



Table de concertation  
des aînés de l'île de Montréal



Centre d'écologie  
urbaine de Montréal

L'ANTOÏME



CONSEIL RÉGIONAL  
ENVIRONNEMENT  
MONTREAL

## AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

aux établissements de santé de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve



### RAPPORT DU PROJET AUTOUR DU CLSC MERCIER-EST—ANJOU

avril 2019

# CRÉDITS ET REMERCIEMENTS

## RÉDACTION ET PRODUCTION

Nilson Zepeda, CRE-Montréal

Gabriel Dufour, L'Anonyme / Tandem MHM

Jolène Labbé, CEUM

Raphaël Massé, TCAÎM

## RÉVISION

Gabriel Dufour, L'Anonyme / Tandem MHM

Jolène Labbé, CEUM

Raphaël Massé, TCAÎM

Emmanuel Rondia, CRE-Montréal

## REMERCIEMENTS

Nous remercions tous les citoyens, organismes communautaires et institutions qui ont participé activement au projet:

- Mercier-Ouest Quartier en Santé
- Solidarité Mercier-Est
- Concertation Anjou
- CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal
- Ex Aequo
- Association des piétons et des cyclistes de MHM
- Division d'aménagement et sécurité du réseau artériel, Ville de Montréal
- Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve
- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec / Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière

## CRÉDIT PHOTO

Centre d'Écologie Urbaine de Montréal

Conseil régional de l'environnement de Montréal

L'Anonyme / Tandem MHM

© 2019 Google

Archives TC Média

## CONCEPTION GRAPHIQUE

Sarah Leclerc

Transports,  
Mobilité durable  
et Électrification  
des transports

Québec 



Association Canadienne  
des Médecins  
pour l'Environnement

Ce projet est rendu possible grâce au soutien du Ministère des Transports du Québec, par l'entremise du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière et de l'Association canadienne des médecins pour l'environnement.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. LA DÉMARCHE</b>	<b>4</b>	<b>4. ÉTAPE 2 : COMPRENDRE</b>	<b>15</b>
1.1. LES OBJECTIFS DU PROJET AMÉLIORATION DE L'ACCÈS PIÉTON AUX TROIS ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ DE MERCIER—HOCHELAGA-MAISONNEUVE.	4	4.1. PORTRAIT DU QUARTIER MERCIER-EST	15
1.2. LES PARTENAIRES DU PROJET	5	Un quartier vieillissant, davantage de personnes âgées vivant seules	16
1.3. POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS AUX ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ	6	Le CLSC Mercier-Est—Anjou, un établissement de santé excentré	17
Sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements des aînés vers les établissements de santé	6	Autour du CLSC, un secteur achalandé et accidentogène	18
Amélioration de la sécurité de l'environnement urbain	6	Interventions de l'arrondissement	19
Participation sociale des aînés à la vie communautaire	7	4.2. CARTE DIAGNOSTIC	21
1.4. LES SPÉCIFICITÉS DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES AÎNÉS	7	4.3. SONDAGE AUPRÈS DES USAGERS ET TRAVAILLEURS DU CLSC	22
La condition physique	7	4.4. DIAGNOSTIC TERRAIN	22
Les options de transport disponibles	8	Marche exploratoire	22
Les ressources financières et les conditions socio-économiques	9	Espace public	23
L'isolement et le sentiment de sécurité	9	Le site du CLSC Mercier-Est—Anjou	27
<b>2. L'APPROCHE D'URBANISME PARTICIPATIF</b>	<b>10</b>	<b>5. ÉTAPE 3 : EXPLORER</b>	<b>30</b>
2.1. VALEUR AJOUTÉE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE	11	5.1. DES PROPOSITIONS INSPIRÉES DES MEILLEURES PRATIQUES	30
<b>3. ÉTAPE 1 : DÉMARRER</b>	<b>12</b>	5.2. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LES ABORDS DU CLSC MERCIER-EST—ANJOU	30
3.1. ÉTABLISSEMENT DE SANTÉ : CRITÈRES DE SÉLECTION DU PROJET	12	<b>6. ÉTAPE 4 : DÉCIDER ET AGIR</b>	<b>38</b>
3.2. COMITÉ DE TRAVAIL	12	6.1. RENCONTRER LES RESPONSABLES	38
		6.2. DE PREMIERS RÉSULTATS	38
		<b>7. CONCLUSION</b>	<b>39</b>
		<b>ANNEXES</b>	<b>40</b>

## 1

# LA DÉMARCHE

## Améliorer l'accessibilité piétonne aux établissements de santé

De 2013 à 2015, la TCAÎM a piloté le projet Vieillir en santé dans des quartiers sécuritaires en partenariat avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal. Dans le cadre de ce projet, des consultations auprès de citoyens âgés de sept différents secteurs du territoire montréalais ont été réalisées afin de comprendre et d'identifier les aménagements qui sont favorables ou défavorables à la mobilité des âgés.

Afin de pousser plus loin cette démarche, la TCAÎM a copiloté en 2017 avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal un projet d'urbanisme participatif visant l'identification et la proposition d'aménagements favorables à l'accessibilité piétonne pour âgés aux abords des établissements de santé. D'abord, un projet pilote a été réalisé aux abords du CLSC Saint-Léonard afin de valider la démarche. Plus concrètement le projet consistait à produire un portrait diagnostique du territoire et à organiser une marche exploratoire et atelier avec des citoyens.

Grâce à cette expérience, un guide d'intervention destiné à outiller les intervenants de divers secteurs et les citoyens afin de réaliser une démarche similaire a été créé et porte le nom Améliorer l'accessibilité aux établissements de santé.

Fort de cette expérience, l'initiative a ensuite été déployée dans les trois CLSC de l'arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve alors que se greffait au projet le Conseil régional de l'environnement de Montréal et L'Anonyme, mandataire du programme TANDEM dans l'arrondissement.

### 1.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet original visait à appliquer la méthodologie du processus participatif pour améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite vers les établissements de santé. Il répond aux objectifs suivants :



#### ANALYSER

les problématiques d'aménagement vécues par les personnes fréquentant un établissement de santé du CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal (mobilité, convivialité, sécurité, signalisation, mobilier urbain, etc.);



#### PROPOSER

des solutions issues de collaboration entre des experts de l'aménagement, les responsables du CIUSSS concerné, les organismes du milieu et les citoyens, experts de leur milieu;



#### PROMOUVOIR

la mise en place des solutions en partenariat avec les instances politiques, administratives et communautaires locales;



#### OUTILLER

les citoyens, organismes communautaires, CIUSSS et administrations municipales dans d'éventuelles démarches de réaménagement urbain.

**À TERME, LE PROJET VISE À PERMETTRE DE SÉCURISER LES ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS SANTÉ DU TERRITOIRE MONTRÉALAIS.**

## 1.2. LES PARTENAIRES DU PROJET

### TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (TCAÎM)

—  
La TCAÎM a pour mission d'offrir un lieu de concertation pour les organismes-aînés de l'île de Montréal afin d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et citoyens âgés, tout en construisant une solidarité avec tous les âges.

### CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL (CEUM)

—  
Le CEUM propose des pratiques et des politiques pour créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CEUM développe le pouvoir d'agir des citoyens et augmente les capacités des communautés à agir ensemble pour une ville à échelle humaine. Le CEUM travaille depuis près de dix ans à la transformation des quartiers pour favoriser la marche, le vélo et l'occupation des lieux publics par les projets Réseau quartiers verts et Quartiers verts, actifs et en santé.

### L'ANONYME/TANDEM MHM

—  
L'Anonyme est mandataire du programme Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le programme montréalais de soutien à l'action citoyenne en sécurité urbaine dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Nos interventions touchent principalement la prévention de la criminalité ainsi que la promotion de la sécurité urbaine.

### CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CRE-MONTRÉAL)

—  
Le CRE-Montréal, instance régionale en environnement, œuvre dans le domaine de la protection de l'environnement et de la promotion du développement durable sur l'île de Montréal, et plus largement au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

### CENTRE INTÉGRÉ UNIVERSITAIRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX (CIUSSS) DE L'EST

—  
Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Est rassemble les établissements de santé du territoire et compte 43 points de services à Montréal.

Le CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal, par l'entremise du Conseil citoyen en santé de l'Est agit en catalyseur sur des priorités structurantes ciblées qui traduisent des choix et des actions collectives favorisant la santé des communautés et la réduction des disparités sur le plan de la santé, du territoire. Leurs instances de concertation, ouvertes aux organismes locaux et régionaux, ont favorisé les échanges et les arrimages des partenaires du projet afin de prioriser des lieux d'intervention et de réaliser des actions concrètes. Le projet autour des CLSC de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve est issu de cette collaboration.

Le Conseil citoyen de l'Est-de-l'île-de-Montréal a permis la concertation d'organismes locaux et régionaux afin cibler les lieux d'intervention et les acteurs à interpeller.

### ARRONDISSEMENT MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE ET LA VILLE DE MONTRÉAL

—  
L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve se démarque par sa localisation stratégique à proximité du centre-ville et du port de Montréal, ses milieux de vie dynamiques, ses nombreux parcs et boisés, son patrimoine tangible et intangible, ainsi que la diversité des activités offertes à ses citoyens. Il se distingue des autres arrondissements de Montréal par une forte concentration de population francophone et met en place pour assurer une meilleure qualité de vie pour ses résidents âgés notamment en mettant en place un Plan d'action Municipalité amie des aînés (MADA).



CLSC MERCIER-EST—ANJOU localisé sur la rue Sherbrooke Est, à l'angle de la rue Contrecoeur.

—  
Crédit : Archives TC Média, 2016

### 1.3. POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS AUX ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ

#### **Sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements des aînés vers les établissements de santé.**

L'adaptation de l'environnement urbain est un des processus qui aide à optimiser la bonne santé, la participation et la perception de la sécurité qui engendrent le maintien de la qualité de vie pendant la vieillesse. Il est donc impératif de travailler de façon à ce que les aînés constatent que leur communauté veille à rendre plus sécuritaires leurs déplacements et

qu'ils participent à ce processus. Il est impératif que leurs déplacements vers les lieux qui leur permettent de prendre soin de leur santé soient vécus comme sécuritaires et confortables. Force est de constater que certains aînés peuvent renoncer à des déplacements qui leur paraissent trop dangereux ou trop complexes.

#### **Amélioration de la sécurité de l'environnement urbain**

De tous les usagers de la route, les piétons sont les plus vulnérables. Le *Plan de transport 2005* de la Ville de Montréal rappelle que les personnes âgées de plus de 65 ans sont particulièrement vulnérables sur la route<sup>1</sup>. Les risques accrus pour cette tranche de la population doit être mis en perspective avec le vieillissement de la population. Ainsi, dans son Plan de transport 2005, Montréal souligne que : «Le vieillissement de la population anticipé dans les prochaines décennies pourrait avoir un impact important sur le bilan routier si les

caractéristiques de mobilité des aînés ne sont pas considérées dans les choix des infrastructures de transport et des aménagements urbains. Ils resteront de grands utilisateurs de l'automobile si aucune alternative ne répond à leurs besoins de mobilité à Montréal, avec tous les risques que cela constitue. Pour toujours tendre vers une réduction du nombre de tués et de blessés tout en favorisant le transport actif, des efforts additionnels et probablement plus importants que ceux déjà consentis dans le passé seront nécessaires»<sup>2</sup>.

—  
<sup>1</sup> « Lorsque l'on tient compte du poids de chaque groupe de population, on constate que deux groupes sont vulnérables : les jeunes de 5 à 24 ans et les personnes de 65 ans et plus ». (Plan de transport de Montréal 2005, PORTRAIT et DIAGNOSTIC - NOTE TECHNIQUE 12 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE).

<sup>2</sup> Plan de transport de Montréal 2005, PORTRAIT et DIAGNOSTIC - NOTE TECHNIQUE 12 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

Enfin, le bilan routier des dernières années rappelle que près de la moitié des victimes piétonnes québécoises sont recensées à Montréal. Année après année, parmi celles grièvement blessées ou décédées, les 2/3 sont âgés de plus de 65 ans (SAAQ, 2016). Il est donc urgent de revoir les aménagements présents dans nos milieux de vie et de les rendre propices au plein développement de nos concitoyens aînés.

De ce constat, il importe donc d'apporter une réponse efficace au problème de sécurité routière, notamment dans les secteurs urbains où les usagers les plus vulnérables, les cyclistes, les piétons et, par extension, les usagers des transports collectifs, sont les plus nombreux.

## Participation sociale des aînés à la vie communautaire

Malgré l'augmentation de la proportion de la population aînée dans notre société, leur participation n'est pas plus importante aux débats publics, surtout ceux qui touchent à l'aménagement du territoire. Ce projet vise conséquemment à créer un espace où les aînés

seront à même de définir leurs propres besoins. Les aînés sont les mieux placés pour parler de leurs propres besoins. Le projet leur permettra donc d'être entendus et de contribuer, de façon tangible, au développement de leur communauté.

## 1.4. LES SPÉCIFICITÉS DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES AÎNÉS

### La condition physique

À Montréal, 41,4% des 65 ans et plus (soit environ 108 595 personnes), déclarent au moins une incapacité ayant un impact sur la quantité et le genre d'activités qu'elles peuvent réaliser (EMIS, 2013). À l'échelle du Québec, plus d'un tiers des incapacités déclarées par les aînés sont liées à la mobilité. Or, selon Emmanuel Poirel, professeur agrégé de l'Université de Montréal, «l'activité physique, en plus de son impact démontré sur

la santé physique, a des vertus psychologiques positives qui touchent plusieurs dimensions de la santé mentale». C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il ne suffit donc pas simplement d'améliorer la mobilité des aînés (qui pourrait être par exemple motorisée) mais qu'il importe de promouvoir les transports actifs par l'amélioration des infrastructures piétonnes qui contribuent au vieillissement en santé.



Les temps de traverser des feux piétons ne sont simplement pas assez longs pour permettre à certains piétons aînés et à mobilité réduite de traverser en sécurité.

## Les options de transport disponibles

La très grande majorité des aînés montréalais (76,2%) privilégient l'automobile, en tant que conducteur ou passager, pour effectuer leurs déplacements notamment lorsque des incapacités surviennent. En revanche, plus d'une personne âgée de 65 ans et plus sur deux à Montréal (51,5%) ne conduit pas (Statistique Canada, 2012) et est donc dépendante d'un tiers pour réaliser ses déplacements en voiture. Parmi les aînés montréalais, seulement 16% utilisent le transport en commun (Statistique Canada,

2012). Plusieurs obstacles dans l'aménagement et dans le fonctionnement des transports en commun peuvent empêcher les aînés de les utiliser, notamment du fait de leur condition physique. Certains peuvent également craindre pour leur sécurité dans le transport en commun (TCAIM, 2009). En 2013, un peu plus de 16 000 aînés montréalais étaient usagers du service de transport adapté de la STM. Ils représentaient 65% de la clientèle en 2013 et leur nombre est en constante croissance.



Les intersections des grandes artères constituent des obstacles aux déplacements des aînés. L'intersection Sherbrooke Est et Contrecoeur est située aux abords du CLSC Mercier-Est—Anjou.

Source : ©2019, Google



## Les ressources financières et les conditions socio-économiques

En 2005, 17% des aînés montréalais vivaient sous le seuil de faible revenu après impôt. Cette proportion varie énormément sur l'île de Montréal et pouvait aller jusqu'à 32% dans certains territoires (EMIS, 2013). De ce fait, certains aînés n'ont pas accès à la totalité de l'offre de transport montréalaise et notamment au taxi. De plus, certains aînés cessent de conduire, non pour des raisons de santé, mais parce qu'ils n'ont plus les moyens d'entretenir leur véhicule (CNA, 2009).

Le cumul des conditions de vie difficiles et de caractéristiques individuelles des aînés influence leur santé et leur capacité à prendre part à la vie sociale. Par exemple, la tendance à la hausse de la pauvreté chez les aînés observée au Canada a un impact sur leur capacité à se déplacer via un mode de transport optimal.

### L'isolement et le sentiment de sécurité

Selon le Portrait des aînés de l'île de Montréal – 2017 publié par la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (DRSP) : «l'isolement social se caractérise par le manque de contacts sociaux, de rôles sociaux et de relations mutuellement satisfaisantes. Il constitue un facteur de risque

La proportion d'aînés sous la mesure du faible revenu à Montréal (21%) est similaire à celle du Québec (20%). Néanmoins, cette moyenne cache des réalités de grande pauvreté; les aînés de certains secteurs sont particulièrement affectés par cette pauvreté (DRSP, 2017).

Autre facteur de vulnérabilité menant à l'exclusion sociale : vivre seul. La proportion des aînés vivant seuls est plus élevée à Montréal (36%) qu'ailleurs au Québec (30%) (Statistique Canada, 2012). Conjugué à de faibles revenus, cela peut empêcher des personnes vulnérables d'avoir accès à la totalité de l'offre de transport collectif, dont le service de taxi. Ces personnes peuvent avoir besoin d'un proche pour les conduire à leurs rendez-vous médicaux; pour cela il faut disposer d'un réseau social et familial qui n'existe pas toujours.

majeur pour la santé des aînés, avec une incidence démontrée sur la santé physique, psychologique et cognitive».

Cinq facteurs d'isolement social ont été sélectionnés par la DRSP afin de caractériser les différents secteurs de Montréal :

1. Vivre seuls;
2. Avoir une incapacité;
3. Vivre sous la Mesure du Faible Revenu;
4. Avoir 80 ans ou plus;
5. Avoir un trouble de l'humeur ou d'anxiété.

Or, «le tiers des aînés montréalais ayant une incapacité (33%) rapportent avoir de la difficulté (moyenne ou élevée) à se déplacer sur de courtes distances. L'utilisation d'une aide technologique (ex. : canne, triporteur, accessoires adaptés) et le réaménagement / l'adaptation de l'environnement bâti ou physique deviennent alors cruciaux pour maintenir leur participation» à la vie de leur communauté.

Par ailleurs, à Montréal, la part d'aînés vivant seuls et dans la pauvreté y est supérieure qu'ailleurs

au Québec : la proportion des personnes âgées vivant seules est de 36% à Montréal alors qu'elle est de 30% au Québec (Statistique Canada, 2012); en 2005, 37,5% des personnes de 65 ans et plus vivant seules à Montréal vivaient sous le seuil de faible revenu après impôt (EMIS, 2013). Ces personnes sont donc particulièrement vulnérables et l'adaptation de l'espace public à leurs besoins peut permettre de prolonger leur autonomie et donc contribuer à limiter les risques d'isolement.

## 2

## L'APPROCHE D'URBANISME PARTICIPATIF

Approche éprouvée dans l'aménagement de quartiers à échelle humaine, l'urbanisme participatif comporte des avantages indéniables vis-à-vis les processus conventionnels, gérés uniquement par des professionnels désignés. Les citoyens, qui vivent dans le quartier au quotidien, apportent une perception et une connaissance différentes de celles des experts, enrichissant ainsi l'analyse. Les professionnels sont appelés à compléter le savoir expérientiel des résidents. La capacité d'écoute et l'ouverture aux échanges de chacun sont des ingrédients clés pour la compréhension mutuelle des enjeux.



Au-delà d'une simple étape de consultation, l'urbanisme participatif favorise un dialogue ouvert et une interaction productive entre les usagers, les experts et les décideurs, et ce, tout au long du processus.

Source : CEUM

## 2.1. VALEUR AJOUTÉE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

1. Compléter les connaissances techniques des professionnels de l'aménagement urbain en les informant sur le vécu au quotidien;
2. Prioriser les besoins et lieux d'intervention;
3. Bonifier l'analyse et les propositions pour s'assurer de résultats plus conformes aux besoins réels;
4. S'allier aux leaders de la communauté;
5. Favoriser l'acceptabilité sociale du projet et son appropriation par la communauté;
6. Faire connaître les contraintes de temps, de budget, techniques, etc., des différents partenaires;
7. Favoriser une gouvernance démocratique et soutenir les participants dans l'exercice de leur citoyenneté;
8. Assurer à long terme le maintien de l'esprit du projet grâce aux citoyens actifs et aux organismes locaux partenaires du projet.

Faire participer, c'est plus qu'informer et recueillir des réactions. Cela suppose d'offrir plusieurs occasions de participation au cours d'un projet, par le biais d'activités qui impliquent une intensité de participation variée. L'information et la consultation font partie de ces activités, mais elles ne sont pas suffisantes.



DANS PROCESSUS D'URBANISME PARTICIPATIF, les activités proposées doivent permettre aux citoyens d'avoir une réelle influence sur les idées développées et les décisions à prendre. Les participants à l'atelier de solutions ont mis leur intelligence collective à profit pour proposer des aménagements proches des besoins de la population.

## 3

## Étape 1 DÉMARRER

Ce type de projet ne pourrait se faire sans l'apport essentiel de la communauté locale et des organismes du milieu. L'analyse des problématiques du secteur choisi tout comme la sélection de solutions d'aménagement se fait en partenariat avec le milieu. L'établissement du projet dans un secteur où la mobilisation sur les enjeux de mobilité des aînés existe déjà nous permet de répondre à un besoin de la communauté. Celle-ci sera par ailleurs en mesure de contribuer, par son dynamisme et son expertise, à la recherche des informations nécessaires à l'établissement du diagnostic.

### 3.1. ÉTABLISSEMENT DE SANTÉ : CRITÈRES DE SÉLECTION DU PROJET

En collaboration avec nos partenaires nous avons établi une liste de caractéristiques qui devaient, selon nous faciliter l'atteinte de résultats dans le cadre du processus décrit dans le présent guide :

TYPE	LOCALISATION	TAILLE	CONTEXTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Établissement propriétaire de son terrain</li> <li>Clientèle régulière</li> <li>Clientèle locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Établissement à proximité des résidences pour personnes âgées</li> <li>Établissement situé dans un secteur avec une forte proportion d'aînés</li> <li>Établissement situé dans un secteur relativement dense (divers modes de déplacement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de stationnement</li> <li>Établissement de petite taille</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existence du Plan d'action Municipalité amie des aînés (MADA)</li> <li>Mobilisation de la communauté et expertise</li> </ul>

### 3.2 COMITÉ DE TRAVAIL

La création d'un comité de travail, représentatif du milieu et regroupant les acteurs clés, est une étape déterminante dans la réalisation du projet. On y invitera les acteurs pertinents pour le mandat suivant :

1. Identifier les contraintes à respecter;
2. Mobiliser les ressources;
3. Mobiliser la communauté;
4. Fournir un soutien technique;
5. Identifier et collecter les informations existantes.

Dans le cas de la démarche autour des CLSC de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal a créé des conditions favorables à la concertation des partenaires du projet autour de la thématique de la sécurité des déplacements chez les aînés. Par la suite,

ces derniers ont porté une démarche visant à bonifier le niveau d'analyse du territoire, ainsi que la palette d'acteurs impliqués, afin de mobiliser la population, mais aussi de saisir les opportunités et de créer des ponts vers le milieu concerné.

## RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LE PROJET

ACTEURS	RÔLES
CRE-Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la coordination générale du projet.</li> <li>• Coordonner les rencontres du comité de pilotage.</li> <li>• Effectuer la collecte des données du Diagnostic en collaboration avec Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.</li> <li>• Participer aux ateliers et aux marches exploratoires.</li> <li>• Mobiliser le milieu.</li> <li>• Développer et fournir les outils de communication nécessaires à la mise en œuvre du projet (page web dédiée au projet, réalisation d'affiches, développement, etc.).</li> <li>• Contribuer à la rédaction des différents livrables.</li> <li>• Agir comme répondant auprès du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET).</li> <li>• Assurer la visibilité des partenaires dans tous les outils de communication développés dans le cadre du projet.</li> <li>• Assurer la diffusion des outils de communication dans son réseau.</li> <li>• Mobiliser le milieu.</li> </ul>
CIUSS de l'Est de l'île de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaborer au projet à travers le Conseil Citoyen en Santé.</li> <li>• Diffuser le sondage à l'attention des employés et des usagers des CLSC.</li> <li>• Réserver des salles pour les activités liées au projet.</li> <li>• Faciliter la réalisation du projet sur les terrains du CIUSSS.</li> <li>• Être à l'écoute des propositions formulées par les porteurs du projet.</li> <li>• Participation aux activités associées (marches exploratoires, atelier de solutions, représentation).</li> </ul>
TCAÎM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à disposition les outils de diagnostic développés dans le cadre du projet pilote du CLSC de Saint-Léonard.</li> <li>• Co-organiser avec le CEUM et Tandem MHM une marche exploratoire et un atelier participatif, pour chacun des trois sites; pour l'ensemble des trois sites : un atelier de solutions.</li> <li>• Coanimer les marches exploratoires et l'atelier.</li> <li>• Contribuer à la correction des différents livrables.</li> <li>• Coordonner l'organisation d'un atelier de solutions avec les différentes parties prenantes (Ville de Montréal, MTMDET, CIUSSS, Tables de quartier, etc.).</li> <li>• Collaborer à la bonification du guide en intégrant les éléments et expériences du projet.</li> <li>• Participer aux rencontres avec les parties prenantes afin de présenter les résultats et les analyses et les recommandations.</li> <li>• Assurer la diffusion des outils de communication dans son réseau.</li> <li>• Mobiliser le milieu.</li> </ul>

## RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LE PROJET (SUITE)

ACTEURS	RÔLES
CEUM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rédiger le sondage destiné aux employés et usagers des CLSC et analyser les résultats.</li> <li>• Co-organiser avec la TCAÎM et Tandem MHM une marche exploratoire et un atelier participatif, pour chacun des trois sites; pour l'ensemble des trois sites : un atelier de solutions.</li> <li>• Co-animer les marches exploratoires et l'atelier.</li> <li>• Coordonner l'organisation d'un atelier de solutions avec les différentes parties prenantes (Ville de Montréal, MTMDET, CIUSSS, Tables de quartier, etc.).</li> <li>• Contribuer à la rédaction du diagnostic et des propositions d'aménagement.</li> <li>• Assurer la diffusion des outils de communication dans son réseau.</li> <li>• Mobiliser le milieu.</li> </ul>
L'Anonyme / Tandem MHM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer à la définition des données à collecter et les sources.</li> <li>• Effectuer la collecte des données en collaboration avec le CRE-Montréal.</li> <li>• Compiler les données pour chacun des sites.</li> <li>• Assurer la diffusion des outils de communication dans son réseau.</li> <li>• Mobiliser le milieu.</li> <li>• Co-organiser avec la TCAÎM et le CEUM l'atelier destiné aux parties prenantes (ville de Montréal, MTMDET, CIUSSS, tables de quartiers, etc.).</li> <li>• Participer à la rédaction des trois rapports préliminaires (un par site).</li> <li>• Assurer la diffusion des outils de communication dans son réseau.</li> <li>• Mobiliser le milieu.</li> </ul>

4

## Étape 2 COMPRENDRE

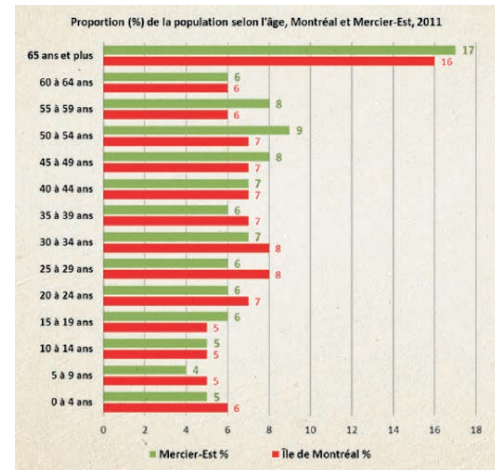
Afin de faire ressortir les enjeux clés et d'énoncer des constats qui permettront d'orienter les solutions d'aménagement, il est indispensable de dresser un portrait-diagnostic du secteur d'intervention. À cette étape, la contribution des citoyens, des groupes de la société civile et des professionnels de l'aménagement permet de recueillir des informations de diverses natures et d'établir un portrait fiable.

Le portrait permettra de présenter le secteur dans lequel l'établissement choisi s'intègre, par exemple : caractéristiques de la population, bilan routier, signalisation routière existante, réseau de transport collectif, achalandage, etc. Il s'agit d'une lecture partagée des acteurs afin de favoriser un passage à l'action.

### 4.1. PORTRAIT DU QUARTIER MERCIER-EST

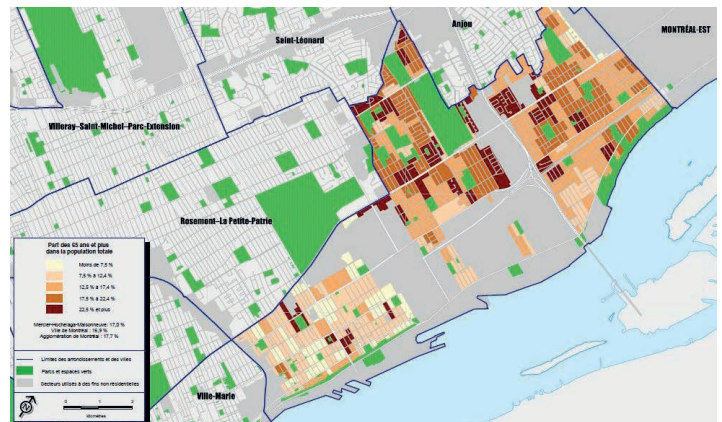
#### Un quartier vieillissant, davantage de personnes âgées vivant seules

Selon les données du recensement de 2011<sup>3</sup>, le quartier Mercier-Ouest héberge 6 985 personnes âgées de 65 ans et plus, sur une population totale de 42 485 habitants. La proportion de ce groupe d'âge est légèrement supérieure à celle de Montréal (en 2011, 16,4% dans Mercier-Ouest, 15,7% à Montréal). De plus, parmi les aînés vivant en logement privé dans le quartier, 55% vivaient seuls contre 35,8% à Montréal, et 72% des personnes aînées vivant seules sont des femmes. Cette importante population se concentre majoritairement dans les voisinages au sud de la rue Sherbrooke Est.



Source : Il était une fois Mercier-Est, Portrait de quartier 2013

Le *Portrait de quartier 2013* nous rappelle aussi que sur le territoire du CLSC Mercier-Est—Anjou, les taux d'hospitalisation pour troubles de santé mentale sont supérieurs à ceux de Montréal, les deux sexes confondus. De plus, le premier motif de contact en santé mentale chez les personnes de 65 ans et plus est le développement de troubles anxieux suivis de près par les troubles affectifs (2006). C'est dans le secteur St-Victor, situé près du CLSC, que la détresse psychologique est plus importante que la moyenne montréalaise (2006).



TAUX DE PERSONNES DE 65 ET + EN 2016 DANS MHM

Source : Statistique Canada, Recensement de 2016, Montréal

<sup>3</sup> Données contenues dans le document *Il était une fois Mercier-Est, Profil de quartier 2013*





## Autour du CLSC, un secteur achalandé et accidentogène

L'arrondissement a adopté en 2018 son plan local de déplacements (PLD) 2017-2027, lequel indique que «Plusieurs pôles générateurs de déplacements situés le long d'artères présentent des parcours peu conviviaux pour les déplacements à pieds»; de plus, le PLD souligne la « forte concentration de piétons autour de la rue Ontario, de la rue Sherbrooke et des stations de métro Joliette et Pie-IX»<sup>4</sup>.

Le secteur autour du CLSC, soit la rue Sherbrooke Est, entre les rues Taillon et Contrecoeur, présente un caractère indéniablement accidentogène :

- Débit de circulation élevé;
- Présence de nombreux camions sur cette artère;
- Manque de traverses piétonnes avec décompte pour piétons;
- Trottoirs étroits et souvent en mauvais état;
- Plusieurs entrées charretières en provenance des nombreux stationnements en façade;
- Intersections problématiques du point de vue de l'aménagement.

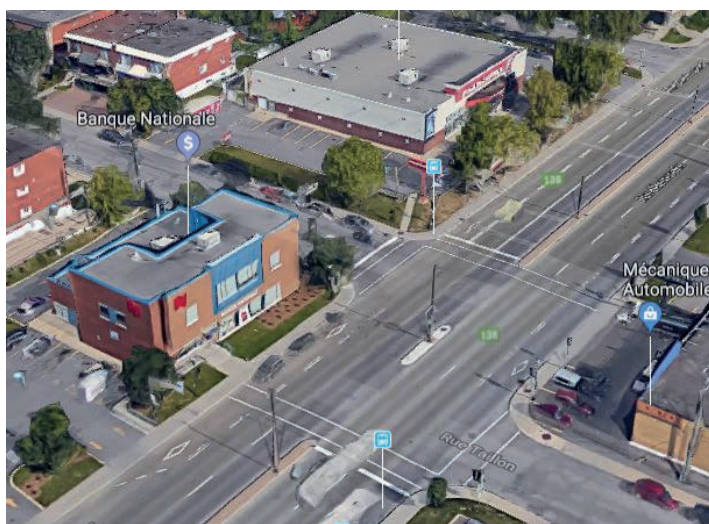
La rue Sherbrooke appartient au réseau artériel et canalise un haut débit de circulation de transit, incluant des camions en provenance de Montréal-Est et de Pointe-aux-Trembles. Un projet de centre commercial à l'angle de la rue Contrecoeur est en cours de planification, ce qui apportera davantage de véhicules et de piétons. Bien que cette intersection ne soit pas la plus accidentogène du secteur (de 1-2 piétons blessés entre 2003 et 2012<sup>5</sup>), il est à parier que ce chiffre sera revu à la hausse si aucun réaménagement de l'intersection ne se fait parallèlement au développement du centre commercial. L'intersection la plus accidentogène du secteur à l'étude est celle de la rue Taillon avec sa configuration difficilement «marchable» pour les piétons (3-5 piétons blessés entre 2003 et 2012). Nous y reviendrons plus tard dans ce rapport. Quant au camionnage, il est autorisé entre 7h et 19h. La pression du parc motorisé sur les piétons et cyclistes, en plus des nombreuses entrées charretières le long de la rue Sherbrooke Est, se manifeste par de hauts niveaux de pollution sonore et par un fort sentiment d'insécurité de la part des piétons.

Le tableau suivant contient des données recueillies par la Direction régionale de la santé publique de Montréal entre 2003 et 2012 :

INTERSECTIONS	OCCUPANTS DE VOITURES BLESSÉS	CYCLISTES BLESSÉS	PIÉTONS BLESSÉS
Sherbrooke E / Taillon	1-5	1-5	3-5
Sherbrooke E / Jacques-Porlier	1-5	0	1-2
Sherbrooke E / Aubry	1-5	0	1-2
Sherbrooke E / Fletcher	1-5	0	0
Sherbrooke E / Bilaudeau	6-20	0	0
Sherbrooke E / Contrecoeur	6-20	0	1-2
<b>TOTAL</b>	<b>16-60</b>	<b>1-5</b>	<b>6-11</b>

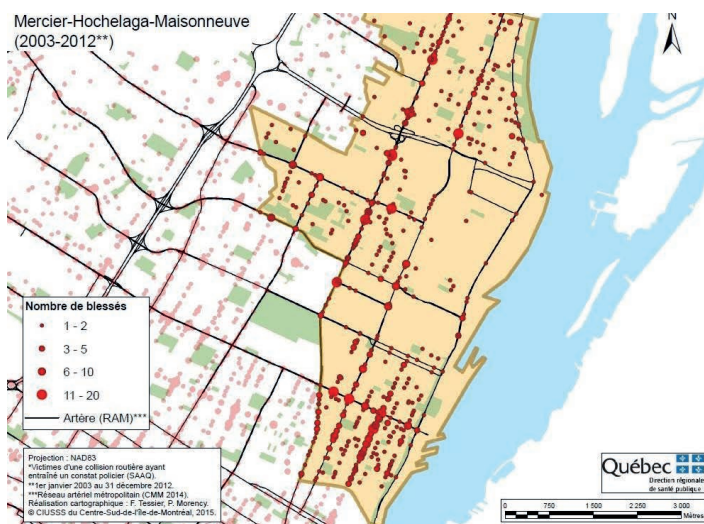
<sup>4</sup> Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, Plan local de déplacement, juin 2018

<sup>5</sup> Données recueillies par la DRSP de Montréal entre 2003 et 2012.



CONFIGURATION DE SHERBROOKE EST / TAILLON,  
PRÈS DU CLSC MERCIER-EST—ANJOU

Source : ©2019, Google



PIÉTONS BLESSÉS DANS L'ARRONDISSEMENT MHM  
2003-2012

Source : DRSP, 2017

## Interventions de l'arrondissement

### MUNICIPALITÉ AMIE DES AÎNÉS (MADA)

L'arrondissement adhère à la démarche «Municipalité Amie des Aînés» (MADA) initiée par la Ville de Montréal et indique se faire «un devoir d'être à l'écoute de leurs besoins, mais aussi de leurs idées»<sup>6</sup>. C'est dans cet esprit qu'en 2009-2010, l'arrondissement mettait sur pied une campagne de sécurité routière qui s'adressait exclusivement aux personnes âgées. Depuis quatre ans, l'arrondissement poursuit également ses efforts en faveur d'une accessibilité universelle à ses installations et à ses points de service. L'aménagement des parcs tient également compte de l'accès des aînés à l'espace public, tel qu'indiqué par le second engagement du

Plan d'action municipal pour les aînés. Des aires dédiées, tables de pique-nique adaptées aux fauteuils roulants, parcours d'exercice adaptés et des sentiers en revêtement bitumineux ont été aménagés afin de faciliter les déplacements en marchettes et fauteuils roulants et constituent de bons exemples d'aménagements pensés en fonction des besoins des aînés.

Le plan d'action MADA de l'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve pour la période 2017-2020 s'articule autour de six engagements<sup>7</sup>:

1. Contribuer à faire de Montréal une ville sécuritaire pour les aînés;
2. Aménager l'espace public pour en faciliter l'accès aux aînés;
3. Améliorer les conditions d'habitation des aînés pour leur permettre de vivre chez soi le plus longtemps possible;
4. Faciliter les déplacements des aînés dans la ville;
5. Améliorer l'accessibilité à l'information;
6. Offrir aux aînés un milieu de vie stimulant et dynamique propice à la participation.

<sup>6</sup> Portail internet de l'arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, consulté le 29 novembre 2018, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9417,114239711&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417,114239711&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>7</sup> Portail Internet de l'arrondissement MHM, Rapport de l'INM suite à un atelier d'idéation sur le plan d'action MADA de l'arrondissement (19 juin 2017), page 5, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_MHM\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INM\\_RAPPORT\\_MHM\\_MADA\\_FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INM_RAPPORT_MHM_MADA_FINAL.PDF)

Dans le but d'adopter un plan d'action local MADA pour la période 2017-2020, l'arrondissement a commandé à l'Institut du Nouveau Monde un atelier d'idéation afin de consulter la population sur les orientations à suivre. Les participants ont jugé «qu'il est nécessaire d'intervenir de manière générale au niveau des traverses piétonnières pour que celles-ci tiennent compte de la réalité des aînés; que l'offre de transport collectif et adapté pourrait faire l'objet de certaines améliorations en termes de fréquence, de fiabilité et d'accessibilité; qu'une plus grande attention doit être portée à l'entretien des trottoirs...»<sup>8</sup>. Le thème de la sécurité dans les déplacements et de l'entretien des routes a permis à l'arrondissement de recueillir des résultats permettant de cibler des actions. Trois axes d'interventions se dégagent de la synthèse des pistes d'actions proposées: les *traverses piétonnières*, les *transports collectifs* et les *trottoirs*. C'est ainsi que les intersections le long de la rue Sherbrooke ont été spécifiquement identifiées et des recommandations ont été faites afin d'augmenter la sécurité des piétons. Ce rapport mentionne également qu'il est nécessaire d'augmenter le temps de traverse des intersections munies de décomptes pour piétons. Notre projet vient donc répondre à plusieurs enjeux identifiés par les citoyens et intervenants.

## PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS (PLD)

L'Arrondissement a adopté un Plan Local de Déplacements en 2018 dont la vision «est d'améliorer la sécurité et les conditions de déplacements des modes de transports actifs afin de diminuer la dépendance aux transports motorisés, réduire les émissions de GES et hausser la qualité de vie des citoyens»<sup>9</sup>. Voici un condensé des actions prévues en lien avec la sécurité des déplacements actifs:

### 1. AXE 1 : TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

#### A) OBJECTIF 1.1 : Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage.

Bien que nous saluions l'existence de deux bandes cyclables en provenance du sud du quartier vers cet établissement de santé, aucun axe cyclable structurant ne le relie à la station

de métro Honoré-Beaugrand. Cependant, un axe cyclable est prévu sur la rue Contrecoeur et desservira le CLSC à partir du nord du quartier;

#### B) OBJECTIF 1.2 : Améliorer l'entretien et rehausser le réseau piétonnier.

Moyens prévus :

- Mise à niveau des trottoirs défailants, dans les secteurs où la densité de piétons est élevée;
- Considérer, dans le respect des contraintes techniques, l'élargissement de trottoirs, d'ajout et/ou de déplacement du mobilier urbain dans le respect des normes d'accessibilité universelle.

### 2. AXE 2 : SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

#### A) OBJECTIF 2.1 : Augmenter la sécurité de tous les usagers et assurer la quiétude des milieux résidentiels

Moyens prévus :

- Analyse des causes d'accidents et, au besoin, modification à l'intersection où il y a eu un décès et/ou blessé grave depuis 2006;
- Développement et maintien du dégagement de cinq mètres aux intersections;
- Aménagement de saillies de trottoirs, principalement près des pôles de déplacement;
- Réclamer une pérennisation de traverses piétonnes dans les secteurs où la densité de piétons et de cyclistes est élevée;
- Ajout de mesures d'apaisement de la circulation en tronçon au pourtour des pôles générateurs de déplacements (bibliothèques, écoles, piscines, parcs, etc.);
- Développement de méthodes d'apaisement où la densité d'usagers vulnérables est élevée;
- Ajout ou modification de mesures de gestion de la circulation (Plusieurs intersections (à déterminer) dont sur les rues Notre-Dame, Sainte-Catherine, Ontario, Marseille et à l'angle La Fontaine/Aird).

<sup>8</sup> Portail Internet de l'arrondissement MHM, Rapport de l'INM suite à un atelier d'idéation sur le plan d'action MADA de l'arrondissement (19 juin 2017), page 3, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_MHM\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INM\\_RAPPORT\\_MHM\\_MADA\\_FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INM_RAPPORT_MHM_MADA_FINAL.PDF)

<sup>9</sup> Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, Plan local de déplacement, juin 2018, page 35

### B) OBJECTIF 2.2 : Accroître la connectivité et la perméabilité des milieux de vie.

Moyens prévus :

- Application des concepts de rues durables lors du réaménagement de rues (pour tous les projets);
- Inclusion de composantes d'aménagement sur le domaine public de manière à créer, maintenir ou bonifier les équipements dédiés aux transports actifs dans les projets (pour tous les projets);
- Création de réserves d'emprises suffisantes adaptées aux besoins en transports collectifs et actifs (pour tous les projets).

### C) OBJECTIF 2.3 : Faciliter l'accès aux rues commerçantes en transports actifs.

Moyens prévus :

- Élaboration des concepts d'aménagement, et, pour toutes les rues commerçantes;
- Pérenniser graduellement les traverses les plus achalandées sur les rues commerçantes.

### D) OBJECTIF 2.4 : Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs.

Moyens prévus :

- Inclusion systématique de mesures de verdissement lors de travaux sur les trottoirs en tronçons (tous les travaux prévus dans le cadre du Programme de réfection routière (PRR));
- Inclusion, lors de travaux, de mesures de verdissement aux intersections dans les saillies de trottoirs (tous les travaux);
- Inclusion systématique des normes d'accessibilité universelle lors de la réalisation de tous les travaux.

## 4.2. CARTE DIAGNOSTIC



### 4.3. SONDAGE AUPRÈS DES USAGERS ET TRAVAILLEURS DU CLSC

La démarche autour des trois CLSC de l'arrondissement MHM inclut un sondage destiné à connaître l'avis des usagers et les travailleurs sur la mobilité autour de cet établissement de santé. Le sondage a été complété par 88 personnes, entre juin et septembre 2018 :

- 51% usagers, 46% employés, 3% non identifiés;
- 13% (18 - 30 ans), 49% (31- 46 ans), 27% (46 - 65 ans), 11% (65 ans et +);
- Les répondants sont à 82% des femmes, 17%

des hommes et 1% préfèrent ne pas répondre;

- 68,2% se rendent au CLSC en automobile.

Il est à noter que l'échantillonnage (88 répondants pour les trois CLSC, 35 pour le CLSC Mercier-Est—Anjou) était trop réduit pour être significatif. Pour cette raison, seules les réponses aux six questions ouvertes ont été utilisées afin de valider les enjeux identifiés lors de l'analyse «terrain». Ces enjeux sont présentés au point 5.2 (tableau, page 29).



*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.*

### 4.4. DIAGNOSTIC TERRAIN

Afin de connaître de plus près les enjeux et problématiques autour du CLSC Mercier-Est—Anjou et de proposer des améliorations à la situation actuelle, un diagnostic terrain a été réalisé et est basé sur des observations techniques prenant en compte la sécurité, le confort et l'accessibilité universelle. En annexe se trouvent les grilles d'analyse des diagnostics.

Pour compléter le diagnostic terrain, des activités participatives ont été organisées. Accompagnés de citoyens âgés, à mobilité réduite, d'intervenants du milieu communautaire aîné et de l'urbanisme, nous avons réfléchi à la mobilité pédestre dans le secteur et en particulier à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

#### La marche exploratoire

La marche exploratoire est une méthode d'observation sur le terrain menée en petit groupe. Elle vise l'identification des caractéristiques qui peuvent limiter la mobilité des individus ou générer de l'insécurité. Elle sert aussi à repérer les aspects positifs du secteur ciblé. Les données recueillies sont qualitatives et incluent les témoignages et les observations des participants.

Ces données permettent d'illustrer le portrait du territoire à l'aide de photos des usagers et des témoignages. Les objectifs de la marche exploratoire sont les suivants :

- Identifier les éléments de l'aménagement pouvant :
  - Constituer des risques pour la sécurité routière ou urbaine;

- Limiter le confort et le plaisir dans les espaces publics.
- Identifier les éléments de l'aménagement pouvant :
  - Encourager le sentiment de sécurité urbaine ou routière;
  - Contribuer au confort et au plaisir dans les espaces publics.
- Proposer et prioriser des solutions possibles aux problèmes identifiés.

La marche exploratoire autour du CLSC Mercier-Est—Anjou s'est déroulée le 2 octobre 2018 et a réuni 13 participants, incluant les citoyens, les employés du CLSC, des acteurs du milieu et les partenaires du projet.

## Espace public

### RUE SHERBROOKE EST

Le CLSC est situé sur la Sherbrooke Est au coin de la rue Contrecœur. Cette rue du réseau artériel possède six voies de circulation séparées à parts égales par un étroit terre-plein bétonné et de nombreux commerces y ont pignon sur rue. L'implantation des commerces répond aux besoins des automobilistes avec l'aménagement de grands stationnements en façade, éloignant les piétons de l'animation naturelle des

commerces. Ajoutons que le site à l'étude présente d'importantes carences en termes de verdissement. Une canopée fractionnée et un taux de minéralisation très élevé y crée un îlot de chaleur important. En somme, le piéton n'est nullement encouragé à marcher dans un environnement bétonné, congestionné, exposé au bruit, aux émissions des véhicules motorisés et à un fort ensoleillement.



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

### ESPACE TAMPON ET CONFORT DE MARCHE

Le tronçon de la rue Sherbrooke Est aux abords du CLSC Mercier-Est—Anjou possède des trottoirs qui ne répondent pas à la largeur minimale de 1,8 mètre recommandée par Société Logique<sup>10</sup>. Cette artère est dépourvue de zone tampon séparant le trottoir de la chaussée, ce qui expose davantage les piétons aux nuisances en provenance du trafic automobile.

Le stationnement est interdit le long de la rue Sherbrooke Est aux heures de pointe afin de permettre une voie réservée aux autobus et taxi (côté nord en matinée, côté sud en fin de journée). À l'extérieur de ces périodes, le

stationnement sur rue est gratuit, et ce même si plusieurs commerces et institutions ont de grands stationnements sur leur devanture :

- Trois du côté nord (Pharmaprix, CSD Construction, Centrale Syndicale du Québec, CLSC Mercier-Est—Anjou)
  - Le stationnement du CLSC est un parcojour ouvert à tous.
- Quatre du côté sud, dont celui du centre d'achat où l'on retrouve la plus grande concentration de commerces.



Le manque d'arbres est flagrant et les marcheurs ne bénéficient pas de l'ombrage nécessaire à une expérience de marche optimale, particulièrement durant les canicules estivales.

—  
Crédit : CEUM, 2018

<sup>10</sup> Société Logique recommande une largeur minimale de 1,8 mètre afin d'avoir une configuration idéale.

De plus, aucune saillie de trottoir n'existe dans ce secteur. La vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, mais dans la pratique cette vitesse est souvent dépassée, mettant en danger les piétons. En somme, le site à l'étude ne possède

pas la configuration requise pour décourager la vitesse au volant, encourager la marche et garantir la sécurité des adeptes de la mobilité active.



Plusieurs tronçons de la rue Sherbrooke Est ne possèdent pas une canopée suffisante pour agrémenter la marche.

—  
Crédit : CEUM, 2018

## LE MOBILIER URBAIN

La forme et la disposition du cadre bâti le long de la rue Sherbrooke Est reflètent la vision d'une époque où tout devait être orienté vers le confort des automobilistes. Le résultat de cette vision de la ville se manifeste aujourd'hui par des espaces publics peu conviviaux, où règne une sensation de vulnérabilité chez les piétons. Dans ce scénario, le mobilier urbain est presque inexistant et seuls les arrêts de bus munis d'un abribus possèdent des bancs et des poubelles.

La rue Sherbrooke Est est équipée d'éclairage de niveau «rue» et «niveau piéton» afin d'assurer un maximum de visibilité. Pour terminer, il n'existe aucune intervention/installation artistique sur le site qui veille à rendre le lieu plus joli et vivant.

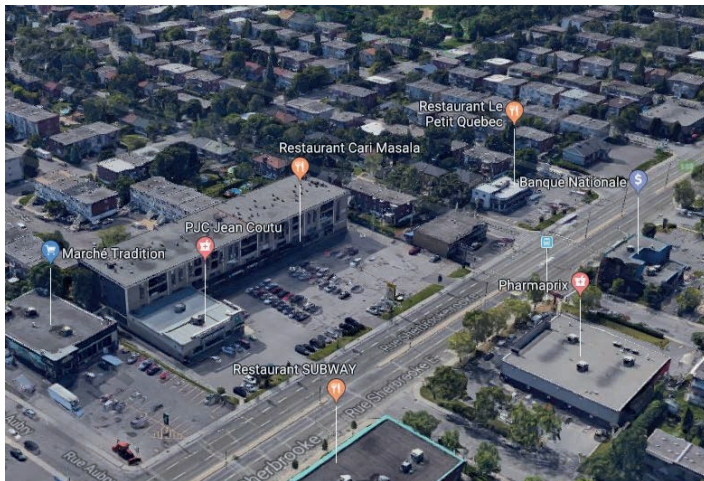
## ENTRETIEN GÉNÉRAL POUR LE CONFORT DE LA MARCHÉ

L'état des trottoirs est généralement «bon» ou «passable», ce qui apporte un minimum de confort et d'accessibilité à tous les usagers du CLSC (ce qui devrait être validé aussi en hiver). Il est important de souligner qu'il a un besoin d'améliorer le drainage des intersections afin d'éviter les accumulations d'eau devant les bateaux pavés qui entravent la mobilité des personnes en fauteuil roulant ou en triporteur.

En somme, l'état acceptable des trottoirs ne compense pas pour l'étroitesse de ceux-ci, le manque d'ombrage, l'omniprésence d'entrées charretières et de stationnement en façade et une ambiance urbaine peu invitante. Il est à noter que les conditions sont encore plus éprouvantes durant la période hivernale, compte tenu de l'accumulation de neige et la formation de plaques de glace. Cette réalité augmente les risques de chutes des marcheurs, et plus particulièrement des aînés.

### INTERSECTION SHERBROOKE EST - TAILLON

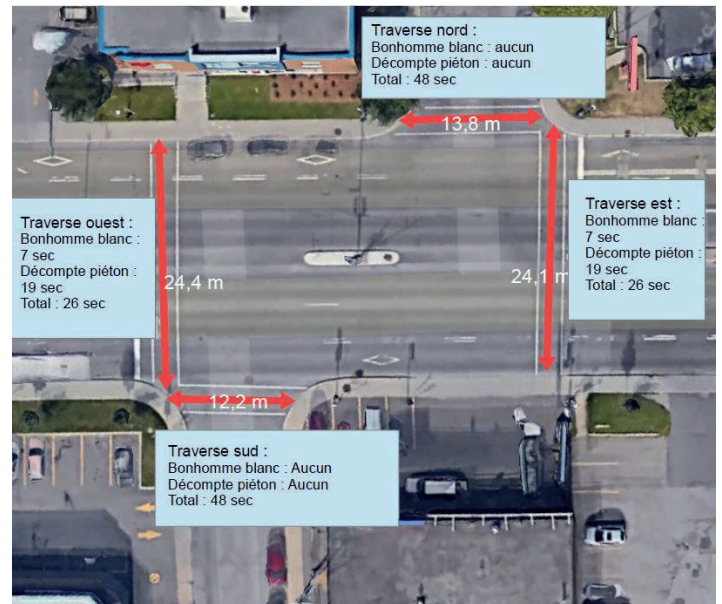
L'intersection Sherbrooke Est – Taillon constitue le principal facteur d'insécurité à proximité du CSLC Mercier-Est—Anjou. Cette artère constitue l'une des principales voies de circulation est-ouest de Montréal et canalise énormément de circulation motorisée, incluant une bonne part de camionnage.



De nombreux stationnements en façade et des entrées charretières rendent l'expérience de marche difficile sur la rue Sherbrooke Est.

Source : ©2019, Google

Selon les statistiques compilées par la Direction de la santé publique de Montréal, on dénombre cinq piétons blessés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et le 31 décembre 2012 à l'intersection Sherbrooke Est – Taillon (collisions routières avec un véhicule à moteur ayant entraîné un constat policier).



Configuration de l'intersection Sherbrooke Est – Taillon.

Source : CRE-Montréal, 2019

La configuration particulière de cette intersection est causée par un décalage entre les tronçons de la rue Taillon situés de part et d'autre de Sherbrooke, créant ainsi une intersection «double» qui envoie des signaux contradictoires aux piétons. Ce décalage a permis la création d'un mini terre-plein central coincé entre les deux voies de la rue Sherbrooke Est et la circulation de la rue Taillon, direction sud. Il n'est pas rare de voir les gens traverser et attendre au milieu de ce petit îlot entouré de circulation lourde, s'exposant ainsi au danger. Rappelons que la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h. Malgré son caractère accidentogène et l'absence de piste cyclable, plusieurs cyclistes circulent sur la rue Sherbrooke Est. Il est donc essentiel de sécuriser cette intersection qui répond mieux aux besoins des véhicules motorisés que des usagers du transport actif.



Cohabitation difficile entre les différentes formes de mobilité à l'angle Sherbrooke Est et Taillon.

Source : ©2019, Google



## UN TEMPS DE TRAVERSE TROP COURT POUR LES AÎNÉS ET LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Lors de notre diagnostic en août-septembre 2018, le marquage au sol était bien visible. Les feux à décompte piéton avec phase de priorité piétonne (sur flèche «tout droit») à l'angle de la rue Sherbrooke Est permettent la traversée exclusive des piétons pendant 19 secondes, pour ensuite autoriser le virage à droite pendant

11 secondes, pour un total de 30 secondes. Le temps alloué pour traverser les six voies de la rue Sherbrooke Est est clairement insuffisant et constitue un facteur de stress et de risque pour les personnes à mobilité réduite. Il est donc impératif de l'augmenter pour l'adapter à la vitesse de marche des aînés<sup>11</sup>.



Les décomptes «piéton» n'offrent pas un temps de passage suffisant, ce qui est risqué pour les gens à mobilité réduite.

—  
Crédit : CEUM, 2018

## LA PROXIMITÉ DE LA CIRCULATION ET LE BRUIT : UNE SOURCE D'INCONFORT

Comme mentionné plus tôt dans ce rapport, la largeur insuffisante des trottoirs de la rue Sherbrooke et l'absence de zone tampon verdie expose les marcheurs aux nuisances sensorielles en lien avec la circulation de véhicules motorisés.

## INTERSECTION SHERBROOKE EST – CONTRECŒUR

Le CLSC étant au coin de la rue Contrecœur, il existe un passage pour piétons formalisé, avec décompte piéton et phase exclusivement piétonne de 19 secondes (sur un total de 30 secondes), ce qui est insuffisant pour les personnes à mobilité réduite. L'intersection est également équipée d'un feu sonore pour les personnes non voyantes. À l'heure actuelle, la majorité des traversées se font dans le sens nord-sud, car le côté nord de la rue Sherbrooke,



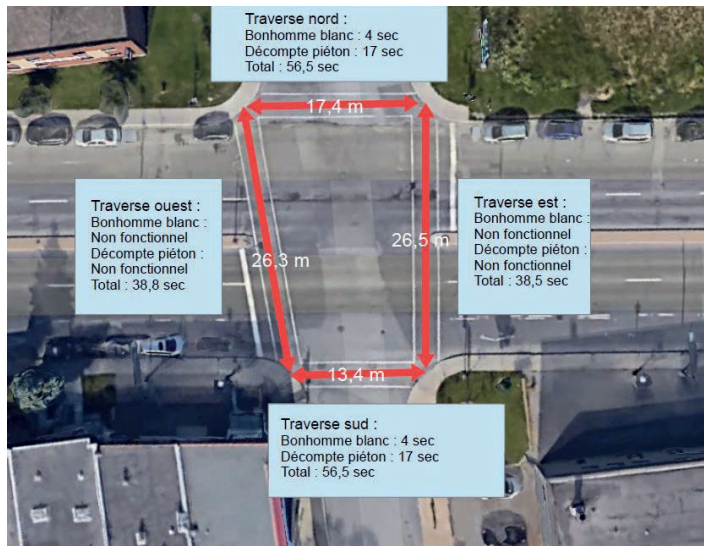
Les nuisances causées par les nombreux véhicules motorisés sur la rue Sherbrooke Est ne créent pas des conditions favorables à la marche.

—  
Crédit : CEUM, 2018

<sup>11</sup> La vitesse de marche des personnes âgées a été établie à 0,8 mètre/seconde (TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL. Le « réflexe aîné » pour des aménagements sécuritaires et inclusifs pour tous les Montréalais(es). Avis déposé à la Commission permanente sur les transports et les travaux publics, 14 mai 2013.)

à l'est de la rue Contrecoeur, est une friche possédant seulement un arrêt d'autobus sans abribus. Éventuellement, la construction du centre commercial prévu sur cette friche viendra augmenter l'achalandage de cette intersection.

Le revêtement des bateaux pavés possède des rugosités visant une meilleure mobilité pour



Configuration de l'intersection Sherbrooke Est – Contrecoeur.

Source : CRE-Montréal, 2018

les personnes non-voyantes, mais ne présente pas le même niveau d'efficacité atteint par les bandes podotactiles modernes. Compte tenu du camionnage et du volume de circulation, la traversée de la rue Sherbrooke Est s'avère un exercice périlleux pour une personne à mobilité réduite.



L'intersection Sherbrooke Est – Contrecoeur subit la circulation lourde et un temps de traversée insuffisant pour les usagers du CLSC.

Crédit : CEUM, 2018

### Le site du CLSC Mercier-Est—Anjou

Le bâtiment de trois étages hébergeant le CLSC n'appartient pas au CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, ce qui diminue sa capacité à améliorer son accessibilité. Cependant, il présente un potentiel intéressant de réaménagement.

#### CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ À AMÉLIORER, AIRE D'ATTENTE EXTÉRIEURE À BONIFIER

L'entrée principale du CLSC est facilement repérable depuis la rue Sherbrooke. L'accès est en bon état, mais trois marches le rendent inaccessible aux personnes en fauteuil roulant ou en triporteur. En conséquence, ils doivent se diriger vers l'entrée latérale, située 25 mètres plus au nord, à travers une allée non sécuritaire qu'ils doivent partager avec les automobiles se dirigeant vers les stationnements. L'image ci-dessous montre bien la configuration des espaces extérieurs.



Configuration des espaces extérieurs du CLSC Mercier-Est—Anjou.

Source : ©2019, Google

Quant à l'entrée secondaire (entrée principale pour le centre de prélèvements), aucun affichage extérieur sur la rue Sherbrooke n'avertit la direction à suivre pour s'y rendre. De plus, les personnes en fauteuil roulant ou en triporteur doivent circuler sur la chaussée pour voitures menant vers les stationnements, ce qui constitue un danger, compte tenu du risque de collision.



Absence de corridor exclusif pour piétons et fauteuils roulants à partir de la rue Sherbrooke.

—  
Crédit : CEUM, 2018

**LES STATIONNEMENTS SITUÉS À PROXIMITÉ DU BÂTIMENT**

Le CLSC possède deux stationnements payants qui ne sont accessibles qu'en voiture à partir de la rue Sherbrooke, à travers une allée asphaltée. Il est à noter que l'allée permet aussi le stationnement en bordure. D'une dimension d'environ 30x35 mètres, le stationnement situé le plus au nord du CLSC se situe à environ 82 mètres de l'entrée principale. Il peut héberger 38 automobiles et le marquage au sol est bien visible. Cependant, aucun marquage au sol n'est réservé aux piétons. Pour terminer, le stationnement possède deux petits carrés gazonnés et quelques arbres, mais ils n'ont pas atteint leur pleine maturité et ils ne projettent pas encore beaucoup d'ombrage.

Le deuxième stationnement, d'une dimension de 30x10 mètres, est adjacent à l'accès secondaire et héberge également le débarcadère. Il est noté que sa forme allongée ne donne pas beaucoup de marge de manœuvre aux automobiles ni aux piétons.

L'aire d'attente extérieure devant l'entrée secondaire est assez grande pour garantir la fluidité de la circulation et y héberger deux bancs et des supports à vélo. De plus, cet espace présente un potentiel intéressant, puisqu'il pourrait être mieux équipé en mobilier urbain (pergola, poubelle, éteignoirs et dépôt à mégots, verdissement, supports à vélo additionnels).



Aire d'attente extérieure ayant un fort potentiel de convivialité devant l'accès secondaire.

—  
Crédit: CEUM, 2018



Le stationnement situé au nord du CLSC Mercier-Est—Anjou possède quelques arbres qui contribuent timidement à la lutte aux îlots de chaleur.

—  
Source : ©2019, Google

## 5

## Étape 3 EXPLORER

Prenant appui sur les constats effectués lors de la phase « Comprendre », l'étape d'exploration des solutions permet de dresser un éventail d'options d'aménagement et de bien évaluer celles-ci avant de passer à la prise de décision.

### 5.1. DES PROPOSITIONS INSPIRÉES DES MEILLEURES PRATIQUES

Dans la recherche des solutions, spécifiques à chaque projet, aucune avenue ne doit être exclue. Il est souhaitable de s'inspirer d'initiatives locales, nationales et internationales qui se sont avérées des réussites dans des contextes similaires.

Pour y arriver, des professionnels, des citoyens et des intervenants communautaires ont été réunis lors d'ateliers de travail organisés après les différentes marches exploratoires. Ces ateliers ont permis d'ouvrir le champ des possibles en

s'inspirant d'exemples réalisés au Québec ou ailleurs en Amérique du Nord. Ils ont permis également de présenter les observations réalisées par les participants et de prioriser les enjeux soulevés sur le terrain lors des marches. Ensuite, un atelier de solutions a réuni, des citoyens et des experts en aménagement, en urbanisme et en verdissement, afin de mettre en commun les connaissances et définir les meilleures solutions à proposer pour répondre aux enjeux soulevés lors des observations terrain.

### 5.2. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LES ABORDS DU CLSC MERCIER-EST—ANJOU

L'analyse du CLSC et du tronçon de la rue Sherbrooke Est, entre les rues Taillon et Contrecoeur, tout comme le sondage et la

marche exploratoire nous ont permis d'identifier 13 enjeux. La carte et le tableau suivants font état de ces constats :



Localisation des endroits problématiques, tels qu'identifiés lors du diagnostic autour du CLSC Mercier-Est—Anjou.

## Problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Mercier-Est—Anjou

PROBLÈME	SOLUTIONS	INSTANCE CONCERNÉE	HORIZON TEMPOREL
1. <b>CLSC</b> : MAUVAISE LOCALISATION DU DÉBARCADÈRE DANS LE STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installer le débarcadère à l'extérieur du stationnement afin d'éviter les conflits entre les automobiles et les véhicules de transport adapté.</li> <li>• Officialiser le débarcadère adjacent à l'aire d'attente extérieure.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Moyen terme
2. <b>CLSC</b> : ABSENCE DE TROTTOIR LE LONG DE LA CHAUSSÉE (OUEST DU CLSC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager une allée pour piétons et personnes à mobilité réduite allant de la rue Sherbrooke vers l'entrée secondaire, afin d'éviter les chances de collision.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Moyen terme
3. <b>CLSC</b> : AIRE D'ATTENTE À L'EXTÉRIEURE PEU CONVIVIALE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménager l'aire d'attente extérieure et y mettre plus de bancs, de la verdure et autre mobilier urbain.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Court terme
4. <b>CLSC</b> : ENTRÉE ET SORTIE DES AUTOS ET LE STATIONNEMENT RISQUÉS POUR LES PIÉTONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux signaler les entrées et sorties des aires de stationnement.</li> <li>• Améliorer le marquage au sol afin de diminuer les conflits avec les piétons qui marchent sur la chaussée.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Court terme
5. <b>CLSC</b> : SIGNALISATION DU CLSC À AMÉLIORER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux identifier les portes d'accès au CLSC et au centre de prélèvements afin d'améliorer la visibilité à partir de la rue.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Court terme
6. <b>CLSC</b> : SUPPORTS À VÉLO INSUFFISANTS ET MANQUANTS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajouter plus de supports à vélo et bien afficher leur emplacement.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Court terme
7. <b>BILAUDEAU / SHERBROOKE</b> : PAS DE TRAVERSE PIÉTONNE OU FEUX DE CIRCULATION	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux signaler l'interdiction de traverser à l'intersection de Bilaudeau afin de sensibiliser la population aux risques encourus.</li> <li>• Encourager les piétons à traverser à l'intersection Fletcher ou Contrecoeur tout en améliorant la traverse à ces deux intersections (augmenter temps de traverse, installer des décomptes numériques sur la traverse est-ouest)</li> </ul>	Arrondissement MHM	Court terme
8. <b>CONTRECOEUR / SHERBROOKE</b> : AIRE D'ATTENTE DES AUTOBUS PEU CONVIVIAUX	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager un abribus et y installer une poubelle.</li> </ul>	STM	Moyen terme

## Problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Mercier-Est—Anjou (suite)

PROBLÈME	SOLUTIONS	INSTANCE CONCERNÉE	HORIZON TEMPOREL
<b>9. SHERBROOKE / TAILLON :</b> SIGNALISATION ET AMÉNAGEMENTS POUR PIÉTONS NE SONT PAS CLAIRS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la signalisation des traverses piétonnes pour augmenter leur attractivité et dissuader les gens de traverser là où ce n'est pas sécuritaire.</li> </ul>	Arrondissement MHM	Court terme
<b>10. RUE SHERBROOKE :</b> TROTTOIRS ÉTROITS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonifier la largeur des trottoirs.</li> </ul>	Arrondissement MHM	Moyen/Long terme
<b>11. RUE SHERBROOKE :</b> MANQUE DE CONVIVIALITÉ ET ENVIRONNEMENT HOSTILE POUR LES PIÉTONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser une campagne de verdissement partout où c'est possible.</li> <li>Encourager les commerçants à réaménager leur espace de stationnement afin d'ajouter du verdissement et améliorer l'ambiance de la rue.</li> <li>Réduire la limite de vitesse.</li> </ul>	Arrondissement MHM Propriétaires riverains de la rue Sherbrooke	Moyen terme
<b>12. RUE SHERBROOKE :</b> DIFFICILE ET DANGEREUX POUR LES CYCLISTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager des liens cyclables directs et sécuritaires en provenance du nord et du sud du quartier.</li> <li>Inclure la rue Sherbrooke Est dans le Réseau Express Vélo.</li> </ul>	Arrondissement MHM Ville de Montréal	Moyen terme
<b>13. RUE SHERBROOKE :</b> TEMPS DE TRAVERSE TROP COURT AUX INTERSECTIONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rallonger le temps de traverse de toutes les intersections avec décompte numérique afin de permettre aux personnes à mobilité réduite de traverser en toute sécurité.</li> </ul>	Ville de Montréal	Court terme

## Améliorations prioritaires autour du CLSC Mercier-Est—Anjou

Le tableau suivant présente les améliorations qui ont été priorisées par les participants à l'atelier de solutions du 2 novembre 2018, en réponse aux enjeux identifiés. La liste des améliorations est issue des enjeux identifiés lors de la marche exploratoire et du sondage.

### THÉMATIQUE : CONFORT

LIEU	AMÉLIORATIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
NORD DU CLSC	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager un corridor piéton entre l'accès arrière du CLSC et les résidences pour personnes âgées situées à proximité.</li> <li>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).</li> <li>Opportunité à saisir : la construction de la Maison des naissances.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal
SHERBROOKE / CONTRECŒUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajouter un abribus à l'angle Contrecœur/Sherbrooke.</li> <li>La population du Faubourg Contrecœur représente plus de 10% de la population totale de Mercier-Est.</li> <li>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.</li> </ul>	Arrondissement MHM
STATIONNEMENT NORD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verdissement des aires à l'arrière du CLSC.</li> </ul>	
AIRE D'ATTENTE EXTÉRIEURE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajouter des arbres près des bancs.</li> <li>Tables de pique-nique.</li> <li>Ajouter de la couleur en plantant des fleurs/platebandes.</li> <li>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.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal

## Améliorations prioritaires autour du CLSC Mercier-Est—Anjou (suite)

## THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

LIEU	AMÉLIORATIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
STATIONNEMENTS ET ALLÉE CARROSSABLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacer le stationnement ailleurs pour développer de réelles solutions de transport actif sur le terrain du CLSC. <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Une collaboration avec la CSQ afin de mutualiser leur grand stationnement?</li> <li>• Trouver un espace à proximité du CLSC pour aménager un nouveau stationnement moins dangereux</li> </ul> </li> <li>• Pente entre les deux stationnements : 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.</li> <li>• Aménager un sentier piéton antidérapant menant du stationnement 2 vers l'entrée située à côté du stationnement 1.</li> <li>• Identifier correctement le cul-de-sac pour éviter les manœuvres dangereuses.</li> <li>• Utiliser la bande verte située du côté nord du bâtiment pour aménager un passage piéton sécuritaire.</li> <li>• Aménager une passerelle entre le CLSC et les tours d'habitations pour personnes âgées situées au nord, ouest de l'établissement de santé.</li> <li>• Mettre un arrêt à l'entrée/sortie du stationnement.</li> </ul>	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal



## Améliorations prioritaires autour du CLSC Mercier-Est—Anjou (suite)

### THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

LIEU	SOLUTIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
TOUTES LES INTERSECTIONS DANS LES ALENTOURS DU CLSC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prolonger temps de traverser + plus de temps pour la phase exclusivement piétonne pour les intersections (surtout Contrecœur, Taillon et Fletcher).</li> <li>• Ajouter des décomptes piétons pour les traverses sur les rues transversales, lorsqu'il y a un feu de circulation.</li> <li>• Élargir les terre-pleins sur la rue Sherbrooke (surtout au bout des intersections afin de créer un refuge piéton quand on traverse les intersections).</li> <li>• Réduction des limites de vitesse sur Sherbrooke entre Taillon et Contrecœur (réduction à 30km ou 40km).</li> <li>• Création d'un corridor ou «zone santé» autour du CLSC inspiré des principes de la zone scolaire.</li> <li>• Saillies de trottoirs sur les traversées des rues transversales.</li> <li>• Élargir les trottoirs sur la rue Sherbrooke.</li> </ul>	Arrondissement Ville de Montréal
BILAUDEAU / SHERBROOKE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux signaler qu'il est interdit de traverser à cet endroit et encourager les piétons à traverser aux feux à l'intersection Fletcher ou Contrecœur, rendre la traverse plus facile à cette intersection (temps de traverser plus long et plus sécuritaire).</li> <li>• Saillies de trottoirs sur les traversées des rues transversales.</li> <li>• Installer un feu de circulation à cette intersection.</li> </ul>	Arrondissement Ville de Montréal
TAILLON / SHERBROOKE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux signaler où il est interdit de traverser à cet endroit et encourager les piétons à traverser aux traverses désignées à cette intersection.</li> <li>• Rendre les traverses piétonnes plus intéressantes et plus claires.</li> </ul>	Arrondissement Ville de Montréal

## Les zones santé

### ASSURER UN ENVIRONNEMENT SÉCURITAIRE POUR TOUS ! SÉCURITÉ, CONFORT ET BIEN-ÊTRE AUTOUR DES INSTITUTIONS DE SANTÉ

Les rues qui bordent les institutions de santé telles que les CLSC et les hôpitaux devraient être des lieux exemplaires en termes de sécurité, de confort et de sécurité. Ces zones, on le sait, sont régulièrement fréquentées par des populations à mobilité réduite. On pense évidemment aux personnes âgées, mais aussi aux personnes avec un handicap et aux enfants. Dans un contexte où le vieillissement de la population s'accélère<sup>12</sup>, peu d'actions ont été prises afin d'adapter l'environnement urbain à ces populations plus vulnérables. En effet, le manque d'intégration (et de systématisation) des mesures d'accessibilité universelle, de signalisation et de mesure

d'apaisement de la circulation aux alentours des institutions de santé interpelle les communautés locales.

Les outils que nécessite le développement de zones adaptées à ces populations sont aujourd'hui facilement accessibles et peu coûteux. Un concept intégré qui combine à la mobilité active, saines habitudes de vie, sécurité et convivialité des espaces publics. Des concepts similaires existent déjà. Nous n'avons qu'à penser aux zones scolaires et aux zones de chantier où les limites de vitesse sont réduites et où la signalétique y est adaptée<sup>13</sup>.



Affichage des zones scolaires



Affichage des zones de chantier

### LES PRINCIPES DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Suivant cette même logique, les institutions de santé québécoises pourraient jouir d'une «zone santé». Celle-ci se démarque des autres par l'intégration des principes de l'accessibilité universelle, en plus des limites de vitesse réduite et d'une signalétique propre qui indique clairement la présence accrue de personnes à mobilité réduite dans ce secteur.

L'accessibilité universelle se définit comme : «le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents<sup>14</sup>». Si les bâtiments des institutions de soins de santé sont généralement adaptés aux clientèles à mobilité réduite, aucune mesure ne systématise ce type d'aménagement à

partir des principaux pôles d'accès en transport en commun (métro, arrêt d'autobus, etc.) aux alentours des hôpitaux ou des CLSC par exemple.

On pense principalement à une «surcharge» de mesures qui favoriseraient la mobilité active des personnes à mobilité réduite : mesure d'apaisement de la circulation, réduction de la vitesse, signalétique personnalisée, indications sonores et visuelles annonçant la proximité d'une Zone Santé à partir des stations de métro et dans les autobus et aménagements spécifiques à ce type de clientèle. L'objectif est, on le sait, de réduire les collisions et accidents dans ces zones, mais aussi d'encourager la mobilité active (un vecteur important de la santé) dans un environnement exempt de stress favorisant le confort et le bien-être.

<sup>12</sup> La population âgée de 65 ans et plus représentait 18,8% de la population du Québec en 2018, [En ligne] : <https://www.lapresse.ca/actualites/national/201901/25/01-5212391-le-vieillissement-de-la-population-saccelere.php>

<sup>13</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/Pages/zones-scolaires.aspx>

<sup>14</sup> <http://www.altergo.ca/fr/altergo/accessibilite-universelle>

En ce sens, les zones santé seraient dotées d'un nouveau meuble urbain : une «**station urbaine et citoyenne**». Ce type d'installation pourrait prendre la forme d'un arbre artificiel et pourrait offrir de l'ombre et des espaces de repos.

Ce serait aussi un emplacement idéal pour établir un **point d'eau potable** et intégrer des **bornes de recharge électrique** (triporteurs, cellulaires, etc.). Il est facile d'imaginer toute sorte d'ajouts à ce type d'outils : **défibrillateurs, bibliothèques partagées, carte interactive du secteur, fraîcheurs en été et chaleur en hiver, verdissement.**

Il ne serait d'ailleurs pas impossible que cet «arbre» soit doté de **mécanismes de photosynthèse artificielle**, captant le CO<sub>2</sub> pour le transformer en oxygène à la manière d'une plante réelle. Le tout alimenté par des panneaux solaires ou une éolienne. Les différentes stations urbaines et citoyennes, disséminées à travers l'espace, pourraient même constituer le centre d'un réseau de bornes formant des parcours de marches, d'entraînement ou de courses balisées.

## Zone santé

Confort, sécurité et bien-être

---

Environnement intégré

Quartier 21




- Apaisement de la circulation 
- Signalétique 
- Accessibilité universelle 

---



Les stations urbaines et citoyennes

Source: L'Anonyme/Tandem MHM

## 6

## Étape 4 DÉCIDER ET AGIR

### 6.1. RENCONTRER LES RESPONSABLES

Avec les propositions retenues pour améliorer l'environnement urbain du secteur aux abords du CLSC de Mercier—Est—Anjou, nous sommes prêts à solliciter les organisations et les personnes qui ont un pouvoir d'action direct :

- CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal;
- Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve;
- Ville de Montréal;
- Société de Transport de Montréal (STM);
- Propriétaires (si le CIUSSS n'est pas le propriétaire).

### 6.2. DE PREMIERS RÉSULTATS

Lors de l'atelier de solutions du 2 novembre 2018, des représentants du CIUSSS l'Est-de-l'île de Montréal et de l'arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve étaient présents et ont salué l'initiative, indiquant la pertinence de l'exercice. Depuis, d'autres présentations ont eu lieu :

#### **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC :**

Les résultats de la démarche ont été présentés le 28 janvier 2019 à des représentants de la Direction de la Planification et de la mobilité durable, de la Direction générale de la Planification et de la gestion des infrastructures de la région métropolitaine de Montréal. Les résultats ont suscité un vif intérêt de la part des représentants et des pistes intéressantes ont été évoquées afin de faire avancer le dossier.

#### **ARRONDISSEMENT MERCIER—HOCHELAGA-MAISONNEUVE :**

Le projet a été présenté le 12 février 2019 au comité Accessibilité universelle-aînés-enfants-famille (AUAEF), présidé par Suzie Miron, conseillère du district de Tétreaultville et est composé de représentants des élus, des services de l'aménagement urbain, des communications et des représentants d'organismes. Les réactions ont été très positives, entre autres de la part de représentants d'organismes qui travaillent auprès de la population à mobilité réduite. Ils ont souligné le fait que nos propositions, et en particulier le concept de « zone santé » sont d'une grande pertinence et répondent parfaitement aux enjeux et aux souhaits des populations en termes d'accessibilité universelle. Lors de cette rencontre, un comité de travail a été proposé à Mme Miron afin de faire avancer le dossier.

#### **PROCHAINES ÉTAPES :**

Les rencontres précédentes nous ont permis d'identifier des acteurs clés de la Ville de Montréal, tels qu'un représentant de la Direction de la mise en valeur du territoire, ainsi qu'une ingénieure en transport. Une communication écrite et le rapport de l'Atelier de solutions leur ont été envoyés afin qu'ils prennent connaissance du projet et que le projet puisse être présenté lors d'une rencontre.

## 7 CONCLUSION

Le diagnostic produit lors du projet autour des CLSC de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve constitue une étape incontournable vers la réalisation d'aménagements adaptés aux besoins des citoyens. Notre projet permet également de bonifier le guide d'intervention développé lors du projet pilote à St-Léonard, en ajoutant un sondage destiné aux usagers et aux travailleurs. De plus, il permet d'appliquer les mesures de ce guide à un quartier central où la circulation de transit est intense, le cadre bâti plus dense et le taux de défavorisation sociale plus élevée.

Tous les constats et les solutions proposées dans ce diagnostic pointent vers le concept de Zone Santé en tant que solution intégrale. Cette proposition innovatrice s'inspire des concepts ayant fait leurs preuves, telles que les zones scolaires et les zones de chantier, où des régulations particulières permettent de mettre en place des lieux favorisant la santé et la sécurité des individus. Dans un contexte où l'arrondissement et la Ville de Montréal adhèrent au plan MADA et à la Vision Zéro, il est primordial pour ces administrations d'oser des solutions intégrales, réfléchies et concertées afin de créer des conditions favorables à la mobilité active des plus vulnérables. Bien que la définition du concept de Zone Santé soit à ses premiers balbutiements, nous croyons qu'il constitue une approche à développer et à tester.

À plus long terme, nous souhaitons que les recommandations contenues dans ce rapport inspirent les dirigeants des grandes institutions de soin de santé de l'île de Montréal ainsi que ceux des différents paliers gouvernementaux et les incitent à multiplier les initiatives de ce genre. Il va sans dire qu'une politique d'aménagement résolument axée sur la santé et la mobilité active faciliterait le développement d'espaces conviviaux et plus sécuritaires. Pour terminer, il est important de rappeler que l'amélioration de l'accessibilité piétonne aux établissements de soins de santé favorise, pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, un meilleur état de santé global et encourage une autonomie relative qui représente un puissant vecteur de bien-être.

# ANALYSER PROPOSER PROMOUVOIR OUTILLER

CE PROJET VISE À PERMETTRE DE SÉCURISER  
LES ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ  
DU TERRITOIRE MONTRÉALAIS.

## CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

—  
50, rue Sainte-Catherine Ouest  
bureau 300  
Montréal (Québec)  
H2X 3V4  
(514) 842-2890  
[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

## L'ANONYME/TANDEM MHM

—  
5600, rue Hochelaga  
suite 160  
Montréal (Québec)  
H1N 3L7  
(514) 842-1488  
[www.anonyme.ca](http://www.anonyme.ca)

## TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

—  
5800, rue Saint-Denis  
bureau 602  
Montréal (Québec)  
H2S 3L5  
(514) 382-0310  
[www.tcaim.org](http://www.tcaim.org)

## CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

—  
3516 avenue du Parc  
Montréal (Québec)  
H2X 2H7  
(514) 282-8378  
[www.ecologieurbaine.net](http://www.ecologieurbaine.net)