



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 HOCHELAGA-MAISONNEUVE

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

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

1. LA DÉMARCHE	4	4. ÉTAPE 2 : COMPRENDRE	15
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 HOCHELAGA-MAISONNEUVE	15
1.2. LES PARTENAIRES DU PROJET	5	Une population qui rajeunit	15
1.3. POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS AUX ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ	6	Le CLSC Hochelaga-Maisonnette, géographiquement au cœur du quartier	16
Sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements des aînés vers les établissements de santé	6	Autour du CLSC, un secteur achalandé hautement accidentogène	17
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	21
La condition physique	7	4.4. DIAGNOSTIC TERRAIN	22
Les options de transport disponibles	7	Espace public	22
Les ressources financières et les conditions socio-économiques	8	Espace privé - CLSC	29
L'isolement et le sentiment de sécurité	8	5. ÉTAPE 3 : EXPLORER	32
2. L'APPROCHE D'URBANISME PARTICIPATIF	10	5.1. DES PROPOSITIONS INSPIRÉES DES MEILLEURES PRATIQUES	32
2.1. VALEUR AJOUTÉE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE	11	5.2. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LES ABORDS DU CLSC HOCHELAGA-MAISONNEUVE	32
3. ÉTAPE 1 : DÉMARRER	12	6. ÉTAPE 4 : DÉCIDER ET AGIR	38
3.1. ÉTABLISSEMENT DE SANTÉ : CRITÈRES DE SÉLECTION DU PROJET	12	6.1. RENCONTRER LES RESPONSABLES	38
3.2. COMITÉ DE TRAVAIL	12	6.2. DE PREMIERS RÉSULTATS	38
		7. CONCLUSION	39
		ANNEXES	40

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 aînés 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 aînés.

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 aînés 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 MONTRÉLAIS.

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

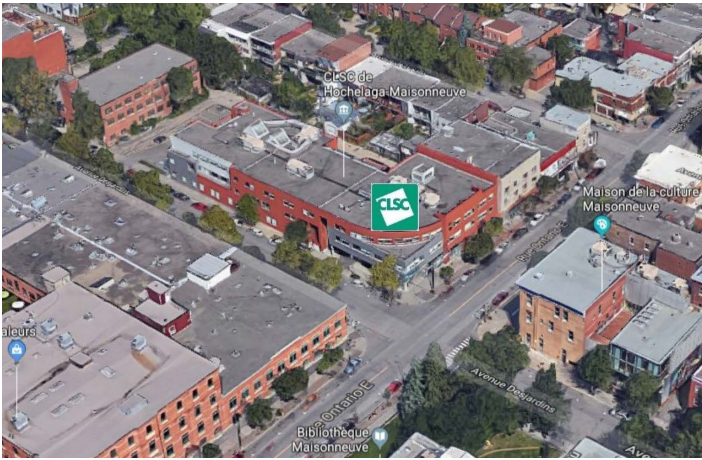
—
Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Est rassemble les établissements de santé du territoire et compte 43 points de services à Montréal.

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 HOCHELAGA-MAISONNEUVE localisé sur la rue Ontario Est, à l'angle de l'avenue Desjardins.

—
Source : ©2019, Google

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 route¹. 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»².

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.

¹ « 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).

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

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

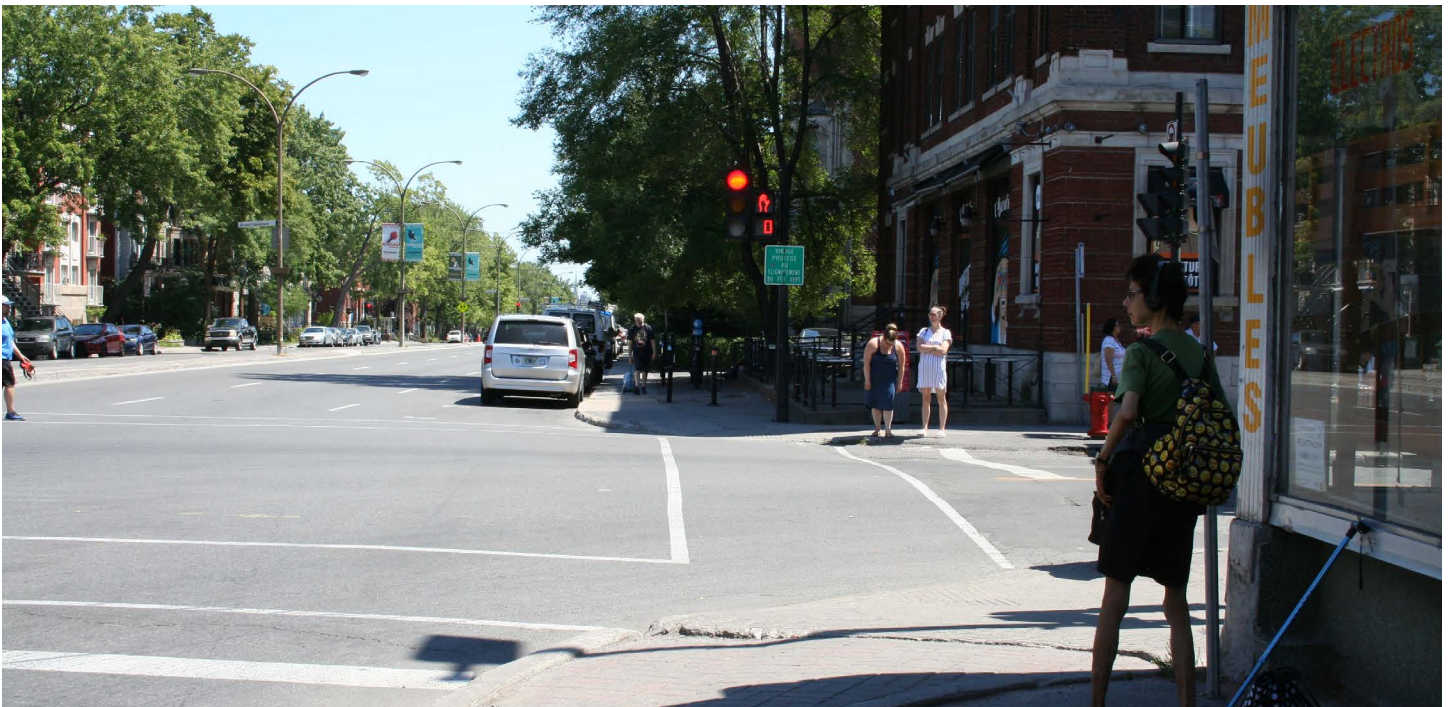
seront à même de définir leurs propres besoins. Les aînés sont les mieux placés pour parler de leurs propres besoins. Le projet leur permettra donc d'être entendus et de contribuer, de façon tangible, au développement de leur communauté.

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 Pie-IX et Ontario Est est située aux abords du CLSC de Hochelaga-Maisonneuve.

Source : ©2019, Google

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.

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.

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

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.

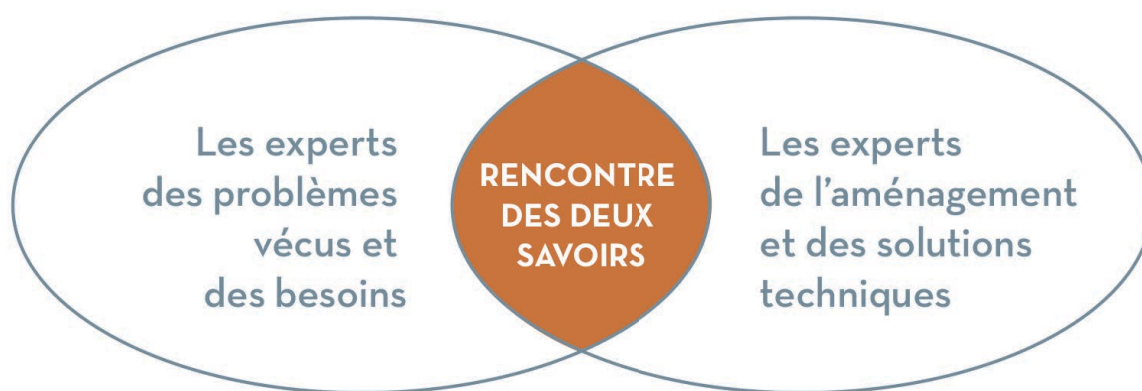
Par ailleurs, à Montréal, la part d'aînés vivant seuls et dans la pauvreté y est supérieure qu'ailleurs

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.



CITOYENS



PROFESSIONNELS



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

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

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

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

4 Étape 2 COMPRENDRE

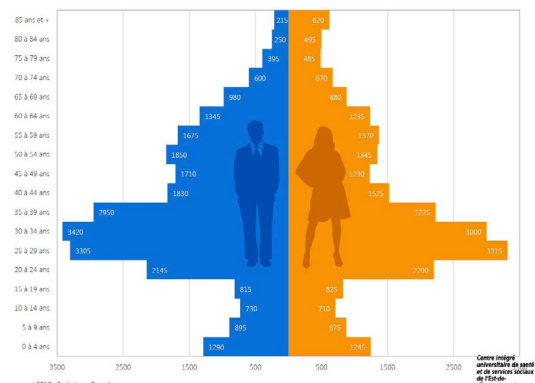
Afin de faire ressortir les enjeux clés et d'énoncer des constats qui permettront d'orienter les solutions d'aménagement, il est indispensable de dresser un portrait-diagnostic du secteur d'intervention. À cette étape, la contribution des citoyens, des groupes de la société civile et des professionnels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

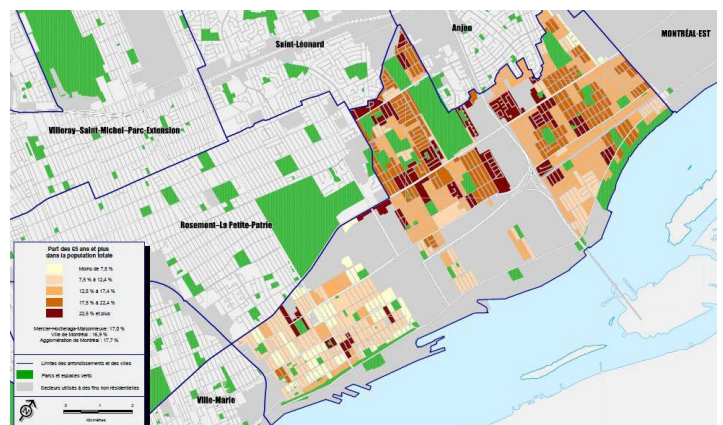
Une population qui rajeunit

Selon les données du recensement de 2016, le quartier Hochelaga-Maisonneuve héberge 5590 personnes âgées de 65 ans et plus. La proportion de ce groupe d'âge est inférieure à celle de Montréal (En 2016, 11,7% dans Hochelaga-Maisonneuve, 15,2% à Montréal). Parallèlement, la population du quartier se rajeunit, car la «surreprésentation des 20 à 34 ans se fait au détriment des moins de 20 ans qui ne représentent plus que 15% de la population (21% en 1991) et des 65 ans et plus qui passent de 14% à 11% de la population» et que «l'âge médian à Montréal en 2011 avoisine pour sa part les 39 ans, on estime qu'à Hochelaga une personne sur deux a moins de 34 ans et moins de 36 ans dans le quartier Maisonneuve. Hochelaga-Maisonneuve a rajeuni pendant que Montréal, dans son ensemble, vieillissait»³.



PYRAMIDE DES ÂGES DE MHM, 2016

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, mis à jour en janvier 2018



TAUX DE PERSONNES DE 65 ET + EN 2016 DANS MHM

Source : Statistique Canada, Recensement de 2016, Montréal

³ Source : INRS-UCS, *Portrait de Hochelaga et de Maisonneuve*, 2017, page 10, consulté en ligne le 5 décembre 2018, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT-PORTRAIT_VF-26-04-2017.

Le CLSC de Hochelaga-Maisonneuve, géographiquement au cœur du quartier

Le CLSC de Hochelaga-Maisonneuve se situe au cœur du quartier, sur la rue Ontario Est à l'angle de la rue Desjardins, à proximité du boulevard Pie-IX.



EMPLACEMENT DU CLSC HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Source : Carte de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Portail de cartes de la Ville de Montréal, 2015

Dans un rayon de 400 mètres du CLSC, on retrouve :

Trois écoles

Chomedey de Maisonneuve (600 élèves)
Maisonneuve (414 élèves)
St-Nom-de-Jésus (205 élèves)

20 commerces

Restaurants, services de proximité

22 organismes communautaires

Collection Innova
Groupe Samajam
La Maison Orléans
Maison Oxygène
Pères séparés
Chic Resto-Pop
Carrefour familial Hochelaga
Pavillon d'Éducation Populaire (PEC)
Jeunes musiciens du monde

Comité Chômage de l'Est de Montréal
Association pour la défense des droits sociaux du Montréal Métropolitain
Le Tour de Lire
La Table de Quartier Hochelaga-Maisonneuve
RéSolidaire
La Maison des aînés Hochelaga-Maisonneuve
Centre Débat
CCSE Maisonneuve
Jeunes Sportifs d'Hochelaga
Club d'âge d'or Morgan
Écoquartier MHM
Table de concertation sur la culture MHM
Corporation d'Animation des Places Publiques

Autour du CLSC, un secteur achalandé et hautement accidentogène

L'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve 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»⁴.

Le secteur autour du CLSC objet de cette analyse, soit la rue Ontario Est, entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Morgan, présente un caractère indéniablement accidentogène, du fait de la haute densité de la population, mais aussi des intersections problématiques du point de vue de l'aménagement.

Plusieurs résidences pour personnes âgées se situent à Hochelaga-Maisonneuve, dont sept appartiennent à l'Office municipal d'habitation de Montréal. Plusieurs d'entre elles se trouvent à distance de marche du CLSC, mais plusieurs entraves rendent cette mobilité difficile pour la population aînée.

Les grands employeurs se trouvant à proximité du CLSC sont : Vidéotron, les nombreux organismes communautaires, les écoles Chomedey de Maisonneuve, St-Nom-de-Jésus et Maisonneuve, ainsi que le CLSC lui-même. Les données de fréquentation du CLSC de Hochelaga-Maisonneuve ne sont pas connues (nombre, origine et mode de déplacement des bénéficiaires).

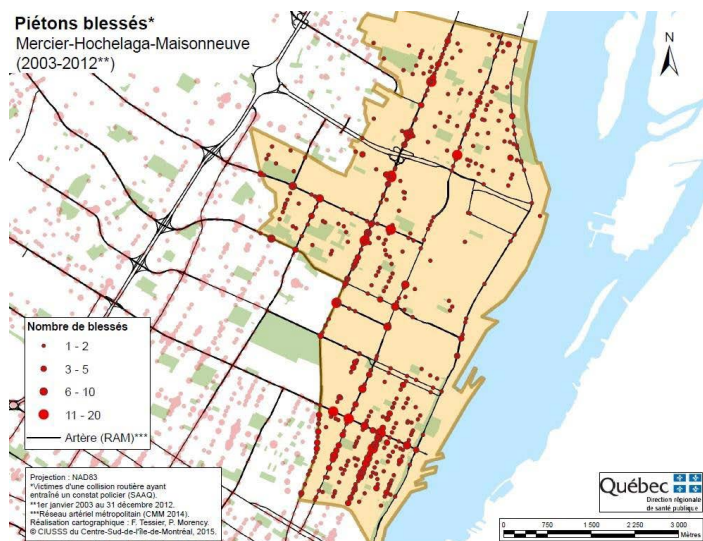
Le tableau suivant contient des données recueillies par la Direction régionale de la santé publique de Montréal entre 2003 et 2012 :

INTERSECTION	OCCUPANTS DE VOITURES BLESSÉS	CYCLISTES BLESSÉS	PIÉTONS BLESSÉS
Pie-IX / Ontario E	21-50	3-5	11-20
Desjardins / Ontario E	1-5	0	3-5
LaSalle / Ontario	6-20	3-5	0
Letourneux / Ontario	1-5	1-2	3-5
Morgan / Ontario	1-5	0	3-5
TOTAL	30-85	7-12	20-25

⁴ Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, *Plan local de déplacement*, juin 2018

Bien que la presque totalité des intersections concernées présentent des accidents impliquant des piétons et des cyclistes, c'est l'intersection du boulevard Pie-IX et la rue Ontario Est qui remporte la palme. Même si cette intersection est reconnue depuis longtemps comme un lieu générant un fort sentiment d'insécurité, en particulier chez les aînés et les familles avec jeunes enfants, elle est au cœur d'un secteur dynamique présentant un fort achalandage de gens et de véhicules motorisés.

Le boulevard Pie-IX est appartient au réseau artériel et autorise le camionnage en tout temps, tandis que la rue Ontario Est une rue collectrice permettant le camionnage de livraison durant la journée. La pression du camionnage sur les piétons et cyclistes, ainsi que sur l'infrastructure publique, est telle qu'il n'est pas rare d'observer des camions qui embarquent sur le trottoir pour effectuer des virages, mettant ainsi en danger les piétons.



PIÉTONS BLESSÉS DANS L'ARRONDISSEMENT MHM 2003-2012

Source : DRSP, 2017



INTERSECTION DU BOULEVARD PIE-IX ET DE LA RUE ONTARIO EST

Crédit : CEUM, 2018

Interventions de l'arrondissement

MUNICIPALITÉ AMIE DES AÎNÉS (MADA)

L'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve 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»⁵. 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 que suggéré indiqué par le second engagement du *Plan d'action municipal pour les aînés*⁶. Des aires dédiées, tables de pique-nique adaptées aux fauteuils roulants, parcours d'exercice adaptés, sentiers en revêtement bitumineux ont été aménagés afin de faciliter les déplacements en marchettes et fauteuils roulants et constituent des 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 engagements⁷:

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.

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 [sic] 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...»⁸. Le thème de la sécurité dans les

déplacements et de l'entretien des routes a permis de recueillir des résultats diversifiés qui, entre autres, offrent à l'arrondissement des opportunités d'actions précises à évaluer.

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 du boulevard Pie-IX et l'état des trottoirs ont été identifiés par les participants. Notre projet vient donc s'inscrire en droite ligne avec les objectifs que s'est fixé l'arrondissement.

⁵ 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

⁶ Portail Internet de la Ville de Montréal, Plan d'action municipal pour les aînés 2013-2015 : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_social_fr/media/documents/Plan_action_municipal_aines_2013_2015.pdf

⁷ 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

⁸ 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

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»⁹. 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.

L'arrondissement a réalisé récemment des travaux sur la piste cyclable de la rue Desjardins. Bien que nous saluions la volonté de l'arrondissement de construire des axes cyclables structurants et de desserte, aucun projet n'est encore prévu pour la rue Ontario, axe très fréquenté par les cyclistes.

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

Moyens prévus :

- Mise à niveau des trottoirs défaillants, 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).

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.

⁹ Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, Plan local de déplacement, juin 2018, page 35.

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



Source : Tandem, 2018

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 33).

4.4. DIAGNOSTIC TERRAIN

Afin de connaître au plus près les enjeux et problématiques du secteur autour du CLSC de Hochelaga-Maisonneuve et afin de proposer des améliorations à la situation actuelle, un diagnostic terrain a été réalisé. Il 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 différents diagnostics.

Pour compléter le diagnostic terrain, des activités participatives ont été organisées par les partenaires du projet. Accompagnés de citoyens hochelagais âgés ou à mobilité réduite, ainsi que d'intervenants d'organismes locaux et régionaux, nous avons réfléchi aux déplacements à pied 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,

soit 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 Hochelaga-Maisonneuve s'est déroulée le 16 octobre 2018 et a réuni sept participants, incluant les citoyens, les employés du CLSC, des acteurs du milieu et les partenaires du projet.



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.

Espace public

RUE ONTARIO EST

Le CLSC est situé sur la rue Ontario au coin de la rue Desjardins. La rue Ontario est la principale artère commerciale du quartier et présente un fort achalandage.

ESPACE TAMPON ET CONFORT DE MARCHÉ

Le tronçon de la rue Ontario aux abords du CLSC Hochelaga-Maisonneuve possède des trottoirs de deux mètres de largeur, légèrement au-dessus des recommandations de Société Logique¹⁰.

Le trottoir est séparé de la chaussée par une zone tampon avec de la végétation composée principalement d'arbres de moyen calibre et des bacs de plantation ornementaux. Cette zone tampon permet de marcher à une certaine distance de la circulation automobile, diminuant ainsi les désagréments qui y sont associés.

Toutefois, l'aire couverte par la canopée présente ne projette pas suffisamment d'ombre pour permettre une expérience de marche agréable durant la période estivale (photo ci-dessous).

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.



Rue Ontario Est, à l'est du boulevard Pie-IX

—
Crédit : CEUM, 2018

La rue Ontario possède des parcomètres tout le long du tronçon à l'étude, ce qui se traduit par le fait que sur les quatre voies de largeur, deux voies sont exclusivement réservées aux voitures stationnées et aux arrêts d'autobus. Les deux voies effectives ont environ trois mètres de largeur chacune, pour une distance de traverse

piétonne de six mètres. Bien que la perception de la vitesse de circulation soit lente (limite de 30 km/h), la rue Ontario ne possède pas de saillies de trottoir sur le site à l'étude et la traverse piétonne a une largeur totale de d'environ 14 mètres, générant un sentiment d'insécurité chez les personnes à mobilité réduite.

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

PRÉSENCE DE MOBILIER ET DE POSSIBILITÉ DE TRAVERSÉE

Forte de sa présence au cœur d'un quartier central, la rue Ontario Est possède une quantité considérable de mobilier urbain, essentiellement des bancs et des poubelles. En conséquence, il existe plusieurs possibilités pour les gens de se reposer et de socialiser.

Bien que le CLSC se situe à l'intersection de la rue Desjardins, il n'existe pas de passage pour piéton formalisé, les plus proches se situant à

l'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Letourneux. Ceci se traduit par des détours d'environ 90 et de 160 mètres respectivement, mais aussi par des traversées illégales devant le CLSC qui mettent en danger la vie des gens à mobilité réduite. Les lignes d'autobus qui desservent le CLSC (lignes 125 Ontario et 139 Pie-IX) possèdent des arrêts au coin du boulevard Pie-IX ou il existe des traverses avec décompte pour piétons.



Rue Ontario Est à l'angle de la rue Desjardins

—
Crédit : CEUM, 2018

Pour terminer, cette intersection bénéficie depuis 2017 de l'aménagement estival du Patio culturel Hochelaga-Maisonneuve, sur la rue Desjardins, entre la Maison de la culture et la

Bibliothèque Maisonneuve. Prévu initialement en tant que projet-pilote, cet espace piétonnisé deviendra permanent et possède du mobilier et décoratif qui agrémentent l'expérience citoyenne.



Patio culturel Hochelaga-Maisonneuve constitue un havre de convivialité à proximité du CLSC Hochelaga-Maisonneuve

Crédit : CEUM, 2018

ENTRETIEN GÉNÉRAL POUR LE CONFORT DE LA MARCHÉ

L'état des trottoirs est généralement bon, ce qui contribue au sentiment de confort et permet aux gens à mobilité réduite des conditions de marche sécuritaires. La continuité du cadre bâti, la présence de commerces et institutions,

le peu d'entrées charretières, et un achalandage de personnes génèrent un bon sentiment de sécurité. Toutefois, il est important de mentionner les nombreuses craques qui existent sur certains tronçons du trottoir.



Trottoir de la rue Ontario Est à l'angle du boulevard Pie-IX

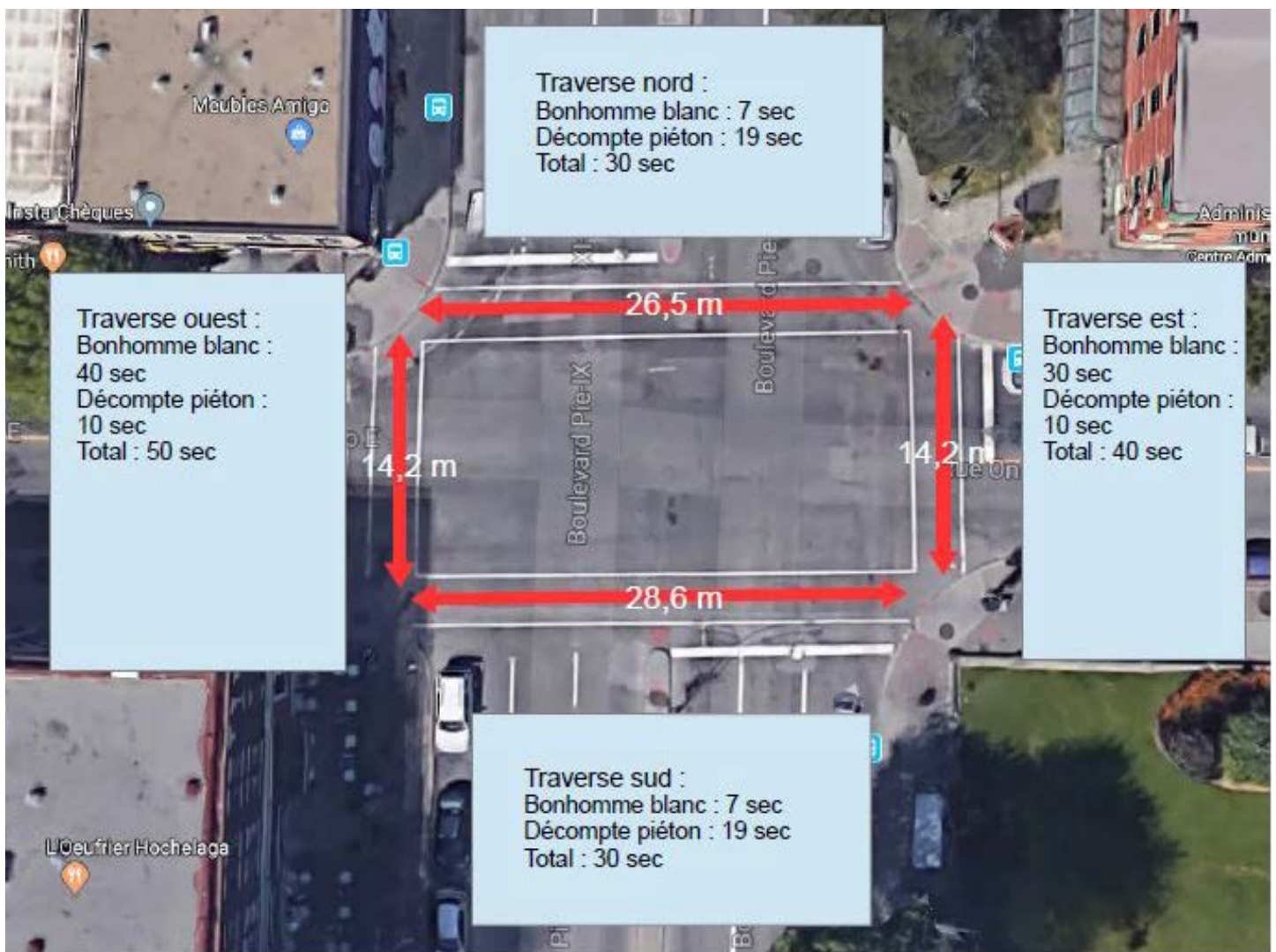
Crédit : CRE-Montréal, 2018

INTERSECTION ONTARIO EST - PIE-IX

L'intersection Ontario - Pie-IX constitue sans doute le principal facteur d'insécurité à proximité du CSLC. Voie gérée par réseau artériel de la Ville de Montréal, le boulevard Pie-IX est constitué de six voies de circulation, séparées à part égale par un étroit terre-plein qui ne permet pas d'aménager un îlot de refuge pour piétons. Il est à noter que cette artère mène directement vers le port de Montréal et permet le camionnage en tout temps, ce qui augmente la dangerosité de l'intersection. Lors d'un comptage réalisé à la mi-février 2016 par la Ville de Montréal, ce sont près de 13 000 véhicules motorisés par jour qui circulaient à l'intersection du boulevard Pie-IX

et la rue Ontario. Cette intersection fait partie des intersections les plus accidentogènes du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Selon les statistiques compilées entre par la SAAQ à partir des rapports de police du SPVM, on dénombre quatre piétons blessés entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2014 à l'intersection Pie-IX – Ontario, soit un piéton blessé par année (collisions routières avec un véhicule à moteur ayant entraîné un constat policier). La base de données à l'origine de ces statistiques est géoréférencée, ce qui met en évidence la fiabilité des données.



Configuration de l'intersection Pie-IX – Ontario Est

Cette intersection est fréquentée par un grand nombre de camions qui circulent à haute vitesse sur le boulevard Pie-IX (vitesse maximale de 50 km/h), mais aussi vers les commerces situés le long de la rue Ontario (vitesse maximale de 30 km/h). Ainsi, l'étroitesse de l'intersection, combinée à la circulation de camions ont eu raison des bordures du trottoir, qui sont visiblement endommagées par les camions. Les décomptes piétons offrent une phase

exclusivement piétonne d'une durée de 19 secondes, insuffisante pour les personnes à mobilité réduite. Malgré le fait que la rue Ontario est très utilisée par les cyclistes, l'utilisation du vélo demeure périlleuse à cause de l'absence d'une piste cyclable. En bref, il est 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 Ontario Est et Pie-IX

—
Crédit : CEUM, 2018

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 aînés¹¹.

¹¹ 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.)



Le décompte piéton à l'angle Ontario Est et Pie-IX est insuffisant pour les personnes à mobilité réduite, tel les aînés

—
Source : ©2018, Google

INCONFORT : LA PROXIMITÉ DE LA CIRCULATION ET LE BRUIT

Bien que les trottoirs sur la rue Ontario soient de largeur adéquate et possèdent une zone tampon en partie verdie, ceux du boulevard Pie-IX sont plus étroits et ne possèdent pas de zone tampon. Le résultat de leur jonction est une intersection particulièrement étroite, en particulier le côté ouest. De surcroît, deux lignes d'autobus (139 Pie-IX et 125 Ontario) ont des arrêts à cette intersection, y créant un fort achalandage. En

conséquence, les piétons se retrouvent dans un espace peu convivial et exposés aux nuisances de la circulation motorisée (bruit, émanations). 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.



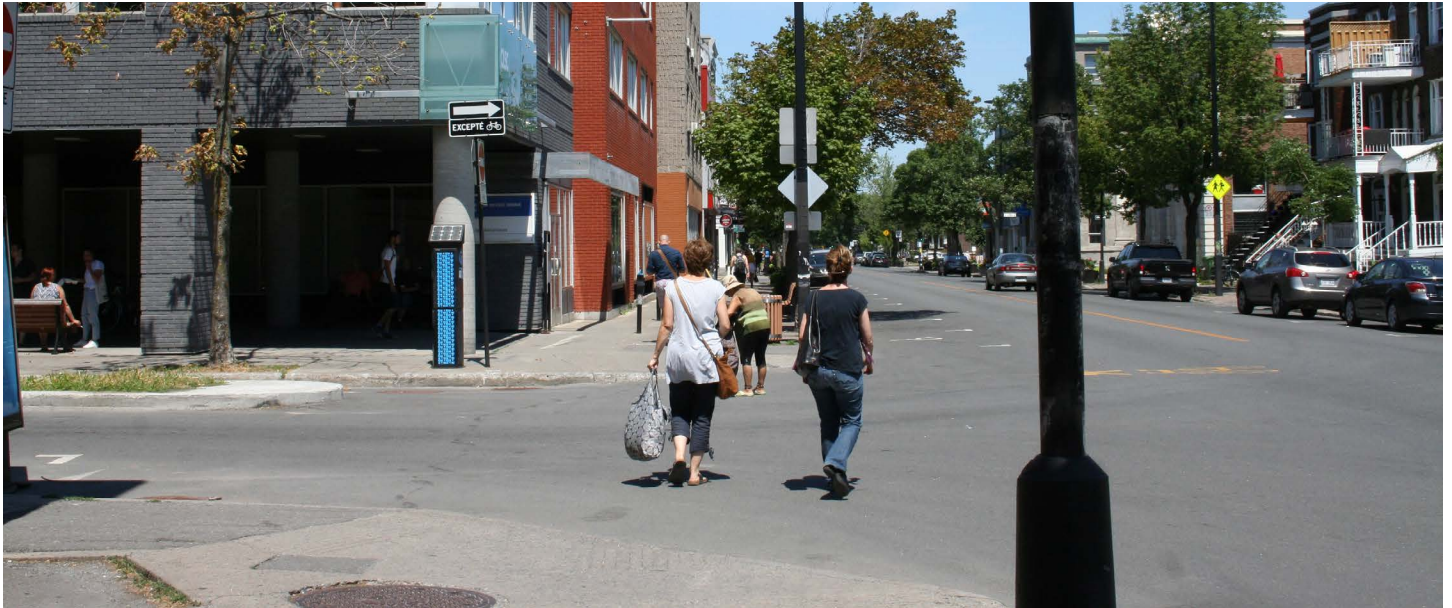
L'angle nord-ouest de l'intersection Ontario Est et Pie-IX présente une largeur insuffisante pour répondre à l'achalandage quotidien

—
Source : © Google, 2018

INTERSECTION ONTARIO EST - DESJARDINS

Bien que cette intersection ne présente pas statistiquement un grand danger pour la sécurité des piétons, il est étonnant de constater qu'il n'existe pas de passage piéton formalisé. La configuration de l'intersection ne tient pas compte du fort achalandage engendré par le CLSC, mais aussi par la bibliothèque Maisonneuve et la Maison de la culture Maisonneuve. La façade sud de l'intersection

a été fermée et est devenue le Patio culturel Hochelaga-Maisonneuve. Cette placette, en plus la présence de la piste cyclable qui longe la rue Desjardins, constitue un élément qui contribue à faire ralentir naturellement les automobilistes, mais qui font de cette intersection une zone de rencontre complexe qu'il faut absolument sécuriser.



Aucune traverse piétonne n'enjambe la rue Ontario Est à l'angle de la rue Desjardins

—
Crédit : CEUM, 2018



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.

Espace privé - CLSC

Le CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal est propriétaire du bâtiment hébergeant le CLSC de Hochelaga-Maisonneuve, ce qui constitue un levier pour la capacité de l'institution à améliorer son accessibilité.

GRAND ESPACE D'ATTENTE, MAIS PEU DE CONVIVIALITÉ

L'entrée du CLSC est située au rez-de-chaussée et ne présente pas de difficulté particulière en termes d'espace ni d'accessibilité universelle. L'aire d'attente est constituée d'un espace d'environ 25x6 mètres couvert par le deuxième étage du bâtiment. Cet espace est encadré par des colonnes de béton, et est équipée de deux bancs

et de deux supports à vélo. Cette aire d'attente extérieure a l'avantage de protéger contre les intempéries, mais ne possède pas d'éléments ornementaux ni de végétaux. En conséquence, il s'agit d'un espace qui semble abandonné et présente un caractère criminogène.



Aire d'attente peu conviviale à l'entrée du CLSC de Hochelaga-Maisonneuve

—
Crédit : CEUM, 2018

La présence d'une piste cyclable en site propre le long de l'avenue Desjardins constitue une très bonne mesure en termes de mobilité active. Toutefois, il s'agit aussi d'un débarcadère non-officiel pour le transport adapté et aucun aménagement n'a été prévu pour permettre aux personnes en chaise roulante de descendre du véhicule, franchir la piste cyclable, et se diriger directement à l'entrée du CLSC. Il s'agit donc d'un

obstacle majeur pour les usagers du transport adapté. À noter qu'il y a un débarcadère formel pour le transport adapté au CLSC Hochelaga-Maisonneuve. Celui-ci est situé sur la rue Ontario devant le CLSC. Toutefois, les espaces de stationnement de celui-ci sont souvent pris par les taxis qui font notamment du transport adapté, ce qui pousse les autres chauffeurs à utiliser le débarcadère non-officiel.



Aucun aménagement pour assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite au CLSC à partir du débarcadère, sur l'avenue Desjardins.

—
Crédit : CEUM, 2018

UN STATIONNEMENT PAYANT, MAIS ÉLOIGNÉ DE L'ENTRÉE

D'une dimension de 30x15 mètres, le stationnement qui dessert le CLSC est situé sur la rue Desjardins, à environ 55 mètres de la seule entrée du bâtiment. Il possède 14 espaces de stationnement et ne présente pas des problèmes en termes de «marchabilité» pour les usagers. Un trottoir situé le long de la façade nord du bâtiment permet aux gens de se diriger en sécurité vers le trottoir de la rue Desjardins.

Le stationnement ne présente aucune forme de végétation, à l'exception d'une étroite bande gazonnée en bordure de rue, ce qui en fait un îlot de chaleur. Il existe une entrée du bâtiment qui donne sur le stationnement, mais celle-ci est réservée aux employés du CLSC seulement. Ce stationnement est payant.



Le stationnement situé au nord du bâtiment du CLSC Hochelaga-Maisonneuve

—
Crédit : CRE-Montréal, 2018

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 HOHELAGA-MAISONNEUVE

L'analyse du CLSC et du tronçon de la rue Ontario Est, entre le boul. Pie-IX et l'avenue Morgan, ainsi que le sondage et les marches exploratoires

ont permis d'identifier 12 enjeux. La carte et le tableau suivants font état de ces constats :



Localisation des problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Hochelaga-Maisonneuve

Problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Hochelaga-Maisonneuve

PROBLÈME	SOLUTIONS	INSTANCE CONCERNÉE	HORIZON
1. CLSC : DÉBARCADÈRE SUR LA RUE ONTARIO BLOQUÉ PAR LES TAXIS	<ul style="list-style-type: none"> Relocaliser la zone d'attente des taxis sur l'avenue Desjardins (retrait de bornes de stationnement) 	Arrondissement MHM	Court terme
2. CLSC : PISTE CYCLABLE PROTÉGÉE SUR DESJARDINS ENTRAÎNE LA MOBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	<ul style="list-style-type: none"> Installer le débarcadère du transport adapté sur la rue Ontario, devant l'aire d'attente extérieure. 	Arrondissement MHM	Court terme
3. CLSC : AIRE D'ATTENTE À L'EXTÉRIEURE PEU CONVIVIALE	<ul style="list-style-type: none"> Revoir l'aménagement des lieux afin de rendre les lieux plus conviviaux et moins criminogènes. Réaliser une murale sur le mur en brique afin de rendre le site plus stimulant. 	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Court terme
4. CLSC : SIGNALISATION DES SUPPORTS À VÉLO N'EST PAS CLAIRE	<ul style="list-style-type: none"> Mieux signaler les supports à vélo et la proximité d'une station Bixi. 	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de-Montréal	Court terme
5. CLSC : VITESSE DE CIRCULATION ÉLEVÉE SUR LA RUE DESJARDINS	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, bollards, etc.) 	Arrondissement MHM	Moyen terme
6. DESJARDINS / ONTARIO : PAS DE TRAVERSE PIÉTONNE OU FEUX DE CIRCULATION	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser la traverse en instaurant un passage piéton avec des panneaux « arrêt ». Aménager des saillies de trottoir. 	Arrondissement MHM	Court terme
7. PIE-IX / ONTARIO : TEMPS DE TRAVERSE INSUFFISANT	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter le temps de traverse afin d'augmenter la sécurité des personnes à mobilité réduite. 	Ville de Montréal	Court terme
8. PIE-IX / ONTARIO : SIGNALISATION DÉCOMPTE NUMÉRIQUE ET VIRAGE DES AUTOS INSUFFISANTE	<ul style="list-style-type: none"> Prolonger la phase exclusivement «piéton» (avec flèche «tout droit»). 	Ville de Montréal	Court terme
9. PIE-IX / ONTARIO : AIRES D'ATTENTE DES AUTOBUS PEU CONVIVIALES	<ul style="list-style-type: none"> Installer des abribus aux endroits où il en manque. 	STM Arrondissement MHM	Moyen terme
10. PIE-IX / ONTARIO : MANQUE DE CONVIVIALITÉ ET TRAVERSE DIFFICILE POUR LES PIÉTONS	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la vitesse maximale permise sur le boulevard Pie-IX. Bonifier le verdissement là où le potentiel existe. 	Ville de Montréal Arrondissement MHM	Court terme
11. RUE ONTARIO : MANQUE DE VERDISSEMENT ET DE BANCS ENTRE PIE-IX ET DESJARDINS (CÔTÉ NORD)	<ul style="list-style-type: none"> Bonifier la canopée et le verdissement dans son sens large. Installer des bancs 	Arrondissement MHM	Court terme
12. RUE ONTARIO : TRANSPORT EN COMMUN INSUFFISANT	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter les fréquences de la ligne 125 en assurant la fiabilité. 	STM	Moyen terme
13. RUE ONTARIO : DANGEREUX POUR LES CYCLISTES	<ul style="list-style-type: none"> Aménager une piste cyclable sur la rue Ontario afin d'augmenter la sécurité des cyclistes. 	Arrondissement MHM	Moyen terme

Améliorations prioritaires autour du CLSC Hochelaga-Maisonneuve

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
RUE ONTARIO (ENTRE PIE-IX ET DESJARDINS)	<ul style="list-style-type: none"> Ajouter des bancs 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. 	Arrondissement MHM
AIRE D'ATTENTE EXTÉRIEURE DU CLSC	<ul style="list-style-type: none"> Revoir l'aménagement des lieux. <ul style="list-style-type: none"> 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 une murale sur les espaces briqués des murs sous le carport. Mettre de la couleur. Rétroéclairer cette murale. 	CLSC + Organismes communautaires

THÉMATIQUE : ACCÈS AU BATIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

LIEU	AMÉLIORATIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
DÉBARCADÈRES	<ul style="list-style-type: none"> Installer le débarcadère du transport adapté sur la rue Ontario, devant l'aire d'attente extérieure. Relocaliser la zone d'attente des taxis sur l'avenue Desjardins (retrait de bornes de stationnement). 	Arrondissement MHM
STATION PIE-IX	<ul style="list-style-type: none"> Installer de la signalisation à la Station Pie-IX afin de mieux diriger les gens vers le CLSC. Autobus lignes 139 et 125. Inclure une indication visuelle et sonore indiquant la proximité du CLSC lorsque les autobus annonceront les arrêts de l'intersection Pie-IX / Ontario. 	STM

Améliorations prioritaires autour du CLSC Hochelaga-Maisonneuve (suite)

THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

LIEU	SOLUTIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
DESJARDINS / ONTARIO (EN FACE DU CLSC)	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'une traverse piétonne ou installer des feux avec un décompte numérique pour faciliter la traverse de la rue Ontario. • Construire des saillies de trottoir sur les traverses des rues perpendiculaires à la rue Ontario. • Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Desjardins, au nord de la rue Ontario. 	Arrondissement MHM
PIE-IX / ONTARIO	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la limite de vitesse sur Pie-IX. • Rallonger le temps de traverse exclusivement piéton pour traverser la rue Pie-IX. • 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. 	Arrondissement MHM

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'accélère¹², 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 adaptée¹³.



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 équivalents¹⁴». 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.

¹² 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>

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

¹⁴ <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 CO₂ 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



© 2010/2011/2012/2013/2014/2015/2016/2017/2018/2019/2020/2021/2022/2023/2024/2025/2026/2027/2028/2029/2030/2031/2032/2033/2034/2035/2036/2037/2038/2039/2040/2041/2042/2043/2044/2045/2046/2047/2048/2049/2050/2051/2052/2053/2054/2055/2056/2057/2058/2059/2060/2061/2062/2063/2064/2065/2066/2067/2068/2069/2070/2071/2072/2073/2074/2075/2076/2077/2078/2079/2080/2081/2082/2083/2084/2085/2086/2087/2088/2089/2090/2091/2092/2093/2094/2095/2096/2097/2098/2099/2100/2101/2102/2103/2104/2105/2106/2107/2108/2109/2110/2111/2112/2113/2114/2115/2116/2117/2118/2119/2120/2121/2122/2123/2124/2125/2126/2127/2128/2129/2130/2131/2132/2133/2134/2135/2136/2137/2138/2139/2140/2141/2142/2143/2144/2145/2146/2147/2148/2149/2150/2151/2152/2153/2154/2155/2156/2157/2158/2159/2160/2161/2162/2163/2164/2165/2166/2167/2168/2169/2170/2171/2172/2173/2174/2175/2176/2177/2178/2179/2180/2181/2182/2183/2184/2185/2186/2187/2188/2189/2190/2191/2192/2193/2194/2195/2196/2197/2198/2199/2200/2201/2202/2203/2204/2205/2206/2207/2208/2209/2210/2211/2212/2213/2214/2215/2216/2217/2218/2219/2220/2221/2222/2223/2224/2225/2226/2227/2228/2229/2230/2231/2232/2233/2234/2235/2236/2237/2238/2239/2240/2241/2242/2243/2244/2245/2246/2247/2248/2249/2250/2251/2252/2253/2254/2255/2256/2257/2258/2259/2260/2261/2262/2263/2264/2265/2266/2267/2268/2269/2270/2271/2272/2273/2274/2275/2276/2277/2278/2279/2280/2281/2282/2283/2284/2285/2286/2287/2288/2289/2290/2291/2292/2293/2294/2295/2296/2297/2298/2299/2300/2301/2302/2303/2304/2305/2306/2307/2308/2309/2310/2311/2312/2313/2314/2315/2316/2317/2318/2319/2320/2321/2322/2323/2324/2325/2326/2327/2328/2329/2330/2331/2332/2333/2334/2335/2336/2337/2338/2339/2340/2341/2342/2343/2344/2345/2346/2347/2348/2349/2350/2351/2352/2353/2354/2355/2356/2357/2358/2359/2360/2361/2362/2363/2364/2365/2366/2367/2368/2369/2370/2371/2372/2373/2374/2375/2376/2377/2378/2379/2380/2381/2382/2383/2384/2385/2386/2387/2388/2389/2390/2391/2392/2393/2394/2395/2396/2397/2398/2399/2400/2401/2402/2403/2404/2405/2406/2407/2408/2409/2410/2411/2412/2413/2414/2415/2416/2417/2418/2419/2420/2421/2422/2423/2424/2425/2426/2427/2428/2429/2430/2431/2432/2433/2434/2435/2436/2437/2438/2439/2440/2441/2442/2443/2444/2445/2446/2447/2448/2449/2450/2451/2452/2453/2454/2455/2456/2457/2458/2459/2460/2461/2462/2463/2464/2465/2466/2467/2468/2469/2470/2471/2472/2473/2474/2475/2476/2477/2478/2479/2480/2481/2482/2483/2484/2485/2486/2487/2488/2489/2490/2491/2492/2493/2494/2495/2496/2497/2498/2499/2500/2501/2502/2503/2504/2505/2506/2507/2508/2509/2510/2511/2512/2513/2514/2515/2516/2517/2518/2519/2520/2521/2522/2523/2524/2525/2526/2527/2528/2529/2530/2531/2532/2533/2534/2535/2536/2537/2538/2539/2540/2541/2542/2543/2544/2545/2546/2547/2548/2549/2550/2551/2552/2553/2554/2555/2556/2557/2558/2559/2560/2561/2562/2563/2564/2565/2566/2567/2568/2569/2570/2571/2572/2573/2574/2575/2576/2577/2578/2579/2580/2581/2582/2583/2584/2585/2586/2587/2588/2589/2590/2591/2592/2593/2594/2595/2596/2597/2598/2599/2600/2601/2602/2603/2604/2605/2606/2607/2608/2609/2610/2611/2612/2613/2614/2615/2616/2617/2618/2619/2620/2621/2622/2623/2624/2625/2626/2627/2628/2629/2630/2631/2632/2633/2634/2635/2636/2637/2638/2639/2640/2641/2642/2643/2644/2645/2646/2647/2648/2649/2650/2651/2652/2653/2654/2655/2656/2657/2658/2659/2660/2661/2662/2663/2664/2665/2666/2667/2668/2669/2670/2671/2672/2673/2674/2675/2676/2677/2678/2679/2680/2681/2682/2683/2684/2685/2686/2687/2688/2689/2690/2691/2692/2693/2694/2695/2696/2697/2698/2699/2700/2701/2702/2703/2704/2705/2706/2707/2708/2709/2710/2711/2712/2713/2714/2715/2716/2717/2718/2719/2720/2721/2722/2723/2724/2725/2726/2727/2728/2729/2730/2731/2732/2733/2734/2735/2736/2737/2738/2739/2740/2741/2742/2743/2744/2745/2746/2747/2748/2749/2750/2751/2752/2753/2754/2755/2756/2757/2758/2759/2760/2761/2762/2763/2764/2765/2766/2767/2768/2769/2770/2771/2772/2773/2774/2775/2776/2777/2778/2779/2780/2781/2782/2783/2784/2785/2786/2787/2788/2789/2790/2791/2792/2793/2794/2795/2796/2797/2798/2799/2800/2801/2802/2803/2804/2805/2806/2807/2808/2809/2810/2811/2812/2813/2814/2815/2816/2817/2818/2819/2820/2821/2822/2823/2824/2825/2826/2827/2828/2829/2830/2831/2832/2833/2834/2835/2836/2837/2838/2839/2840/2841/2842/2843/2844/2845/2846/2847/2848/2849/2850/2851/2852/2853/2854/2855/2856/2857/2858/2859/2860/2861/2862/2863/2864/2865/2866/2867/2868/2869/2870/2871/2872/2873/2874/2875/2876/2877/2878/2879/2880/2881/2882/2883/2884/2885/2886/2887/2888/2889/2890/2891/2892/2893/2894/2895/2896/2897/2898/2899/2900/2901/2902/2903/2904/2905/2906/2907/2908/2909/2910/2911/2912/2913/2914/2915/2916/2917/2918/2919/2920/2921/2922/2923/2924/2925/2926/2927/2928/2929/2930/2931/2932/2933/2934/2935/2936/2937/2938/2939/2940/2941/2942/2943/2944/2945/2946/2947/2948/2949/2950/2951/2952/2953/2954/2955/2956/2957/2958/2959/2960/2961/2962/2963/2964/2965/2966/2967/2968/2969/2970/2971/2972/2973/2974/2975/2976/2977/2978/2979/2980/2981/2982/2983/2984/2985/2986/2987/2988/2989/2990/2991/2992/2993/2994/2995/2996/2997/2998/2999/3000



e-Tree, Nevers, France - Sologistic

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 Hochelaga-Maisonneuve, 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).

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—HOHELAGA-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

L'ANONYME/TANDEM MHM

—
5600, rue Hochelaga
suite 160
Montréal (Québec)
H1N 3L7
(514) 842-1488
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

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

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