



Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

L'AMOYME



CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTREAL

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

aux établissements de santé de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve



RAPPORT DU PROJET AUTOUR DU CLSC OLIVIER-GUIMOND

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 Electrification
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 DÉMARCHÉ	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 MERCIER-OUEST	15
1.2. LES PARTENAIRES DU PROJET	5	Un quartier vieillissant, davantage de personnes âgées vivant seules	15
1.3. POURQUOI AMÉLIORER L'ACCÈS AUX ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ	6	Le CLSC Olivier-Guimond, bien ancré dans Mercier-Ouest	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	8	Espace public	22
Les ressources financières et les conditions socio-économiques	9	Espace privé - CLSC	28
L'isolement et le sentiment de sécurité	9	5. ÉTAPE 3 : EXPLORER	31
2. L'APPROCHE D'URBANISME PARTICIPATIF	10	5.1. DES PROPOSITIONS INSPIRÉES DES MEILLEURES PRATIQUES	31
2.1. VALEUR AJOUTÉE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE	11	5.2. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LES ABORDS DU CLSC OLIVIER-GUIMOND	32
3. ÉTAPE 1 : DÉMARRER	12	6. ÉTAPE 4 : DÉCIDER ET AGIR	40
3.1. ÉTABLISSEMENT DE SANTÉ : CRITÈRES DE SÉLECTION DU PROJET	12	6.1. RENCONTRER LES RESPONSABLES	40
3.2. COMITÉ DE TRAVAIL	12	6.2. DE PREMIERS RÉSULTATS	40
		7. CONCLUSION	41
		ANNEXES	42

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 diagnostic 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.

L'ANONYME/TANDEM MHM

L'Anonyme est mandataire du programme Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonnette, le programme montréalais de soutien à l'action citoyenne en sécurité urbaine dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonnette. 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 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.

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

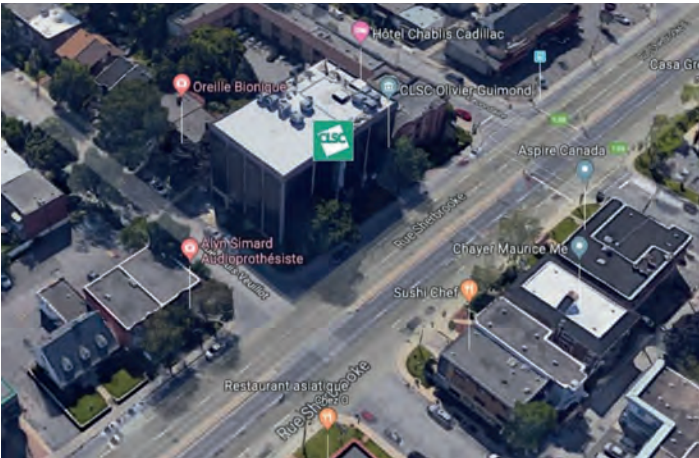
Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Est rassemble les établissements de santé du territoire et compte 43 points de services à Montréal.

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-Maisonnette 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-MAISONNETTE ET LA VILLE DE MONTRÉAL

L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonnette 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 OLIVIER-GUIMOND localisé sur la rue Sherbrooke Est, à l'angle de la rue Louis-Veuillot.

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 Poirer, 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.

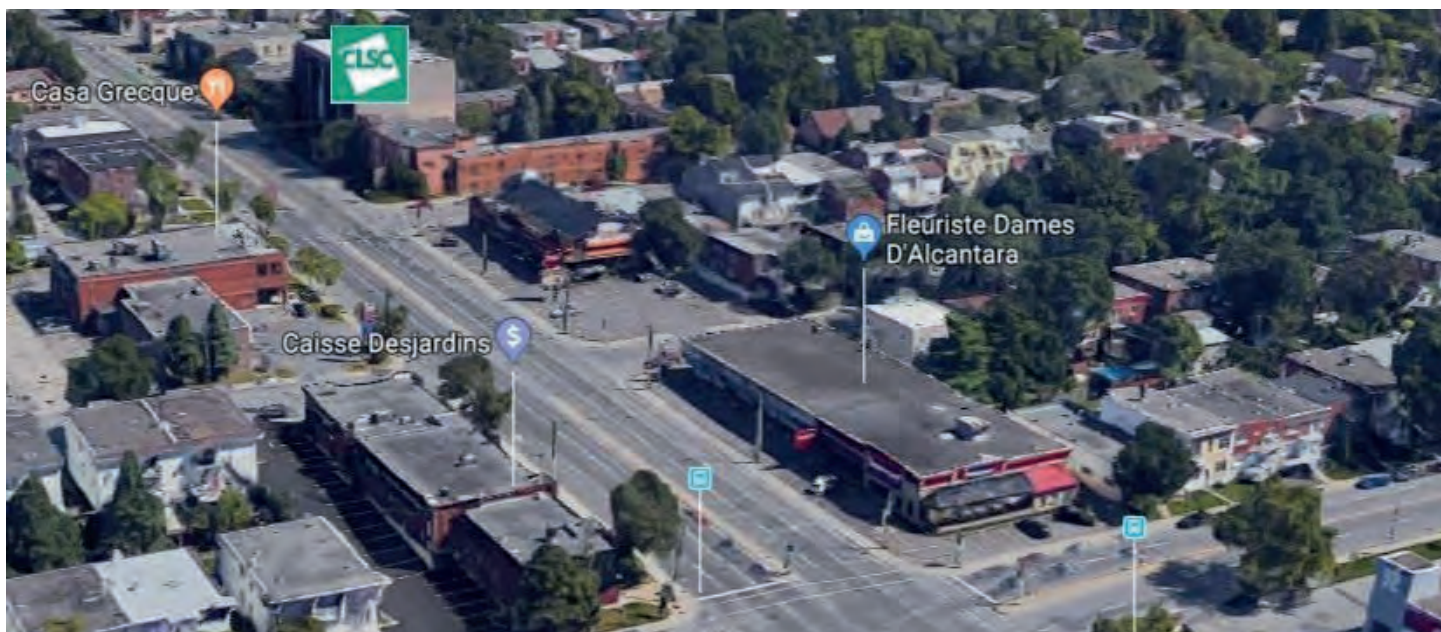


Les temps de traversée des feux piétons ne sont simplement pas assez longs pour permettre à certains piétons aînés et à mobilité réduite de traverser en sécurité.

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 Dickson est située aux abords du CLSC Olivier-Guimond.

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.



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
- Établissement propriétaire de son terrain - Clientèle régulière - Clientèle locale	- 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)	- Présence de stationnement - Établissement de petite taille	- 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	- 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	- 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	- 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	• 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	• 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 MERCIER-OUEST

Un quartier vieillissant, davantage de personnes âgées vivant seules

Selon les données du recensement de 2011³, le quartier Mercier-Ouest héberge 8590 personnes âgées de 65 ans et plus, sur une population totale de 42 585 habitants. La proportion de ce groupe d'âge est supérieure à celle de Montréal (en 2011, 20,2% dans Mercier-Ouest, 15,7% à Montréal). De plus, parmi les aînés vivant en logement privé dans le quartier, 38,5% vivaient seuls contre 35,8% à Montréal. Bien que l'espérance de vie se soit allongée et que les aînés demeurent autonomes plus longtemps, le milieu communautaire s'entend pour dire que les services offerts au CLSC ne peuvent pas subvenir à la demande de services adaptés aux personnes âgées en perte d'autonomie⁴.

Les données du recensement 2011 nous montrent également que la population de 0-4 ans est en progression dans le quartier, ce qui permet de rattraper la moyenne montréalaise. En effet, 2 175 enfants de cette tranche d'âge habitaient dans le quartier, ce qui représente 5,1% de la population totale du quartier, contre 5,6% pour Montréal. Entre 2001 et 2011, Mercier-Ouest a expérimenté une hausse de 39,8% des naissances, contre 13,8 pour Montréal. L'immigration a joué un rôle fondamental dans cette augmentation, puisque 52,6% des nouveau-nés avaient une mère née à l'extérieur du Canada.

³ Au moment de la recherche documentaire, aucun profil sociodémographique n'avait été produit pour le quartier avec les données du recensement 2016.

⁴ Mercier-Ouest Quartier en Santé, Portrait de quartier 2016 (données 2011B), page 9.



COMPARAISON ENTRE LA PROPORTION D'AÎNÉS DE MERCIER-OUEST ET LA VILLE DE MONTRÉAL, 2011

Source : Portrait de quartier 2016, données du recensement 2011, Statistique Canada



TAUX DE PERSONNES DE 65 ET + EN 2016 DANS MHM

Source : Statistique Canada, Recensement de 2016, Montréal

Le CLSC Olivier-Guimond, bien ancré dans Mercier-Ouest

Le CLSC Olivier-Guimond se situe le long du principal axe commercial du quartier Mercier-Ouest sur la rue Sherbrooke Est à l'angle de la rue Louis-Veuillot, à moins de 200 mètres de la station Cadillac du métro de Montréal.



EMPLACEMENT DU CLSC OLIVIER-GUIMOND

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

Dans un rayon de 500 mètres du CLSC, on retrouve :

Un centre de la petite enfance

CPE Carcajou

Deux écoles secondaires

Rosalie-Jetté

Marguerite-de-Lajemmerais

38 commerces

Restaurants, services de proximité

Cinq organismes et initiatives communautaires

Loisirs St-Fabien

Âge d'or Marguerite-Reine-des-Cœurs

Âge d'or Louis-Riel

ACEF de l'Est de Montréal

Jardin solidaire Cadillac

Quatre résidences pour personnes âgées se situent dans Mercier-Ouest dont deux appartiennent à l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM). Les deux autres desservent une clientèle plus aisée. L'une d'entre elles se situe à distance de marche du CLSC (475 mètres), mais les autres n'offrent pas cette possibilité. La résidence la plus éloignée des quatre se situant à 2,3 km de distance. Dans tous les cas, les

âînés voulant se prêter à l'exercice rencontrent plusieurs obstacles qui rendent cette mobilité difficile.

Les grands employeurs se trouvant à proximité du CLSC sont le CHSLD Louis-François-Rousselot, la Caisse d'économie Desjardins, l'école Marguerite-de-Lajemmerais, ainsi que le CLSC lui-même.

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»⁶.

Le secteur autour du CLSC objet de cette analyse, soit la rue Sherbrooke Est, entre les rues Dickson et Cadillac, 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 presque totalité des intersections analysées sur la rue Sherbrooke présentent des accidents impliquant des piétons et des cyclistes. Toutefois, deux intersections se démarquent du lot : celle de la rue Dickson, et celle de la rue Cadillac. La rue Dickson appartient au réseau artériel et canalise un haut débit de circulation de transit, incluant des camions en provenance de l'autoroute Souigny et se dirigeant vers le nord. La revalorisation du secteur de l'éco-parc industriel des Grandes-Prairies (ex-Cité de la Logistique), avec une nouvelle configuration routière, pourrait potentiellement provoquer une baisse de l'achalandage sur la rue Dickson. Quant à l'intersection avec la rue Cadillac, le nombre de piétons blessés élevé répond à la présence de nombreux usagers de la station Cadillac et des autobus qui la desservent.

La rue Sherbrooke Est appartient au réseau artériel de la Ville de Montréal qui y autorise le camionnage 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 des hauts niveaux de pollution sonore et par un 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 :

INTERSECTION	OCCUPANTS DE VOITURES BLESSÉS	CYCLISTES BLESSÉS	PIÉTONS BLESSÉS
Sherbrooke E / Diskson	51-104	6-10	6-10
Sherbrooke E / Monsabré	1-5	1-5	6-10
Sherbrooke E / Lacordaire	1-5	0	0
Sherbrooke E / Louis-Veuillot	1-5	1-5	1-5
Sherbrooke E / Bossuet	6-20	1-5	6-10
Sherbrooke E / Cadillac	21-50	1-5	6-10
TOTAL	81-189	10-30	25-45

⁶ Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, *Plan local de déplacement*, juin 2018

La presque totalité des intersections analysées sur la rue Sherbrooke présentent des accidents impliquant des piétons et des cyclistes. Toutefois, deux intersections se démarquent du lot : celle de la rue Dickson, et celle de la rue Cadillac. La rue Dickson appartient au réseau artériel et canalise un haut débit de circulation de transit, incluant des camions en provenance de l'autoroute Souigny et se dirigeant vers le nord. La revalorisation du secteur de l'éco-parc industriel des Grandes-Prairies (ex-Cité de la Logistique), avec une nouvelle configuration routière, pourrait potentiellement provoquer une baisse de l'achalandage sur la rue Dickson. Quant à l'intersection avec la rue Cadillac, le nombre de piétons blessés élevé répond à la présence de nombreux usagers de la station Cadillac et des autobus qui la desservent.



PIÉTONS BLESSÉS DANS L'ARRONDISSEMENT MHM
2003-2012

Source : DRSP, 2017

La rue Sherbrooke Est appartient au réseau artériel de la Ville de Montréal qui y autorise le camionnage 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 des hauts niveaux de pollution sonore et par un sentiment d'insécurité de la part des piétons.



INTERSECTION DE LA RUE SHERBROOKE EST ET DE LA RUE DICKSON, PRÈS DU CLSC OLIVIER-GUIMOND

Crédit : CEUM, 2018

Interventions de l'arrondissement

MUNICIPALITÉ AMIE DES ÂÎNÉS (MADA)

L'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve adhère à la démarche «Municipalité Amie des Âînés» (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»⁷. 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

âînés à l'espace public, tel que suggéré indiqué par le second engagement du *Plan d'action municipal pour les âînés*⁸. 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 âînés.

Le plan d'action MADA de l'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve pour la période 2017-2020 s'articule autour de six engagements⁹:

1. Contribuer à faire de Montréal une ville sécuritaire pour les âînés;
2. Aménager l'espace public pour en faciliter l'accès aux âînés;
3. Améliorer les conditions d'habitation des âînés pour leur permettre de vivre chez soi le plus longtemps possible;
4. Faciliter les déplacements des âînés dans la ville;
5. Améliorer l'accessibilité à l'information;
6. Offrir aux âînés 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 âînés; 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...».¹⁰ 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.

⁷ 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

⁸ Portail Internet de la Ville de Montréal, Plan d'action municipal pour les âînés 2013-2015 : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_social_fr/media/documents/Plan_action_municipal_aines_2013_2015.pdf

⁹ 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

¹⁰ 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»¹¹. 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 défectueux, 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.

¹¹ 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 6 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 Olivier-Guimond s'est déroulée le 9 octobre 2018 et a réuni 13 participants, incluant les citoyens, les employés du CLSC, des acteurs du milieu et les partenaires du projet. Rappelons également que la marche exploratoire a également servi à la réalisation d'un vidéo-reportage par un journal montréalais à grand tirage¹².



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

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

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

¹² www.journaldemontreal.com/2018/10/15/elles-sont-incapables-davoir-un-stop

Espace public

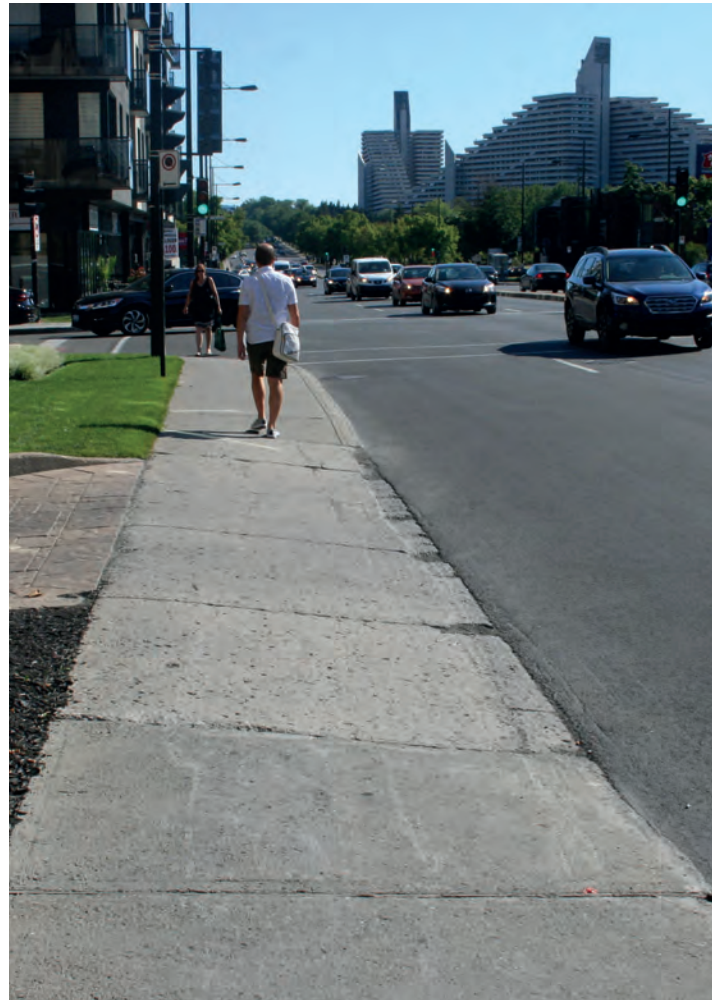
RUE SHERBROOKE EST

Le CLSC est situé sur la Sherbrooke Est au coin de la rue Louis-Veuillot. Cette rue du réseau artériel possède 6 voies de circulation séparées à part égale par un étroit terreplein bétonné et de nombreux commerces y ont pignon sur rue. La ligne verte du métro de Montréal longe cette artère au passage dans Mercier-Ouest, ce qui apporte un fort achalandage d'autobus, de voitures et de piétons. La Station Cadillac se trouve à proximité du CLSC.

ESPACE TAMPON ET CONFORT DE MARCHÉ

Le tronçon de la rue Sherbrooke Est aux abords du CLSC Olivier-Guimond possède des trottoirs de 1,8 mètres de large, tel que recommandé par Société Logique¹³. Toutefois, une bonne proportion de ceux derniers présente des pentes et sont en mauvais état. 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. De manière générale, le manque d'arbres se fait sentir, principalement du côté sud de Sherbrooke, entre Cadillac et Louis-Veuillot, et des deux côtés de Sherbrooke entre Louis Veuillot et Dickson, rendant l'expérience de marche assez pénible en période estivale.

Le stationnement est interdit le long de la rue Sherbrooke Est aux heures de pointe (côté nord en matinée, côté sud en soirée). À l'extérieur de ces périodes, le stationnement sur rue est gratuit et autorisé pour une période de 60 minutes (entre 9h et 16h), et ce même si plusieurs commerces situés sur la rue ont des stationnements sur leur devanture. De plus, aucune saillie de trottoir n'existe dans ce secteur. La vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, mais celle-ci 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

¹³ Société Logique recommande une largeur minimale de 1,8 mètre afin d'avoir une configuration idéale.

PRÉSENCE DE MOBILIER ET DE POSSIBILITÉ DE TRAVERSÉE

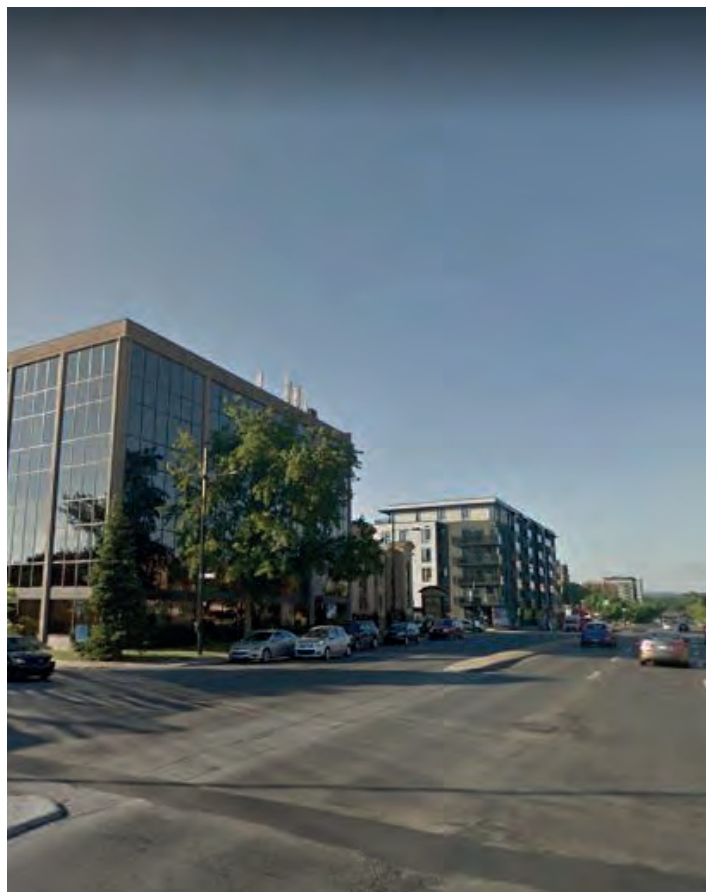
Malgré la présence régulière de poubelles aux arrêts d'autobus, la forme et la disposition du cadre bâti le long de la rue Sherbrooke Est ne laissent pas assez de dégagement pour des aires de repos. Ainsi, les aires extérieures de la station Cadillac constituent les seuls endroits où

existent de aires de repos avec des bancs et un certain ombrage. À ce sujet, le terrain de l'église Marie-Reine-des-Cœurs, située du côté nord de Sherbrooke, présente un potentiel intéressant afin d'y établir une place publique.



Espaces extérieurs de l'édicule nord de la station Cadillac, le seul endroit possédant d'un espace de repos sur la rue Sherbrooke Est.

Crédit : CRE-Montréal, 2018



Absence de feu de circulation avec traverse piétonne à l'intersection Sherbrooke Est et Louis-Veuillot.

Crédit : ©2017, Google

Bien que le CLSC se situe à l'intersection de la rue Louis-Veuillot, il n'existe pas de feu de circulation avec traverse piétonne, les plus proches se situant à l'intersection de la rue Lacordaire et de la rue Bossuet. Ceci se traduit par des détours d'environ 25 et de 147 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 desservant le CLSC (lignes 185 Sherbrooke et 259 Navette Or Mercier-Ouest) possèdent un arrêt à l'intersection de Lacordaire, où il existe un décompte numérique pour piétons. Selon nos observations, plusieurs usagers du CLSC s'y rendent à pied à partir de la station Cadillac et aucune signalisation particulière n'indique le trajet optimal pour s'y rendre en sécurité.

ENTRETIEN GÉNÉRAL POUR LE CONFORT DE LA MARCHÉ

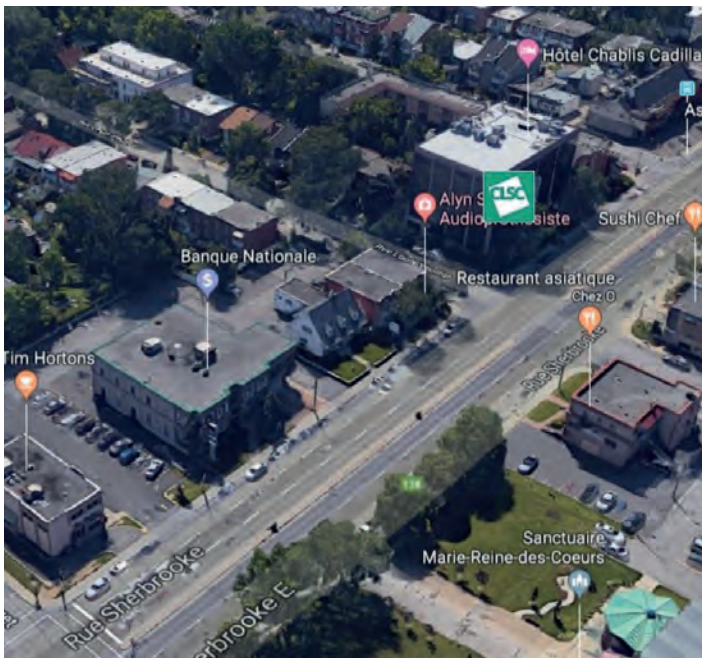
L'état des trottoirs est mauvais, en particulier du côté sud de la rue Sherbrooke. Ceci contribue au sentiment de confort et permet aux gens à mobilité réduite des conditions de déplacement

assez sécuritaires. Il est quand même important de mentionner que certaines portions du trottoir ont des craques potentiellement dangereuses pour les personnes à mobilité réduite.



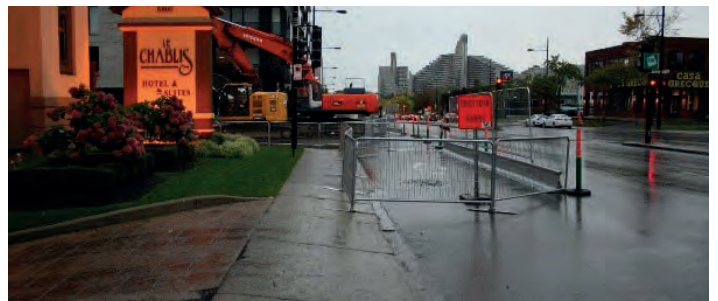
L'état des trottoirs est mauvais à plusieurs endroits sur la rue Sherbrooke Est.

—
Crédit : CEUM et CRE-Montréal, 2018



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

—
Crédit : ©2019 Google Maps, 2018



De nombreuses entrées charretières rendent l'expérience de marche difficile sur la rue Sherbrooke Est.

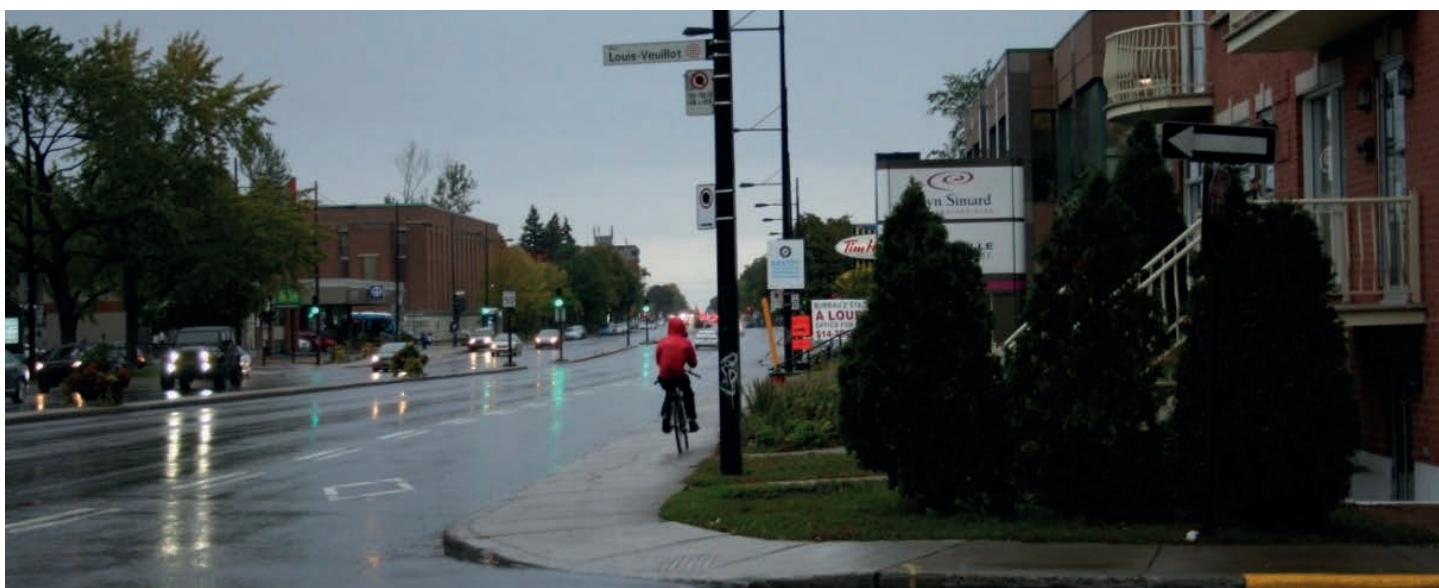
—
Crédit : CEUM, 2018

INTERSECTION SHERBROOKE EST - DICKSON

L'intersection Sherbrooke Est - Dickson constitue sans doute le principal facteur d'insécurité à proximité du CSLC Olivier-Guimond. Voie gérée par réseau artériel de la Ville de Montréal, la rue Sherbrooke est constituée de six voies de circulation, séparées à part égale par un étroit terre-plein ne permettant pas d'aménager un îlot de refuge pour piétons. Cette artère constitue l'une des principales voies de circulation est-ouest de Montréal et canalise énormément de circulation motorisée.

Selon les statistiques compilées entre par la SAAQ à partir des rapports de police du SPVM¹⁴, on dénombre quatre piétons touchés entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2014 à

l'intersection Sherbrooke Est – Dickson¹⁵. La moitié d'entre eux ont trouvé la mort suite aux blessures (collisions routières avec un véhicule à moteur ayant entraîné un constat policier). Cette intersection est fréquentée par un grand nombre de camions qui circulent le long de la rue Sherbrooke, mais aussi sur la rue Dickson (dans les deux cas, vitesse maximale de 50 km/h). Il est donc essentiel de sécuriser cette intersection qui répond mieux aux besoins des véhicules motorisés qu'à ceux des usagers du transport actif. Malgré son caractère accidentogène et l'absence de piste cyclable, plusieurs cyclistes circulent sur la rue Sherbrooke Est ou sur le trottoir.



Cohabitation difficile entre les différentes formes de mobilité sur la rue Sherbrooke Est.

—
Crédit : CEUM, 2018

¹⁴ Informations compilées par la SAAQ entre 2011 et 2014, publiées par la Société Radio-Canada : <http://www.rcinet.ca/fr/2016/02/08/les-intersection-ou-les-pietons-montrealais-risquent-le-plus-leur-vie/>

¹⁵ Nb de piétons touchés : 4, Piétons décédés : 2, Piétons légèrement blessés : 2.

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 supplémentaires, pour un total de 30 secondes. Le temps alloué pour traverser les six voies de la rue Sherbrooke, mais aussi de la rue Dickson 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 s'adapter à la vitesse de marche des aînés¹⁶.



Le décompte piéton l'angle Sherbrooke Est et Dickson est insuffisant pour les personnes à mobilité réduite, tel les aînés.

Source : CRE-Montréal, 2018

INCONFORT : LA PROXIMITÉ DE LA CIRCULATION ET LE BRUIT

Bien que la largeur des trottoirs sur la rue Sherbrooke Est corresponde à la largeur minimale recommandée¹⁷, l'expérience de marche demeure perturbée par les nuisances en lien avec le fort achalandage des véhicules motorisés (bruits, émanations). Ce phénomène est amplifié par l'absence de zone tampon et une carence importante en arbres. En conséquence, les piétons ne sont pas encouragés à s'y rendre à pied. 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.



Les nuisances causées par les nombreux véhicules motorisés sur la rue Sherbrooke Est ne favorisent pas la marche.

Crédit : CEUM, 2018

¹⁶ 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.).

¹⁷ Société Logique recommande une largeur minimale de 1,8 mètres afin d'avoir une configuration idéale.

INTERSECTION SHERBROOKE EST - LOUIS-VEUILLOT

Compte tenu de la présence d'un établissement de santé fréquenté par une clientèle vulnérable, il est étonnant de constater qu'il n'existe pas de feu de circulation avec traverse piétonne à cette intersection afin de franchir la rue Sherbrooke Est. Devant l'absence de signalisation à l'intérieur

de la station de métro, il n'est pas aisé pour les usagers en provenance de la station Cadillac de savoir quelle est la meilleure alternative, entre l'édicule nord et sud, pour se rendre plus facilement au CLSC sans devoir traverser la rue Sherbrooke.



Aucune saillie de trottoir n'existe sur Louis-Veuillot à l'angle de Sherbrooke Est.

—
Crédit : CEUM, 2018

Espace privé - CLSC

Le bâtiment de quatre étages hébergeant le CLSC n'appartient pas au CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal. Toutefois, le propriétaire du bâtiment est ouvert à apporter des correctifs.

BONNES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ, MAIS ABSENCE D'AIRE D'ATTENTE EXTÉRIEURE

L'entrée du CLSC, située au rez-de-chaussée, est facilement repérable depuis l'extérieur. Le chemin d'accès est en bon état et ne présente aucune entrave physique empêchant l'accès aux fauteuils roulants. Toutefois, des usagers indiquent que le système d'ouverture automatique est souvent brisé et que le temps d'ouverture n'est pas assez prolongé. Bien que les conditions d'éclairage soient bonnes, il n'existe aucune main courante permettant de s'appuyer en cas de nécessité.

Malgré la présence d'une marge de recul d'environ six mètres, l'espace vert sur la devanture du CLSC ne possède aucun banc ou autre mobilier permettant aux usagers d'attendre confortablement l'arrivée d'un transport adapté ou d'un taxi. Somme toute, il s'agit d'un espace vert et agréable, mais non conçu pour les besoins des usagers du CLSC.



Absence d'aire d'attente extérieure sur la devanture du CLSC Olivier-Guimond.

—
Crédit : CEUM, 2018

Toujours en termes d'accessibilité, deux points méritent notre attention. Premièrement, il existe une entrée charretière qui donne accès au stationnement de l'hôtel Le Chablis Cadillac, adjacent au CLSC. Les marcheurs qui circulent sur le trottoir doivent faire face à un va et vient continu des clients de l'hôtel, sans

qu'aucun affichage ne les avertisse en amont. Deuxièmement, il existe au coin de Sherbrooke et Louis-Veuillot une ligne de désir qui coupe à travers le gazon et qui sert à éviter de passer par le coin de la rue, qui est étroitement situé entre un conifère et la chaussée, créant un sentiment d'insécurité chez les marcheurs.



Entrée charretière de l'hôtel Le Chablis Cadillac.

—
Crédit : CEUM, 2018



Ligne de désir entre le bâtiment du CLSC et un coin de rue.

—
Crédit : CEUM, 2018

DEUX STATIONNEMENTS SITUÉS À PROXIMITÉ DU BÂTIMENT

D'une dimension d'environ 30x6 mètres, le stationnement officiel desservant le CLSC possède un accès sur la rue Louis-Veuillot, derrière le bâtiment, à environ 63 mètres de l'entrée principale. Aucun marquage au sol ne délimite les cases de stationnement, raison pour laquelle nous estimons qu'il a une capacité d'accueil pour un maximum de cinq voitures. Compte tenu du faible nombre de voitures,

il n'y a pas de risques majeurs pour les gens se dirigeant à pied vers l'entrée de l'édifice. Pour terminer, le stationnement possède des aménagements verts le long du mur du CLSC, mais aucun arbre n'est présent sur cette partie du terrain. Ce stationnement est gratuit et ne prévoit aucune place pour les voitures munies d'une vignette pour handicapés.



Le stationnement situé au sud du bâtiment du CLSC Olivier-Guimond.

—
Crédit : CEUM, 2018

Il existe un deuxième stationnement n'appartenant pas au propriétaire du bâtiment, mais qui est néanmoins utilisé en partie par des travailleurs et des usagers. Il est aussi situé sur la rue Louis-Veuillot, mais en face du stationnement mentionné précédemment. Il a une dimension d'environ 30x11 mètres pour

dix cases de stationnement. Ce stationnement payant réserve deux places aux véhicules munis d'une vignette pour handicapés. Le marquage au sol est rudimentaire et ne prévoit pas de corridors pour piétons. La végétation présente ne projette pas d'ombre et ne semblait pas très entretenue au moment de la visite sur le terrain.



Deuxième stationnement desservant le CLSC Olivier-Guimond, sur la rue Louis-Veuillot.

—
Crédit : : © Google 2019, image datée de 2016

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.

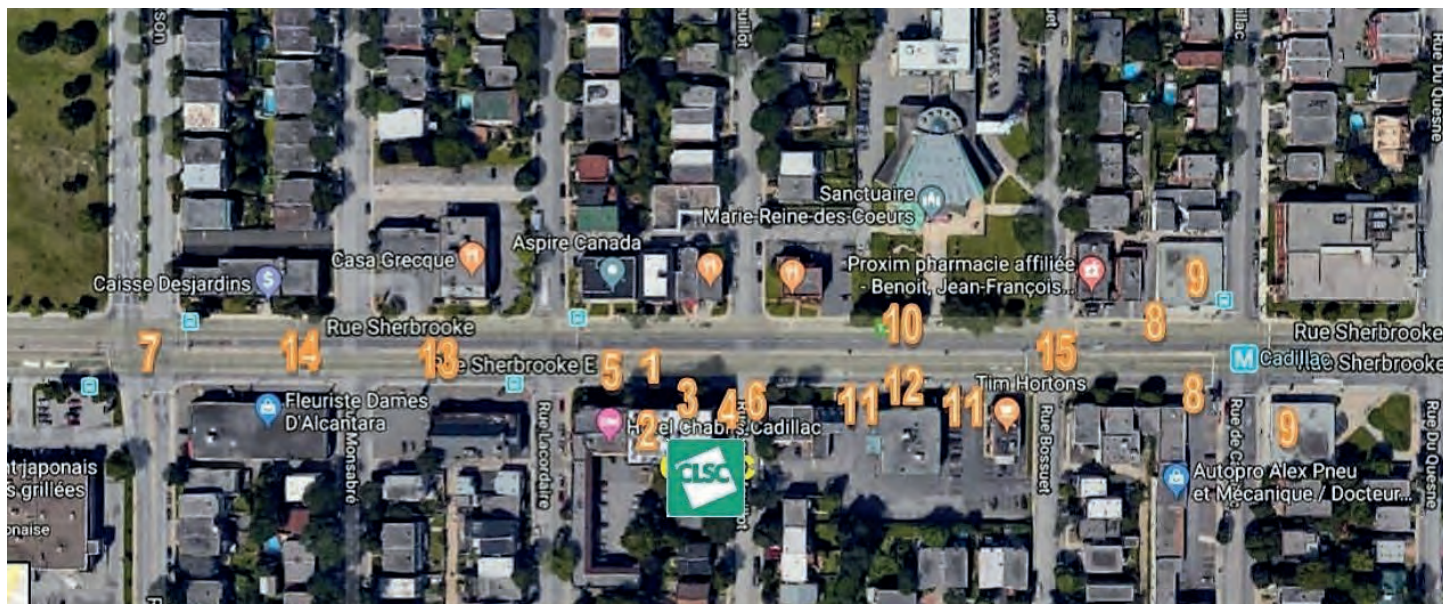


L'atelier de solutions a permis de réunir un large éventail de participants (citoyens et représentants d'organismes communautaires, de la Ville de Montréal et de l'arrondissement).

5.2. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LES ABORDS DU CLSC OLIVIER-GUIMOND

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

exploratoire, nous ont permis d'identifier 15 enjeux. La carte et le tableau suivants font état de ces constats :



Localisation des problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Olivier-Guimond.

Source du fond de carte : Google ©2019

Problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Olivier-Guimond

PROBLÈME	SOLUTIONS	INSTANCE CONCERNÉE	HORIZON TEMPOREL
1. CLSC : DÉBARCADÈRE PEU VISIBLE ET PAS TOUJOURS DÉGAGÉ	- Améliorer la visibilité de la signalisation pour mieux informer les automobilistes. - Faire respecter la réglementation interdisant le stationnement dans le débarcadère.	Arrondissement MHM SPVM	Court terme
2. CLSC : PORTE D'ENTRÉE MAL ADAPTÉE AUX PERSONNES À LA MOBILITÉ RÉDUITE	- S'assurer du bon fonctionnement du système d'ouverture automatique de la porte d'accès. - Prolonger le temps d'ouverture des portes automatiques.	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de- Montréal	Court terme
3. CLSC : VERDISSEMENT ET AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE À L'EXTÉRIEUR DU CLSC	Transformer l'espace extérieur en une aire d'attente permettant le repos et offrant de l'ombre.	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de- Montréal	Court terme
4. CLSC : PASSAGE INFORMEL POUR SE RENDRE À PIED DE LA RUE LOUIS-VEUILLOT VERS L'ENTRÉE DU CLSC (COIN SUD-OUEST DE LOUIS-VEUILLOT ET SHERBROOKE)	Formaliser cette ligne de désir en y aménageant un sentier en pavé perméable afin d'apporter du confort, mais aussi de permettre l'écoulement des eaux de pluie vers le sol.	CIUSSS de l'Est-de-l'île-de- Montréal	Moyen terme
5. CLSC : ENTRÉE ET SORTIE DES AUTOS DU STATIONNEMENT DE L'HÔTEL CHABLIS CADILLAC NE SONT PAS BIEN SIGNALÉES	- Ajouter des panneaux de signalisation pour informer les piétons de la proximité d'une entrée charretière à haut débit. - Poser des petits dos-d'âne sur la voie d'accès à l'hôtel, afin d'éviter les excès de vitesse et les manœuvres dangereuses.	Hôtel Le Chablis Cadillac	Court terme
6. LOUIS VEUILLOT / SHERBROOKE : PAS DE TRAVERSE PIÉTONNE, ARRÊT OU FEUX DE CIRCULATION	- Installer un feu de circulation avec dispositif sonore à cette intersection, incluant des décomptes pour piétons avec une phase exclusive d'une durée suffisante. - Les bateaux pavés devraient être munis de bandes podotactiles et avoir un drainage exemplaire.	Arrondissement MHM Ville de Montréal	Moyen / Long terme
7. DICKSON / SHERBROOKE : SIGNALISATION ET DÉCOMPTÉ DE TRAVERSE PIÉTONNE INSUFFISANTS	Augmenter la durée de la phase exclusivement piétonne afin de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.	Ville de Montréal	Court terme
8. CADILLAC / SHERBROOKE : ABSENCE D'ABRIBUS	Installer des abribus aux aires d'attente des autobus du coin nord-ouest et sud-ouest.	Ville de Montréal	Court terme

Problématiques identifiées lors du diagnostic autour du CLSC Olivier-Guimond (suite)

PROBLÈME	SOLUTIONS	INSTANCE CONCERNÉE	HORIZON TEMPOREL
9. MÉTRO CADILLAC : CARENCES EN VERDISSEMENT, ENTRETIEN, ET ÉCLAIRAGE	- Reverdifier les bacs de béton à l'extérieur des deux édicules de la station Cadillac. - Assurer la propreté des espaces extérieurs. - Bonifier l'éclairage. - Sensibiliser les usagers à l'importance de garder les espaces propres. - Installer davantage de dépôts à mégot de cigarette.	STM	Court terme
10. RUE SHERBROOKE : TROTTOIRS ÉTROITS ET EN MAUVAIS ÉTAT	Assurer la qualité des trottoirs par une largeur homogène, l'atténuation des dénivelés, et la réparation prioritaire de tout bris de sa surface.	Arrondissement MHM	Court / Moyen terme
11. RUE SHERBROOKE : ABSENCE DE SIGNALISATION ANNONÇANT L'ACCÈS AUX STATIONNEMENTS DES COMMERCE	- Ajouter des panneaux de signalisation pour informer les piétons de la proximité d'une entrée charretière à haut débit. - Poser des petits dos-d'âne sur la voie d'accès aux commerces, afin d'éviter les excès de vitesse et les manœuvres dangereuses.	Arrondissement MHM Commerces	Court terme
12. RUE SHERBROOKE : MANQUE D'OMBRE, DE CONVIVIALITÉ ET ENVIRONNEMENT HOSTILE POUR LES PIÉTONS	- Profiter du potentiel de verdissement le long de l'artère en plantant des feuillus. Ceci apportera de l'ombre et contribuera à atténuer le bruit. - Réduire la vitesse maximale autorisée sur la rue Sherbrooke Est.	Arrondissement MHM Ville de Montréal	Court / Moyen terme
13. RUE SHERBROOKE : FRÉQUENCES DE PASSAGE DE LA LIGNE D'AUTOBUS 185 INSUFFISANTES	Augmenter la fréquence de passage et la fiabilité de la ligne 185 sur Sherbrooke.	STM	Moyen terme
14. RUE SHERBROOKE : DIFFICILE ET DANGEREUX POUR LES CYCLISTES	Aménager sur la rue Sherbrooke une piste cyclable qui s'inscrive dans le cadre du projet du Réseau Express Vélo.	Ville de Montréal	Moyen / Long terme
15. RUE SHERBROOKE : AUGMENTER LE TEMPS DE TRAVERSE À TOUTES LES INTERSECTIONS	Bonifier la durée du temps de traverse de tous les décomptes pour piétons, afin de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite (surtout à l'intersection Dickson où il faut traverser six voies).	Ville de Montréal	Court 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
AIRE D'ATTENTE EXTÉRIEURE DU CLSC	- Aménager une aire d'attente qui permette aux jeunes familles, aux aînés et aux personnes à mobilité réduite (ou avec toute autre limitation) d'attendre leur transport plus confortablement : - Deux bancs; - Arbres qui protègent des rayons de soleil; - Poubelles; - Appuis ischiatiques; - Enjeu : l'entretien de cette section, nécessité de couler une dalle de béton pour installer les bancs. - Aménager sur le terrain vert devant le CLSC des plates-bandes, des bacs à fleurs, un potager. Bref, faire un projet d'agriculture urbaine sur ce terrain qui en a la capacité. Mettre des fleurs, de la couleur.	CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal
RUES RÉSIDENTIELLES NORD-SUD	- Instaurer des saillies de trottoir sur les rues résidentielles nord-sud (souvent des sens uniques) près du CLSC (ex. : Louis-Veuillot). - Opportunité : Politique d'instauration des saillies de rue lors du réaménagement des infrastructures.	Arrondissement MHM

THÉMATIQUE : ACCÈS AU BATIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

LIEU	AMÉLIORATIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
COIN NORD-EST DU TERRAIN DU CLSC	Formaliser la ligne de désir au coin nord-est du terrain du CLSC.	CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal
BÂTIMENT DU CLSC	- Repenser le débarcadère situé sur Sherbrooke, dans la future voie réservée à l'autobus. - La signalisation du débarcadère et peu visible. Possibilité de mieux indiquer sa présence par de la peinture au sol? - Réparer/corriger les petits défauts techniques qui défavorisent l'accessibilité au bâtiment soit : le béton ébréché devant la porte d'entrée principale et la porte automatique qui ouvre très (trop) rapidement et qui se referme trop vite pour les besoins des usagers en fauteuil roulant et autres.	CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal Propriétaire du bâtiment
ENSEMBLE DU SITE À L'ÉTUDE	Réfléchir à l'instauration d'une « zone santé » qui forcerait le ralentissement de la circulation et qui permettrait une meilleure signalétique à l'intérieur du périmètre.	Arrondissement MHM Ville de Montréal

Améliorations prioritaires autour du CLSC Hochelaga-Maisonneuve (suite)

THÉMATIQUE : ACCÈS AU BATIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE (SUITE)

1. Déplacer le débarcadère sur Louis-Veuillot. Aménager l'entrée du stationnement souterrain pour les besoins des personnes à mobilité réduite afin d'assurer l'accès à l'édifice. Inverser le sens unique (actuellement dirigé vers le nord) pour le diriger vers le sud afin de permettre aux véhicules d'emprunter Sherbrooke et de se diriger rapidement sur la rue Louis-Veuillot, située du côté est du bâtiment.
2. Évaluer la faisabilité d'un débarcadère qui serait situé à l'arrière du bâtiment. En effet, une ruelle y est présente et est composée de quelques cases de stationnements. Une porte y est aussi déjà présente. Il faudrait déterminer où mène cette porte et estimer la possibilité d'y créer un chemin d'accès adapté aux personnes à mobilité réduite.
3. Conserver le débarcadère sur la rue Sherbrooke, mais de le modifier pour qu'il empiète sur l'espace situé devant le CLSC, pour l'encastrer dans le terrain et ainsi protéger davantage les usagers du service. Le bémol de cette option est qu'elle met en péril le conducteur du service adapté qui doit souvent sortir de son véhicule pour achever les tâches liées à sa fonction.
4. Renoncer à la voie réservée pour autobus entre la rue Lacordaire et la rue Louis-Veuillot, direction est, pour protéger le débarcadère et les usagers du CLSC. Cette option ne fait pas faire l'unanimité au sein des participants.

THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

LIEU	SOLUTIONS PRIORISÉES	INSTANCE CONCERNÉE
TOUTES LES INTERSECTIONS DANS LES ALENTOURS DU CLSC	• Ajouter du temps de traverse avec plus de temps pour la phase exclusivement piétonne (au moins 3-5 secondes de plus) pour traverser Sherbrooke et aussi Dickson. • Ajouter des décomptes piétons pour les traverses sur les rues transversales, là où il y a des feux de circulation. • Réduction des limites de vitesse sur Sherbrooke entre Cadillac et Dickson (réduction à 30km ou 40km). • Élargir les trottoirs de la rue Sherbrooke. • Construire des saillies de trottoir sur les traversées des rues transversales. • Faire respecter l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres des intersections. • Indiquer dans la station Cadillac quelle sortie utiliser pour faciliter l'accès au CLSC (édicule sud) et éviter de devoir traverser la rue Sherbrooke. • Il serait bien d'indiquer la distance en mètres et le temps pour y arriver en minutes. • Création d'un corridor ou «zone santé» autour du CLSC inspiré des principes de la zone scolaire.	Arrondissement MHM Ville de Montréal
DICKSON / SHERBROOKE	• Prolonger temps de traverse avec plus de temps pour la phase exclusivement piétonne. • Élargir les terre-pleins ou créer refuges piétons sur Sherbrooke. • Rendre les traverses piétonnes plus intéressantes (couleurs, motifs).	Arrondissement MHM Ville de Montréal
LOUIS VEUILLOT / SHERBROOKE (EN FACE DU CLSC)	• Mieux signaler qu'il est interdit de traverser à cet endroit et encourager les piétons à traverser aux feux à l'intersection Lacordaire. • Mettre un feu de circulation sonore pour rendre la traverse sécuritaire (feu avec bouton pour changer la lumière seulement quand un piéton veut traverser).	Arrondissement MHM Ville de Montréal

Les zones santé

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

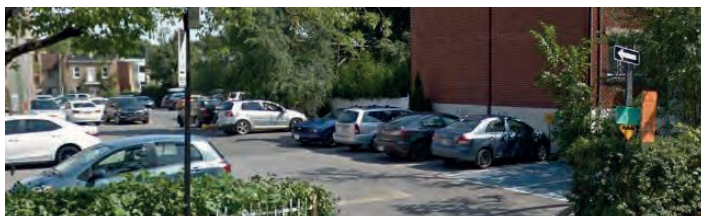
Les rues qui bordent les institutions de santé telles que les CLSC et les hôpitaux devraient être des lieux exemplaires en termes de sécurité, de confort et de sécurité. Ces zones, on le sait, sont régulièrement fréquentées par des populations à mobilité réduite. On pense évidemment aux personnes âgées, mais aussi aux personnes avec un handicap et aux enfants. Dans un contexte où le vieillissement de la population s'accélère¹⁸, 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 adaptée¹⁹.



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 équivalents²⁰». 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.

¹⁸ 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>

¹⁹ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/Pages/zones-scolaires.aspx>

²⁰ <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.



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—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 Tétéreaultville 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

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

L'ANONYME/TANDEM MHM

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

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

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

Grille d'évaluation des intersections

Accès piéton aux établissements de santé - mobilité des aînés

Arrondissement:

Établissement observé:

Date:

Accessibilité des espaces publics

Intersection

Nom de l'intersection :

Angle :

Panneau arrêt	oui		non	
Céder le passage	oui		non	
Marquage au sol de la ligne d'arrêt	oui		non	
	Marquage effacé			
À 1m ou plus du passage piéton				
Passage piéton avec marquage au sol	oui		non	
	Marquage effacé			
Passage piéton surélevé	oui		non	
Feu de signalisation véhicule	oui		non	
Feu de signalisation piéton	oui		non	
Feu pour piétons avec décompte	oui		non	
Temps de traversée suffisamment long	oui		non	
Durée en secondes:				
Feu sonore	oui		non	
Refuge piéton	oui		non	
Virage à droite autorisé au feu rouge	oui		non	
Ilots déviateurs	oui		non	
	avec arrêt		sans arrêt	
Éclairage suffisant	oui		non	
Obstacle sur le bateau pavé	oui		non	
Visibilité suffisante	oui		non	
Saillie de trottoir	oui		non	
Application stationnement interdit à 5 m	oui		non	
Bacs ou bollard sur la chaussée	oui		non	
Stationnement vélo sur la chaussée	oui		non	
Sentiment de sécurité	Bon		Mauvais	
	Moyen			
État du bateau pavé	Bon		Mauvais	
	Moyen			
Arrêt transport collectif	oui		non	
	banc		poubelle	
	Abri			
	Type de TC			

Remarques :

Grille d'évaluation des tronçons

Accès piéton aux établissements de santé - mobilité des aînés

Arrondissement:

Établissement observé:

Date:

Accessibilité des espaces publics				
Tronçon				
Nom du tronçon:		Coté :		
Circulation	Sens unique		Double sens	
	Nombre de voies:			
Vitesse de circulation légale (km/h):				
Vitesse de circulation perçue	lente		rapide	
	moyenne			
Trottoirs continu	oui		non	
Largeur du trottoirs	-4pi / 1,20m		+ 6pi / 1,80m	
	4-6 pi / 1,20-1,80m			
Piste/bande cyclable sur la chaussée	Aucune		Sens unique	
	Double sens			
Trottoir partagé piéton/cycliste	oui		non	
Éclairage suffisant sur le tronçon	oui		non	
Éclairage spécifique pour les piétons	oui		non	
État du trottoir	Bon état		Mauvais état	
	État correct			
Présence d'entrée(s) charretière(s)	oui		non	
Présence de stationnement(s) hors rue	oui		non	
Mobilier présent sur le tronçon (nb)	Banc(s)		Poubelles(s)	
	Autre:			
État du mobilier	Bon		Abimé	
Présence d'obstacles sur le trottoir	Aucun		Poteau(x)	
	Banc(s)		Arbre(s)	
	Vélo(s) stationné(s)		Voiture(s) stationné(s)	
	Poubelles(s)		Réparation(s)	
	Autre:			
Dénivellation	Faible		Moyenne	
	Forte			
Zone tampon	oui		non	
Verdissement dans la zone tampon	oui		non	
Présence d'aménagement d'apaisement de la circulation	Aucun		Dos d'âne	
	Passage piéton surélevé		Avancée de trottoir	
	Signalisation piétonne		Autres:	
Verdissement sur le tronçon	oui		non	
Arbres	oui		non	
Buissons	oui		non	
Gazon	oui		non	
Potentiel de verdissement supplémentaire	oui		non	
Propreté du tronçon	Bonne		Mauvaise	
	Moyenne			
Animation de la rue	élevée		Faible	
	Moyenne			
Sentiment de sécurité	Bon		Mauvais	
	Moyen			
Remarques :				

Grille d'évaluation des abords du bâtiment

Accès piéton aux établissements de santé - mobilité des aînés

Arrondissement:

Établissement observé:

Date: 10 août 2017

Colonne1	Colonne2	Colonne3	Colonne4	Colonne5	Colonne6
Entrée du bâtiment					
Facilement repérable	oui		non		
Si non, pourquoi ?					
Éclairage suffisant	oui		non		
Chemin d'accès	oui		non		
	Bon état		Mauvais état		
	Horizontal		Pente douce		
Marches	oui		non		
	Régulières		Irrégulières		
Nez de marche contrastant et antidérapant					
	Bon état		Mauvais état		
	État correct				
Main courante	oui		non		
Système antidérapant sur les ma	oui		non		
Système antidérapant à l'entrée	oui		non		
Rampe d'accès	oui		non		
	Pente adaptée		Pente forte		
	Bon état		Mauvais état		
	État correct				
Entrée principale			Entrée secondaire		
Aire de manoeuvre pour la ramp	Au début		devant la porte		
Porte d'entrée	Automatique		Manuelle		
Bouton de commande pour ouvr	oui		non		
Temps d'ouverture suffisant (10-	oui		non		
Largeur d'ouverture suffisante (é	oui		non		
Porte coulissante	oui		non		
Porte à battant	oui		non		
Porte tournante	oui		non		
Vestibule	étroit		plus de 2 m de prof.		
Remarques :					

Grille d'évaluation des stationnements

Accès piéton aux établissements de santé - mobilité des aînés

Arrondissement:

Établissement observé:

Date:

Accessibilité de l'établ	Colonne2	Colonne1
Stationnement		
Marquage au sol pour les piéton	oui	non
Couloir de circulation protégé ou trottoirs	oui	non
Accès rapide à l'entrée du bâtiment	oui	non
Qualité du recouvrement	Bon état	Mauvais état
	État correct	
Verdissement	oui	non
arbres	oui	non
gazon	oui	non
Arbustes	oui	non
Potentiel de verdissement (1 à 5)		
Éclairage suffisant	oui	non
Sentiment de sécurité	oui	non
Propreté	Bonne	Mauvaise
	Moyenne	
Remarques :		

Marche exploratoire et atelier CLSC MHM

Guide d'animation

Objectifs de l'activité:

- Identifier les éléments de l'aménagement qui :
 - o peuvent constituer des risques pour la sécurité routière ou urbaine;
 - o limitent le confort et le plaisir dans les espaces publics;
- Identifier les éléments de l'aménagement qui :
 - o encouragent le sentiment de sécurité urbaine ou routière;
 - o qui contribue au confort et au plaisir dans les espaces publics;
- Proposer des correctifs à apporter aux responsables concernés (ex. : municipalité, hôpital, écoles, entreprises, voisins, commerces, etc.).

Public cible

- Usagers du CLSC
- Employés du CLSC
- Représentants des associations locales
- Aînés du secteur

Horaire:

1) 10h15 à 13h

10h15 Accueil

10h30 Présentation de l'équipe, du projet et des partenaires

10h35 Explication de l'activité et de l'outil + division en sous-groupe et explication du parcours

10h50 Départ pour la marche exploratoire

11h00 Deux arrêts pour chacun des groupes

11h50 Retour au CLSC

12h00 Pause

12h10 Activité de bilan

13h00 Mot de la fin

2) 18h à 20h

17h45 Accueil

18h00 Présentation de l'équipe, du projet et des partenaires

18h05 Explication de l'activité et de l'outil + division en sous-groupe et explication du parcours

18h20 Départ pour la marche exploratoire

18h30 Deux arrêts pour chacun des groupes

19h20 Retour au CLSC

19h30 Activité de bilan

20h00 Mot de la fin

Matériel pour l'ensemble des activités

Présentation PPT

Guide animation (4)

Autocollants pour noms

Tablettes pour écrire (4)

Crayons pour écrire (20)

Feutres pour écrire sur le tableau grand format (5)

Tableau grand format pour atelier (2 groupes)

Photo aménagement inspirant de l'atelier (2 groupes)

Appareils photo (au moins 2, un pour chaque groupe)

Critère de qualité de Gehl (20)

Feuille évaluation (20)

Feuille de prise de notes (2 groupes)

Collations (à déterminer selon le budget final)

Eau (bouteilles)

*** 10 photos de chacun des 3 arrêts (imprimées et sur le ppt) en cas de pluie

Rôle de l'équipe

Accueil, prise de notes et prise de photos : À déterminer

Groupe 1 : Jolène (animation),

Groupe 2 : Stéphanie (animation),

Activité 1 : Présenter l'équipe, le projet, le concept potentiel piétonnier et les outils utilisés

Activité 2 : Marche exploratoire sur 2-3 arrêts aux abords du CLSC Saint-Léonard

Activité 3 : Cibler les faits saillants en sous-groupe et identifier les opportunités d'actions

Activité 1

Présentation de l'équipe, du projet et des partenaires

Objectifs :

- Présenter très brièvement le projet (5 mins)
- Expliquer le déroulement de la marche exploratoire et présenter les outils qui seront utilisés (12 mins)
- Présenté brièvement l'atelier qui suivra la marche (3 mins)

Présentation – Squelette

En grand groupe

Pourquoi se concentrer sur les établissements de santé

Les partenaires : CIUSS, CLSC, CRE, CEUM, Tandem MHM, TCAIM

Le potentiel piétonnier c'est quoi? Photos de lieux dont les qualités contribuant à la marche et d'autres lieux qui ne contribuent pas.

Que regarde-t-on? :

- Quatre composantes de l'espace piéton : Canopée, Sol, Chaussée, Bâtiment
- Composantes des intersections : Signalisation, traversée, circulation

Critères de qualité

- Sécurité
- Confort
- Plaisir

Présentation du parcours et des arrêts

Diviser en 2 sous-groupes

Activité 2

Marche exploratoire (50 minutes)

*15 minutes par arrêt

* 20 mins pour déplacement du CLSC aux arrêts, entre les arrêts et le retour au CLSC

Objectifs :

- Identifier les éléments de l'aménagement qui :
 - peuvent constituer des risques pour la sécurité routière ou urbaine;
 - limitent le confort et le plaisir dans les espaces publics;
- Identifier les éléments de l'aménagement qui :
 - encouragent le sentiment de sécurité urbaine ou routière;
 - qui contribue au confort et au plaisir dans les espaces publics;

Déroulement de la marche

À chacun des arrêts

1. Nous aborderons les conditions de déplacement piéton principalement les thèmes de la sécurité et du confort.

2. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaises réponses : nous voulons savoir quel sont vos perceptions et votre expérience? Nous aurons la chance après la marche de détailler nos priorités et discuter de solutions potentielles. Pour l'instant, concentrons-nous sur un diagnostic des lieux et votre expérience vécue.

Lieux d'arrêt de la marche exploratoire (à réviser)

Arrêt 1 : Intersection X

Arrêt 2 : Abords du CLSC

Arrêt 3 : Intersection X

Groupe 1 : Arrêt 2 et 1

Groupe 2 : Arrêt : 3 et 2

À chacun des arrêts

A. Sécurité/Protection : Sécurité face à la circulation automobile, temps suffisant pour traverser la rue, visibilité , éclairage, sentiment de sécurité face à la circulation, circulation lourde, repères pour s'orienter, espaces sécuritaires aux intersections, protection contre les éléments (pluie, vent, neige), l'échelle de l'espace

Le sens de la rue, le nombre de voies, l'intensité de la circulation donnent-ils une impression de sécurité et de confort pour les piétons?

Respect de la signalisation

Intensité de la circulation

Vitesse de circulation

L'aménagement pour se sentir en sécurité • Est-ce qu'on peut « voir et être vue »? La visibilité est-elle bonne? Le site est-il adéquatement éclairé? Y a-t-il des cachettes à proximité ou des obstacles visuels? • Y a-t-il des repères visuels pour s'orienter? • Y a-t-il de l'achalandage autour? • Des points d'aide sont-ils accessibles (commerces, surveillants, téléphone, etc.)? • De la surveillance formelle est-elle présente (présence de patrouille, de vidéosurveillance, etc.)?	La traversée à l'intersection • Y a-t-il des feux de circulation ou feux piétons ou un arrêt? • Commentez la largeur de l'intersection. • Y a-t-il du marquage au sol pour bien encadrer le carrefour (ex. : ligne d'arrêt, passage piéton)? • Y a-t-il des problèmes lors de la traversée? • Y a-t-il un besoin de sécuriser par des mesures d'apaisement de la circulation ou d'autres mesures?
---	---

B. Confort : espace suffisant pour marcher, opportunités pour s'asseoir, opportunités pour regarder, opportunité pour parler et écouter (bruit bas), obstacles sur le trottoir, espace entre la chaussée, ombre, verdissement, entretien

Y'a-t-il assez d'espace pour marcher? • Les trottoirs ou les sentiers sont interrompus • Les trottoirs ou les sentiers ont des trous et/ou des fissures • Les trottoirs ou les sentiers sont obstrués par des poteaux, de la signalisation • Il n'y a pas de trottoir • Il y a un espace tampon entre le trottoir et la chaussée • La circulation nuit au sentiment de sécurité	L'espace est-il confortable? • Besoin de plus de végétation ombre • Besoin de plus de mobilier urbain pour prendre une pause • Espace insuffisant entre la chaussée et le trottoir • Besoin d'éclairage • Besoin d'entretien • Présence de bruit intense
--	---

C. Accès au bâtiment : porte facilement repérable, porte automatique, éclairage, main courante, marche, entretien, rampe pour personne à mobilité réduite, accès à la porte, identification de la porte

• Accessibilité universelle du bâtiment du CLSC (rampes d'accès, ouverture automatique des portes, etc.), état des accès, bruit, ombrage, verdissement. • Est-ce qu'il y a une bonne connexion entre l'espace et les bâtiments adjacents? • Les gens peuvent facilement marcher jusqu'à l'entrée du CLSC • Est-ce que les trottoirs conduisent jusqu'à l'entrée	
--	--

Feuille de notes sur le terrain

	Bons coups identifiés	Défis identifiés
Sécurité		
Confort		

Accès au bâtiment (Arrêt 2 seulement)		
--	--	--

Activité 3

Activité #3 – Activité bilan (30-45 minutes)

Objectifs :

- Faire une synthèse des bons coups et des problèmes identifiés, des idées échangées
- Identifié des actions possibles pour remédier aux problèmes identifiés

En sous-groupe

Pour chacun des arrêts, le preneur de notes partage quelques éléments qui ressortent de la marche. Par la suite, les participants répondent aux questions suivantes :

- Quels sont les trois bons coups identifiés pour favoriser la marche?
- Quels sont les trois défis identifiés moins favorables pour la marche?
- Quelles sont les idées pour améliorer la situation?

Feuille de note collective

Arrêt 1

	Bons coups identifiés	Défis identifiés	Idées pour améliorer la situation
Sécurité			
Confort			

Accès au bâtiment (Arrêt 2 seulement)			
--	--	--	--

Chacun des sous-groupes présente au grand groupe les constats. On voit les points de convergence et de divergences.

1) Midi

12h10: accueil et explication de l'activité

12h15: activité de bilan en 2 groupes (10 minutes par arrêt)

12h35: présentation des résultats de chacun des groupes (chaque groupe à 3-5 minutes)

12h45: discussion des résultats

12h55: évaluation de l'activité

13h: mot de clôture

2) Soirée

19h30: accueil et explication de l'activité

19h35: présentation des résultats de chacun des groupes par le preneur de notes

19h40: discussion des résultats

19h55: évaluation de l'activité

20h: mot de clôture

Activité d'évaluation

PLAN B: en cas de pluie

*** Activité 1 et 3 restent les même

Diviser en 2 sous-groupes

Activité 2

Marche exploratoire virtuelle (50 minutes)

*on reste dans la salle du CLSC

Objectifs :

- Identifier les éléments de l'aménagement qui :
 - peuvent constituer des risques pour la sécurité routière ou urbaine;
 - limitent le confort et le plaisir dans les espaces publics;
- Identifier les éléments de l'aménagement qui :
 - encouragent le sentiment de sécurité urbaine ou routière;
 - qui contribue au confort et au plaisir dans les espaces publics;

Déroulement de la marche virtuelle

-Parcours avec google map (si Wifi disponible)

-En sous-groupe: Photo imprimées des arrêts (3-5 photos de chacun des arrêts qui le démontre l'intersection sous des angles différents)

Pour chacun des arrêts

1. Nous aborderons les conditions de déplacement piéton principalement les thèmes de la sécurité et du confort.
2. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaises réponses : nous voulons savoir quel sont vos perceptions et votre expérience? Nous aurons la chance après la marche de détailler nos priorités et discuter de solutions potentielles. Pour l'instant, concentrons-nous sur un diagnostic des lieux et votre expérience vécue.

Lieux d'arrêt de la marche exploratoire (à réviser)

Arrêt 1 : Intersection X

Arrêt 2 : Abords du CLSC

Arrêt 3 : Intersection X

Groupe 1 : Arrêt 2 et 1

Groupe 2 : Arrêt : 3 et 2

Pour chacun des arrêts

A. Sécurité/Protection : Sécurité face à la circulation automobile, temps suffisant pour traverser la rue, visibilité , éclairage, sentiment de sécurité face à la circulation, circulation lourde, repères pour s'orienter, espaces sécuritaires aux intersections, protection contre les éléments (pluie, vent, neige), l'échelle de l'espace

Le sens de la rue, le nombre de voies, l'intensité de la circulation donnent-ils une impression de sécurité et de confort pour les piétons?

Respect de la signalisation

Intensité de la circulation

Vitesse de circulation

L'aménagement pour se sentir en sécurité	La traversée à l'intersection
• Est-ce qu'on peut « voir et être vue »? La visibilité est-elle bonne? Le site est-il adéquatement éclairé? Y a-t-il des cachettes à proximité ou des obstacles visuels? • Y a-t-il des repères visuels pour s'orienter? • Y a-t-il de l'achalandage autour? • Des points d'aide sont-ils accessibles (commerces, surveillants, téléphone, etc.)? • De la surveillance formelle est-elle présente (présence de patrouille, de vidéosurveillance, etc.)?	• Y a-t-il des feux de circulation ou feux piétons ou un arrêt? • Commentez la largeur de l'intersection. • Y a-t-il du marquage au sol pour bien encadrer le carrefour (ex. : ligne d'arrêt, passage piéton)? • Y a-t-il des problèmes lors de la traversée? • Y a-t-il un besoin de sécuriser par des mesures d'apaisement de la circulation ou d'autres mesures?

B. Confort : espace suffisant pour marcher, opportunités pour s'asseoir, opportunités pour regarder, opportunité pour parler et écouter (bruit bas), obstacles sur le trottoir, espace entre la chaussée, ombre, verdissement, entretien

Y'a-t-il assez d'espace pour marcher? • Les trottoirs ou les sentiers sont interrompus • Les trottoirs ou les sentiers ont des trous et/ou des fissures • Les trottoirs ou les sentiers sont obstrués par des poteaux, de la signalisation • Il n'y a pas de trottoir • Il y a un espace tampon entre le trottoir et la chaussée • La circulation nuit au sentiment de sécurité	L'espace est-il confortable? • Besoin de plus de végétation ombre • Besoin de plus de mobilier urbain pour prendre une pause • Espace insuffisant entre la chaussée et le trottoir • Besoin d'éclairage • Besoin d'entretien • Présence de bruit intense
--	---

C. Accès au bâtiment : porte facilement repérable, porte automatique, éclairage, main courante, marche, entretien, rampe pour personne à mobilité réduite, accès à la porte, identification de la porte

• Accessibilité universelle du bâtiment du CLSC (rampes d'accès, ouverture automatique des portes, etc.), état des accès, bruit, ombrage, verdissement. • Est-ce qu'il y a une bonne connexion entre l'espace et les bâtiments adjacents? • Les gens peuvent facilement marcher jusqu'à l'entrée du CLSC • Est-ce que les trottoirs conduisent jusqu'à l'entrée	
--	--

Feuille de notes sur le terrain

	Bons coups identifiés	Défis identifiés
Sécurité		

Confort		
Accès au bâtiment (Arrêt 2 seulement)		

DÉROULEMENT : Atelier professionnel CLSC Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Version : 30 octobre 2018

DATE : vendredi 2 novembre de 13 h 30 -16 h

LIEU : CLSC Olivier Guimond, salle Mercier Ouest (224) (capacité de 30 personnes dans la salle)

PARTICIPANTS : 10 – 18 personnes (professionnels d'aménagement, gestionnaire et directeurs des CLSC et du CIUSSS, Organisation influenceurs du milieu)

OBJECTIFS

- Partager le portrait de la situation issu des activités précédentes
- Partager les priorités énoncées par les usagers
- Créer une dynamique de résolution de problème
- Dégager des propositions de solutions d'aménagement et les étapes pour leur mise en oeuvre

FORMULE

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

ANIMATION

- Maître de cérémonie : Nilson (CRE)
- Présentation du projet : Nilson (CRE)
- 3 animateurs : Jolène Labbé (CEUM), Gabriel (TANDEM et Raphaël (TCAIM) pour animer les tables de travail en sous-groupes

TRAVAIL AVANT L'ATELIER : PAGE SOMMAIRE

Objectif : présenter les faits saillants du projet afin de familiariser les participants à l'avance de l'atelier; apporter les participants de commencer à réfléchir aux solutions et opportunités. Une page sommaire (recto verso par CLSC). Envoyé le lundi avant l'atelier.

Contenu de la page sommaire

- Carte diagnostique
- Faits saillants (préoccupations et priorités)
- Citations des marches et du sondage
- Suggestions d'amélioration des participants

HORAIRE DU DÉROULEMENT

HORAIRE	ACTIVITÉ
13h – 13 h 30	ACCUEIL (Raphaël et Gabriel dans l'entrée du CLSC, Amélie dans la salle) • Diriger les participants vers la salle (Raphaël et Gabriel) • Prise de présence des participants + dire à qu'elle table il/elle est placé.e (donner cocarde) (Amélie) • Collations et boissons
13 h 30	INTRODUCTION (10 min) • Mot de bienvenue • Présenter le projet et les partenaires • Présenter rapidement le déroulement de l'activité • Tour de table
13 h 40	ACTIVITÉ 1 : MISE EN CONTEXTE (15 min) (Nilson) • Partager le portrait de la situation, des priorités issu des activités précédentes (diagnostic, marches, sondage) pour chaque CLSC (5 min par CLSC)
13 h 55	ACTIVITÉ 2 : IDÉES DE SOLUTIONS + PLANS DE MISE EN PLACE (90 min) (Jolène, Gabriel et Raphaël) Objectifs : Créer une dynamique de résolution de problème; proposition de solutions d'aménagements par thème pour chacun des CLSC, plan de comment les mettre en place en tenant compte des opportunités (leviers, projet en cours, financement, etc.) Étapes par ronde de travail en sous-groupe (total de 3 rondes, 30 min par ronde) RONDE 1: Accès (M-E), Confort (OG), Sécurité (H-M) RONDE 2: Accès (OG), Confort (H-M), Sécurité (M-E) RONDE 3: Accès (H-M), Confort (M-E), Sécurité (OG) • En 3 sous-groupes (1 par thème : sécurité, confort, accès et accessibilité). Un thème sera associé à chaque CLSC par ronde. • Les groupes sont invités à développer plusieurs scénarios d'aménagements qui répondent aux défis et préoccupations identifiés pour chacun des thématiques. • Ensuite, chaque groupe priorise 2-3 trois scénarios pour lesquelles ils vont faire une petite liste de ses forces et limites • Ensuite, chaque groupe va commencer à penser de comment mettre en place leurs idées (acteurs clés, opportunités, leviers, financement, défis potentiels, etc.). Y-a-t-il des projets à connaître, des informations/enjeux à tenir en compte dans le cadre de scénarios proposés? *Les participants peuvent utiliser différents outils pour développer leurs scénarios (papier calque, carte cadastrale du site, feutres, etc.) *les animateurs agissent en rôle de soutien et prennent des notes sur le gabarit de pages de notes *maître de cérémonie circule pour aider les différentes tables et garde le temps

	<i>Livrable : une liste et/ou des designs des solutions et des opportunités pour chacun des thèmes pour chacun des CLSC</i>
15 h 25	PAUSE DE 15 MINS • collations et boissons pour les participants • animateurs décident ce qu'ils vont présenter lors de la plénière
15 h 40	ACTIVITÉ 4 : RETOUR EN GRAND GROUPE (BRAIN STORM COLLECTIF) (20 min) Objectifs : Créer une dynamique de résolution de problème; présenter les solutions/opportunités pour chacun des CLSC ; période d'échange pour identifier les opportunités pour des mettre en œuvre les solutions proposées • On retourne en grand groupe • Les trois animateurs présentent au grand groupe les constats pour chacun des CLSC. On voit les points de convergence et de divergences. • Pour chaque CLSC, période d'échange pour identifier des opportunités additionnelles qui n'ont pas été identifiées <i>Livrable : une liste bonifiée d'opportunités pour chacun des CLSC</i>
16 h	ÉVALUATION ET MOT DE LA FIN (5 min) + remplir feuille d'éval avant de partir Objectifs : Évaluer l'activité, sommaire des constats et idées identifiées lors de l'activité; remercier les participants, présenter les prochaines étapes. • Maître de cérémonie dit quelques mots de sommaire sur les constats de la journée (qu'est-ce que nous avons réussi à accomplir cet après-midi?), le suivi les prochaines étapes du projet **important de mentionner la possibilité de déposer un projet au Ministère du Transport et de la mobilité durable en vue de financer des aménagements pilotes • Maître de cérémonie explique l'activité d'évaluation et remercie les participants pour leurs présences • Animateurs distribuent les feuilles d'évaluation pendant le l'activité est expliqué et les collectent à la fin <i>Livrable : les feuilles d'évaluation complétées</i>

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

COMPTE RENDU DES ACTIVITÉS D'URBANISME PARTICIPATIF

AUTOMNE 2018



1. INTRODUCTION

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

1. SONDAGE ET MARCHES EXPLORATOIRES

2.1 OBJECTIF

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

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

2.2 PARTICIPATION

Sondage : 88 répondants au sondage entre juin et septembre 2018

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

Marches exploratoires :

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

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



2.3 RÉSULTATS PAR CLSC

CLSC Mercier-Est—Anjou

CARTE DIAGNOSTIQUE



*données proviennent de l'analyse terrain

AMÉLIORATIONS PRIORITAIRES IDENTIFIÉES

Problème	Explication
1. CLSC : débarcadère dans le stationnement	C'est difficile pour les véhicules à mobilité adaptée d'entrer (débarcadère étroit et mal placé, parfois en conflit avec le stationnement). De plus, il en manque un deuxième du côté ouest de l'entrée au CLSC
2. CLSC : trottoir sur la chaussée côté ouest du CLSC manquant	Absence de sentier piéton informel entre le trottoir sur Sherbrooke et l'entrée ouest (centre de prélèvement et entrée avec accessibilité universelle). Conflit entre autos et piétons dans le

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

CITATIONS DES PARTICIPANTS À LA MARCHÉ EXPLORATOIRE ET AU SONDAGE

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

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

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

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

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

CARTE DIAGNOSTIQUE



*données proviennent de l'analyse terrain

AMÉLIORATIONS PRIORITAIRES IDENTIFIÉES

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

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

CITATIONS DES PARTICIPANTS À LA MARCHÉ EXPLORATOIRE ET AU SONDAGE

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

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

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

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

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

CLSC Hochelaga Maisonneuve

CARTE DIAGNOSTIQUE



*données proviennent de l'analyse terrain

AMÉLIORATIONS PRIORITAIRES IDENTIFIÉES

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

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

CITATION D'UN PARTICIPANT À LA MARCHE EXPLORATOIRE ET AU SONDAGE

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

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

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

2. ATELIER DE SOLUTIONS DU 2 NOVEMBRE 2018

3.1 OBJECTIFS

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

3.2 FORMULE

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



3.3 PARTICIPATION

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

2.4 RÉSULTATS PAR CLSC

CLSC Mercier-Est—Anjou

THÉMATIQUE : CONFORT

Solutions proposées/priorisées par les participants :

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

THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les participants soulignent quelques problèmes supplémentaires :

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

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

Solutions proposées/priorisées par les participants :

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

THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

Solutions proposées/priorisées par les participants :

Toutes intersections

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

Intersection Bilaudeau/Sherbrooke

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

Intersection Taillon/Sherbrooke

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

CLSC Olivier Guimond

THÉMATIQUE : CONFORT

Solutions proposées et priorisées par les participants :

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

THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Solutions proposées et priorisées par les participants :

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

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

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

Scénarios débarcadère :

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

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

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

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

THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

Solutions proposées et priorisées par les participants :

Toutes les intersections dans les alentours du CLSC

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

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

Intersection Dickson/Sherbrooke

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

Intersection Louis Veuillot/Sherbrooke (en face du CLSC).

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

CLSC Hochelaga Maisonneuve

THÉMATIQUE : CONFORT

Solutions proposées et priorisées par les participants :

- Ajouter des bancs entre Desjardins et Pie-IX sur le côté nord de la rue Ontario
 - o Selon une participante urbaniste, il y aurait au moins de l'espace pour un banc supplémentaire sur ce tronçon.
- Revoir l'aménagement de l'aire d'attente extérieure du CLSC
 - o Mieux signaler la Station Bixi.
 - o Mieux signaler la présence des supports à vélo.
 - o 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).
 - o Réaliser avec le quartier une murale sur les espaces briqués des murs sous le *carport*. Mettre de la couleur. Rétroéclairer cette murale.

THÉMATIQUE : ACCÈS AU BÂTIMENT ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Solutions proposées et priorisées par les participants :

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

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

THÉMATIQUE : SÉCURITÉ

Solutions proposées/priorisées par les participants :

Intersection Desjardins/Ontario (en face du CLSC)

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

Intersection Pie-IX/Ontario

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

3.6 OPPORTUNITÉS IDENTIFIÉES POUR LA MISE EN ŒUVRE

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

3.7 CONCLUSIONS ET PROCHAINES ÉTAPES

Prochaines étapes du projet

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

CONTACTS

Pour tout savoir au sujet du projet, consultez [la page suivante ici](#)

Pour toutes questions concernant le projet, s'il vous plaît contacter :

Chargé du projet principal

Nilson Zepeda

Conseil régional de l'environnement de Montréal

514-842-2890, p. 224

nzepeda@cremtl.qc.ca

Partenaires du projet

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