supports à vélo.
  - Revoir le marquage au sol (qui devra dans tous les cas être effacé/corrigé puisque les règles sur la cigarette ont été modifiées – l'interdiction s'étend jusqu'aux fenêtres qui s'ouvrent).
  - Réaliser avec le quartier une murale sur les espaces briqués des murs sous le *carport*. Mettre de la couleur. Rétroéclairer cette murale.

### THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

*Solutions proposées et priorisées par les participants :*

- Les discussions ont principalement porté, ici aussi, sur le débarcadère de la rue Desjardins, le CLSC en comptant deux. L'autre est situé sur la rue Ontario. Le problème du débarcadère Desjardins est qu'il est séparé de la porte d'entrée par une piste cyclable en site propre (protégée par un mail de béton) ce qui coupe l'accès au CLSC à partir du débarcadère. Les usagers doivent enjamber le mail pour ensuite traverser une piste cyclable et remonter sur le trottoir de l'autre côté. Devant ce constat, les participants à l'atelier de travail ont proposé d'abandonner ce débarcadère pour se concentrer sur celui situé sur Ontario. La piste cyclable ne pouvant pas être déplacée ou aménagée autrement à court terme.
- Le problème avec le débarcadère sur la rue Ontario est qu'il est souvent occupé par des taxis. Ceux-ci ont été déplacés suite à l'aménagement du Patio culturel situé sur la portion sud de l'intersection de la rue Desjardins et Ontario, entre la Maison de la culture HM et la bibliothèque Maisonneuve. En effet, ce site est appelé à devenir permanent, d'où l'importance de trouver une solution permanente à l'emplacement des espaces réservés aux taxis.
- Les participants proposent de relocaliser l'espace réservé aux taxis juste derrière le débarcadère situé au nord-est de l'intersection des rues Desjardins et Ontario en retirant quelques bornes de stationnement. Les participants affirment que les usagers se déplaçant en taxi sont plus mobiles que ceux utilisant le service de transport adapté. Ils concluent ainsi que la distance supplémentaire entre cet espace et l'entrée du CLSC n'aura pas d'effets trop importants sur l'accessibilité du bâtiment pour ces usagers, tout en assurant un débarcadère disponible pour les usagers à mobilité réduite.

Sur un autre ordre d'idées, il existe une absence de signalisation vers le CLSC à partir du métro Pie-IX. Une entente est-elle possible avec la STM pour intégrer systématiquement des indications vers les CLSC dans les stations ainsi qu'à l'intérieur des autobus? Systématiser ce genre de pratique pourrait bien s'intégrer comme élément d'une « zone santé ».

## THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

*Solutions proposées/priorisées par les participants :*

Intersection Desjardins/Ontario (en face du CLSC)

- Aménagement d'une traverse piétonne ou installer des feux avec un décompte numérique pour faciliter la traverse de la rue Ontario.
- Saillies de trottoir sur les traverses des rues perpendiculaires à la rue Ontario.
- Mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Desjardins.

Intersection Pie-IX/Ontario

- Réduction de la limite de vitesse sur Pie-IX.
- Rallonger le temps de traverse pour traverser la rue Pie-IX, surtout pour le temps de traverse exclusivement piéton.
- Évaluer le potentiel d'implémentation d'une phase exclusivement piétonne dans tous les sens avant que les véhicules puissent traverser l'intersection.
- Élargir les terres- pleins sur Pie-IX et y créer des refuges piétons.

## 3.6 OPPORTUNITÉS IDENTIFIÉES POUR LA MISE EN ŒUVRE

- Réaménagement des pourtours de la Bibliothèque Maisonneuve.
- Plan local de déplacements de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.
- Politique d'instauration des saillies de rue lors du réaménagement des infrastructures.
- Développement du secteur (centre commercial sur Contrecoeur) et la résidence pour les personnes âgées.
- Plan local de déplacements de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.
- Politique d'instauration des saillies de rue lors du réaménagement des infrastructures.
- Rénovation du CLSC (le CLSC Olivier Guimond sera rénové bientôt).
- Aménagement de la voie de bus réservée sur la rue Sherbrooke (pourrait également causer des enjeux pour les débarcadères)

## 3.7 CONCLUSIONS ET PROCHAINES ÉTAPES

### Prochaines étapes du projet

- Rédaction d'un rapport final regroupant les résultats des analyses-terrain, du sondage, des marches exploratoires, de l'atelier de solutions (hiver 2019).
- Présentation du projet au Ministère des Transports (janvier 2019).
- Envoi du rapport à l'arrondissement MHM et au CIUSSS de l'Est de l'île de Montréal (hiver et printemps 2019).
- Établir un comité de suivi avec les instances concernées (Arr. MHM, CIUSSS, MTQ) afin de maximiser les chances de réalisation des aménagements proposés (hiver et printemps 2019).
- Phase deux du projet :
  - Dépôt de projet au fond du Ministère des Transports dans le but de financer des aménagements pilotes.
  - Porteur du projet pressenti: arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (la majorité des aménagements proposés concernent les espaces publics - meilleures chances de réalisation).
  - Leadership du CIUSSS est indispensable pour la réalisation des recommandations, tel que statué lors de la dernière réunion plénière du Conseil citoyen en santé de l'Est de Montréal du 18 octobre.

## CONTACTS

Pour tout savoir au sujet du projet, consultez [la page suivante ici](#)  
Pour toutes questions concernant le projet, s'il vous plaît contacter :

### Chargé du projet principal

*Nilson Zepeda*  
Conseil régional de l'environnement de Montréal  
514-842-2890, p. 224  
[nzepeda@cremtl.qc.ca](mailto:nzepeda@cremtl.qc.ca)

### Partenaires du projet

- *Jolène Labbé* – Centre d'écologie urbaine de Montréal
- *Raphaël Massé* – Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
- *Sophie Gagnon et Gabriel Dufour* – Programme Tandem Mercier Hochelaga Maisonneuve | L'Anonyme
- CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal