

Avis de Daniel Chartier concernant le développement du site entourant l'hôpital Louis-H-LaFontaine.

L'Office de consultation publique de Montréal a tenu il y a quelques semaines une période d'information sur le projet de développement du site connexe à l'hôpital Louis-H-LaFontaine. Lors de ces rencontres, on pouvait ressentir une grande nervosité des citoyens vivant sur les rues adjacentes devant le risque d'augmentation importante du trafic véhiculaire dans les rues de Mercier-ouest, tout particulièrement sur les rues Pierre-de-Coubertin et de Marseille. Pour réduire ce risque, tout en développant le site de manière optimale, il faudrait absolument que le développement réalisé favorise d'abord l'usage du transport en commun, de la bicyclette et de la marche.

1. Prioriser l'accès au métro

La station de métro Radisson est connexe au site faisant l'objet de la présente consultation. Les zones voisinant une telle station de métro devraient normalement se situer parmi celles où l'utilisation du transport en commun est la plus élevée. Curieusement, les documents complémentaires au plan d'urbanisme de Montréal montrent que résidents des rues Beauclerck, Émile-Légrand, Lyall et Haig utilisent nettement moins le transport en commun que la plupart des résidents des autres zones situées à si petite distance de la ligne verte du métro.

Je pense que les désagréments subis par quiconque veut accéder au métro Radisson comptent parmi les facteurs qui freinent une utilisation plus fréquente du métro. Pour aller et venir au métro, les résidents de ces rues ont le choix entre deux maux. Le premier tracé force à marcher entre une suite de stationnements avec leurs véhicules qui empiètent souvent sur le trottoir et des automobiles roulant à grande vitesse sur la rue Sherbrooke qui les éclaboussent de sloche ou d'eau. L'alternative oblige à longer une station électrique, un stationnement temporaire et traverser une zone non déneigée théoriquement interdite d'accès. Le choix entre la lèpre ou le choléra !

La qualité de l'expérience piétonne que les gens du futur développement et les résidents actuels des rues Beauclerck, Émile-Légrand, Lyall ou Haig vivront en se rendant à pied au métro Radisson ou au centre commercial Versailles, devrait constituer un des critères centraux de design de la partie nord-ouest du futur projet.

En vertu de ce principe, il faudrait qu'un cheminement piétonnier, rapide, agréable et sécuritaire soit créé dans le prolongement de la rue Marseille et son raccordement vers la future rue du Trianon. Une telle construction devrait constituer une priorité claire dans la mise en œuvre du projet.

Il faudrait aussi étudier la possibilité de modifier la partie du projet située aux alentours de la buanderie de manière à assurer aux citoyens qu'un espace vert de grande qualité paysagère sera offert rapidement, même si le déménagement de la buanderie est remis à plus tard. Un petit espace vert, de type place publique probablement, pourrait être situé plus près des résidences existantes et permettrait aux piétons de longer ou de traverser un milieu agréable.

2. Une tour de personnes âgées près de la Place Versailles

Le promoteur a mentionné la possibilité de créer une ou des tours d'habitation pour personnes âgées près de la Place Versailles. Cette idée semble très prometteuse puisque cette clientèle est très peu susceptible d'utiliser intensivement l'automobile. La proximité du Loblaws, du centre commercial et du métro devrait combler plusieurs de leurs attentes habituelles en termes de lieux de rassemblement et de loisirs.

La hauteur de telles habitations pourrait même dépasser la limite proposée dans le projet actuel, étant donné que les terrains entourant le métro ont un zonage de 7 à 12 étages. Profitons pleinement de cette proximité du métro. Le flot de véhicules généré dans le quartier par de telles unités de vie devrait être infime même avec une forte densité d'occupants.

La moyenne d'âge du quartier est fort élevée. Pour cette raison, une partie importante des gens qui vivent actuellement dans le quartier devraient normalement quitter leurs résidences d'ici quelques années. Par exemple, je demeure sur un bout de la rue Mercier qui ne comptait que 3 enfants il y a treize ans. Aujourd'hui, c'est une quinzaine d'enfants qui vivent sur ce petit bout de rue parce que bien des gens âgés ont quitté et que de jeunes familles les ont remplacés. L'école Sainte-Claire, à proximité, qui a failli fermer par manque d'enfants est aujourd'hui pleine à ras bord ! La pyramide des âges du secteur connexe au développement pourrait changer de manière remarquable comme celui de mon environnement qui date des mêmes années environ. De telles résidences pour personnes âgées, visant des groupes socio-économiques divers, seraient probablement des destinations appréciées des résidents âgés du secteur qui recherchent à conserver un lien avec leur ancien milieu de vie.

3. Lien cyclable Mercier-ouest avec Mercier est

Actuellement, la traversée de l'autoroute 25, entre la rue Wilfrid-Pelletier et la rue Notre-Dame, constitue l'un des pires cauchemars pour les cyclistes de Montréal. En conséquence, le cycliste qui, comme moi ou mes filles étudiantes à l'école secondaire Édouard-Montpetit, vit dans Mercier-est et veut se rendre à vélo, en chaise roulante ou en patins à roulettes au centre commercial Versailles, à l'école secondaire Édouard-Montpetit ou à d'autres destinations de Mercier-ouest ou de Hochelaga-Maisonneuve doit prendre tout son courage ou son inconscience pour traverser l'autoroute 25.

La traversée la plus dangereuse est certes celle de la rue Sherbrooke, avec la présence d'un des très rares trèfles autoroutiers anti-urbains situés près de stations de métro. La rue Hochelaga est une traversée un peu moins pire, encore que mes filles me trouvent fou de l'utiliser régulièrement ! Une fois le viaduc de la 25 franchi, la plupart des cyclistes choisissent de bifurquer sur le campus de l'hôpital Louis-H-LaFontaine et de continuer sur la rue Pierre-de-Coubertin, ses parcs, son église Sainte-Victoire, sa caisse populaire et ses écoles, dont l'école secondaire Édouard-Montpetit. Quel plaisir de rouler sur cette rue chaleureuse, qui sent même très bon près de l'église Sainte-Victoire en mai ou juin lorsque les robiniers faux-acacias lancent leurs effluves parfumées !

Le tracé de la future piste cyclable en bordure de l'autoroute Souigny/Notre-Dame n'est pas encore déterminé semble-t-il. Idéalement, cette piste devrait se servir du sous-utilisé viaduc Souigny pour traverser la 25 et de là enjamber la bretelle d'accès vers l'autoroute Souigny jusqu'à la rue Hochelaga face à l'hôpital Louis-H-Lafontaine. De là, les cyclistes auraient le choix soit de continuer le long de Souigny, soit de bifurquer vers la rue Pierre-de-Coubertin ou sur la future rue du Trianon ou une piste cyclable à proximité de cette rue. Même si ce tracé idéal au-dessus de l'autoroute ne devait pas être retenu, la rue Hochelaga continuera d'être une alternative fréquentée par nombre de cyclistes qui trouvent le tracé actuel de la piste cyclable Souigny peu accueillant et fonctionnel pour leurs déplacements.

En conséquence, le projet de développement domiciliaire et de consolidation du campus hospitalier devrait être conçu de manière à ce qu'il soit encore plus facile et agréable aux cyclistes, chaises roulantes et patineurs à roulette d'accéder à la rue Pierre-de-Coubertin et à la rue du Trianon près du centre commercial Versailles.

Faudrait-il créer une piste cyclable à même le projet ? Probablement. Si oui, le tracé près de la ligne électrique aérienne semble plus intéressant en raison de la proximité de l'hôpital Louis-H-LaFontaine avec ses bâtiments patrimoniaux et son environnement verdoyant

L'emprise verte que l'on prévoit créer en bordure du poste électrique qui borde la rue Sherbrooke devrait être conçue de manière à permettre la création éventuelle d'un raccord cycliste ou piétonnier vers l'actuel corridor gris sis entre le poste électrique et les résidences, à l'arrière du motel Wandelyn. De cette façon, il serait possible à long terme d'offrir deux liens vers la rue Sherbrooke, celui de la rue du Trianon et celui entre les résidences et un poste électrique plus compact, espérons-le.

Piste cyclable ou non, il faut absolument que le passage en façade de l'hôpital Louis-H-Lafontaine demeure aisé pour les cyclistes, chaises roulantes roulettistes et piétons. Il faut aussi que le gabarit de la rue Pierre-de-Coubertin demeure semblable à la partie existante tout comme la future rue du Trianon.

Conclusion

En conclusion, avec certains changements, le projet de développement pourrait offrir des équipements et un milieu de vie complémentaire aux quartiers environnants tout en intégrant certains équipements desservant une population plus large. Les atouts que constituent le métro Radisson, la proximité de services commerciaux et la présence du site patrimonial de première qualité qu'est l'hôpital Louis-H-LaFontaine doivent guider la réévaluation du projet présenté. Le projet doit aussi être clairement conçu de manière à favoriser les piétons et cyclistes. Enfin, lors de la prochaine étape de présentation, il serait rassurant de voir comment non seulement le développeur prévoit modifier sa partie du site mais aussi comment un scénario plus clair de l'évolution future du site de l'hôpital pourrait influencer le contexte de développement de la partie nord du site, celle située à proximité du métro.

Daniel Chartier
Résident de Mercier est

Daniel Chartier
3200 Mercier
Montréal
H1I 5J4