

## Sommaire exécutif

La Ville de Montréal désire évaluer un projet immobilier résidentiel sur une partie des terrains du domaine de l'hôpital L.-H. La Fontaine. Un des volets considéré par la Ville est l'impact de ce projet sur la circulation et le stationnement, sujet du présent document.

Le gouvernement du Québec a donné, en 1997, l'autorisation à l'hôpital de se départir de 40 % du domaine foncier qui lui reste, afin d'en faire un développement immobilier résidentiel de 1 100 à 1 400 logements contenant des maisons isolées, jumelées ou en rangée et des immeubles à logement de 3 à 6 étages.

Le terrain de l'hôpital se situe dans le quadrant nord-ouest des axes formés par la rue Hochelaga et l'autoroute 25 dans l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve (figure 1.1). La zone à développer se trouve au nord et à l'ouest des bâtiments de l'hôpital sur des terrains non bâtis ou utilisés comme stationnement. Notons toutefois la présence d'une buanderie industrielle appelée à disparaître.

Les stationnements de l'hôpital qui seront supprimés par le projet seront relocalisés sur les terrains que conserve l'institution, de manière telle qu'il n'y aura pas d'impact sur le stationnement dans les quartiers résidentiels actuels et projetés.

L'étude de la situation existante ne montre pas de problèmes particuliers de circulation ou de stationnement. Dans la zone à l'étude les débits sur la rue Sherbrooke (entre la rue du Trianon et l'avenue Legrand) sont élevés durant les périodes de pointe (plus de 2 000 véh./h). Toutefois, la gestion efficace des feux de circulation permet de diminuer l'impact du trafic.

Le site à l'étude est particulièrement bien desservi par le réseau routier (rue Sherbrooke, rue Hochelaga, autoroute 25) mais également par le transport en commun (station de métro Radisson et nombreuses lignes d'autobus). La génération de déplacements automobiles due au projet est atténuée par la part modale importante du transport en commun et la nature du projet (résidentielle). Durant l'heure de pointe du matin, on comptera 638 déplacements émis ou attirés par le nouveau secteur résidentiel alors qu'il y en aura 777 durant l'heure de pointe du soir. Ces déplacements se traduiront par des débits additionnels de 263 et 320 véh./h respectivement le matin et le soir.

La géométrie des rues proposées permet une bonne accessibilité du nouveau quartier par les rues Sherbrooke et Hochelaga sans créer de trafic de transit significatif par le secteur résidentiel voisin. De ce point de vu, la rue Gamelin est une exception puisqu'elle constitue pour les nouveaux résidents un itinéraire attractif vers la rue Hochelaga, en direction ouest. L'impact du projet sur cette rue est de l'ordre de 20 véh./h durant les périodes de pointe.

Le sud du secteur résidentiel actuel verra son accessibilité améliorée depuis le sud par la nouvelle intersection formée par les rues Hochelaga et du Trianon.

Considérant le rôle majeur de la rue du Trianon pour desservir le nouveau quartier, elle devra être réalisée dès la première phase du projet.

Notons toutefois que l'accessibilité aux nouvelles résidences depuis l'est via la rue Sherbrooke n'est pas directe en raison de l'interdiction de tourner à gauche vers la rue du Trianon. En outre, depuis la sortie de l'autoroute 25 (en provenance du nord), les véhicules doivent traverser les 3 voies de la rue Sherbrooke (problème d'entrecroisement).

L'itinéraire recommandé est de continuer tout droit jusqu'à la rue des Groseilliers et de contourner le terminus d'autobus pour rejoindre la rue du Trianon. Des circuits alternatifs et plus rapides existent mais empruntent les voies de circulation privées des centres commerciaux de part et d'autre de la rue Sherbrooke. Cette problématique n'est pas nouvelle et a déjà été soulevée lors des études de circulation antérieures. Ces études avaient proposé des solutions. Leur mise en application serait certainement bénéfique pour le projet résidentiel car les itinéraires suivis par les clients de l'AMT sont identiques à ceux des résidents qui retournent chez eux. Une de ces solutions consiste à élargir la rue Sherbrooke de manière à ajouter une voie de virage à gauche. Cet élargissement n'est possible qu'en déplaçant au moins un édicule de la station de métro.

La grille de rue proposée est adéquate pour usages résidentiels à condition que suffisamment de stationnement hors rue soit construit pour les résidents et que le stationnement en rue soit réglementé de manière tel que l'entretien hebdomadaire permette de conserver une part de l'offre. À ce stade d'avancement du projet, la géométrie du giratoire proposée semble plus large que ce qui est nécessaire pour répondre aux besoins. Lors de la conception finale, un rayon externe inférieur à 15 m (typiquement 12,5 m) serait suffisant. Il faudra toutefois valider la faisabilité des manœuvres des véhicules lourds sur la géométrie finale.

Enfin, il faudra s'assurer que les aménagements routiers prévus soit en accord avec les normes et règlements liés à la présence des deux lignes à haut voltage exploités par Hydro-Québec. Les problèmes potentiels sont liés à la protection des pylônes, au déneigement, à l'installation des lampadaires, des panneaux de signalisation ou des feux de circulation.