

Harmoniser Lachine-Est

Par :

Simon Chamberland

Cosignataires :

André Aucoin,

Patrick Aucoin,

Simone Aucoin

Louise-Hélène Beaudet,

Pierre-Jean L'Heureux

et

Julie Thibaudeau

Lachine, le 28 mars 2019

1 Qui nous sommes.....	3
2 Un quartier ouvert	3
3 Un quartier accessible.....	4
3.1 Transports actifs.....	4
3.2 Transports collectifs.....	4
3.2.1 <i>Ligne rose</i>	4
3.2.2 <i>SRB : Service Rapide par Bus</i>	4
3.2.3 <i>Autobus réguliers</i>	4
3.2.4 <i>Train de banlieue</i>	5
3.3 Voiture électrique.....	5
3.4 Circulation automobile.....	5
3.4.1 <i>Saillies de trottoir</i>	5
3.4.2 <i>L'autopartage</i>	6
4 Un quartier pour tous.....	6
4.1 <i>Écoles</i>	6
4.2 <i>Garderies</i>	6
4.3 <i>Parcs</i>	6
4.4 Mixité sociale.....	7
4.4.1 <i>Intergénérationnel</i>	7
4.4.2 <i>La diversité des formes</i>	7
5 Un quartier résilient	7
5.1 Constats.....	7
5.2 Priorités.....	8
5.2.1 <i>Un contre-exemple pertinent</i>	8
6 Un centre sportif	9
7. Conclusion	9

1 Qui nous sommes

Nous sommes de simples citoyens de Lachine. Nous voulons une ville agréable pour tous. Nous désirons une ville dynamique. Nous croyons que le long terme vaut mieux que le court terme. Nous comprenons que nous sommes dans une crise écologique et que celle-ci a déjà un impact sur notre ville et qu'il faut nous y préparer.

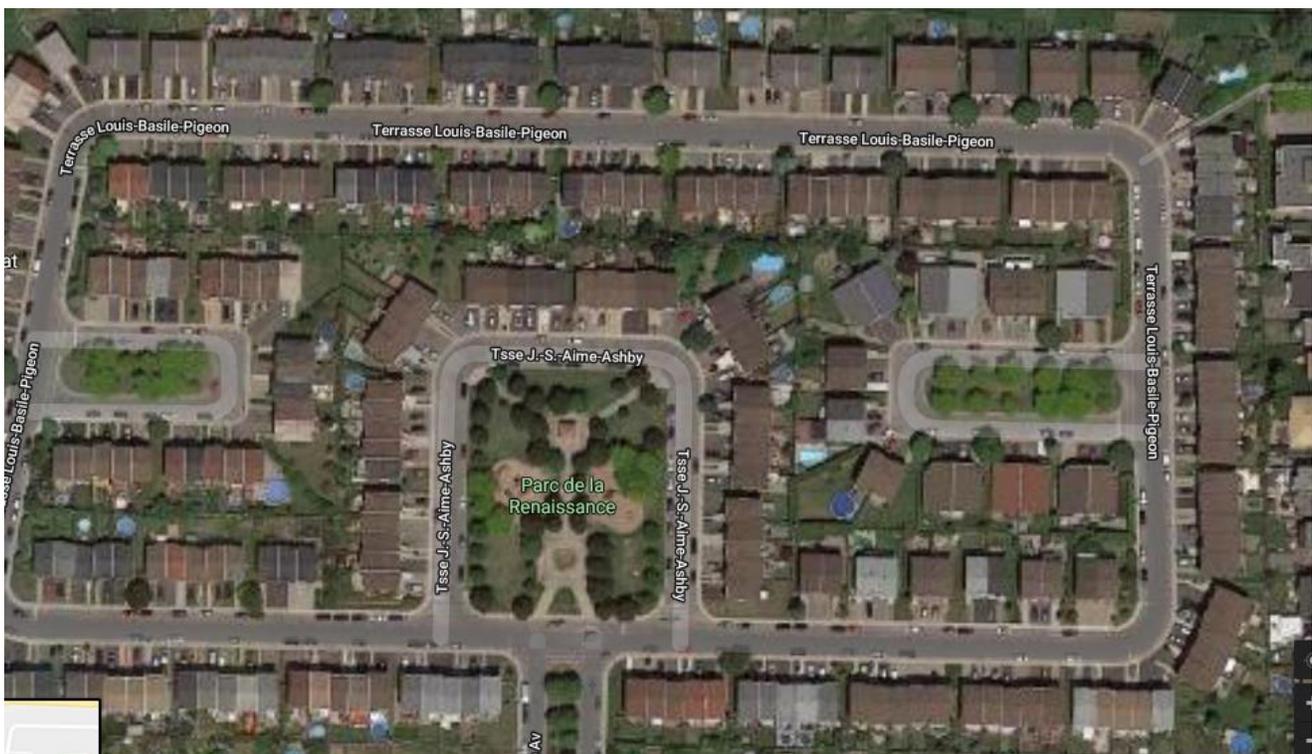
2 Un quartier ouvert

Nous pensons que le nouveau quartier doit être ouvert sur les rues existantes. Nous pensons que la rue Notre-Dame, la rue Saint-Louis et les avenues existantes doivent être prolongées dans Lachine-Est.

Cela permettrait d'aider les commerçants de la rue Notre-Dame qui deviendrait le point de chute pour les achats des futurs résidents de Lachine-Est. Tout le secteur existant profiterait d'une telle ouverture qui revitaliserait la rue Notre-Dame.

Il faut éviter les quartiers enclavés. L'enclavement crée un effet de ghetto et rend la circulation difficile.

Le quartier autour du parc de la Renaissance est un quartier enclavé (*image suivante, prise sur Google Maps*). La circulation est difficile et les citoyens demeurant au sud de la rue Sherbrooke ne peuvent pas profiter pleinement du parc. Nous observons que seuls les enfants qui vivent dans des maisons très près, soit ceux vivant sur la rue J.-S.-Aimé-Ashby vont au parc sans leurs parents. Ce parc est sous-utilisé. Évitions ces erreurs dans Lachine-Est.



3 Un quartier accessible

Le futur quartier devra, pour réussir à obtenir une densité de population permettant plus de services, être accessible. Les habitants de ce quartier ne devraient pas être dépendants de la voiture.

3.1 Transports actifs

Les rues enclavées allongent inutilement les temps de déplacement à la marche, décourageant cette dernière. Il faut rendre la marche sécuritaire et agréable. Des passages piétonniers entre les rues sont à considérer. Nous croyons que des trottoirs assez larges pour être déglacés et où l'eau de fonte ne crée pas des mares au coin des rues sont essentiels. Nous voulons des intersections sécuritaires.

Nous pensons que les cyclistes devraient être confortables 12 mois par année dans une ville. Les pistes bidirectionnelles sont un danger pour les cyclistes et ils sont nombreux à les éviter pour leur sécurité.

3.2 Transports collectifs

Le futur quartier devra favoriser l'usage des transports en commun.

3.2.1 Ligne rose

La ligne rose est une nécessité. Elle sera construite un jour ou l'autre. Mieux vaut prévoir de l'espace pour cette ligne.

3.2.2 SRB : Service Rapide par Bus

Un SRB ne semble pas être une solution durable. Dans les faits, l'expérience Montréalaise d'installation d'un SRB est catastrophique : l'explosion des délais et des coûts du SRB Pie IX, un projet plus simple est un avertissement pour tout gestionnaire désirant imposer ce mode de transport. La densité projetée de population est supérieure à la capacité des SRB. Investir dans un SRB nous priverait de ressources essentielles quand la nécessité d'un métro sera acceptée par les gouvernements supérieurs.

Nous ne recommandons pas d'investir dans un SRB pour Lachine. Ce serait un gaspillage de ressources et une solution mitoyenne valide pour quelques années seulement. Le coût d'opportunité est trop haut.

3.2.3 Autobus réguliers

Les autobus seront de plus en plus électrifiés. Il faudrait prévoir l'infrastructure électrique pour des recharges rapides, ponctuelles et partielles des autobus.

Nous proposons de travailler en amont avec la STM pour prévoir d'éventuels aménagements aux parcours d'autobus et même de prévoir où pourraient être les arrêts importants d'autobus. En sachant où seront situés les arrêts, nous pourrions bétonner la chaussée à ces endroits.

Ces endroits bétonnés résisteront mieux à l'énorme masse des autobus et éviteront la création de nid-de-poule où les autobus et automobiles fonceraient, arrosant au passage les passagers d'autobus en attente sur le trottoir.

3.2.4 Train de banlieue

Lachine-Est devra maximiser l'usage de la gare du Canal en favorisant les accès en vélo et à la marche. Le train de banlieue sera le mode de transport à favoriser vers le centre-ville en attendant la venue de la ligne rose. Les lignes d'autobus devraient s'harmoniser avec l'horaire de trains.

3.3 Voiture électrique

La voiture électrique est en croissance. Pour aider à son implantation, il faut des bornes de recharge à domicile. Le nouveau quartier devrait prévoir que les habitations permettront l'installation de bornes de niveau 2. Sans que les bornes soient installées immédiatement, il faut que les panneaux électriques des maisons, condominiums et appartements soient équipés d'un circuit et permettant l'installation ultérieure de bornes de recharge.

Il faudrait aussi prévoir quelques bornes publiques de niveau 3 pour que les visiteurs ayant des voitures électriques puissent recharger leurs voitures.

3.4 Circulation automobile

Cessons de penser en termes de fluidité des voitures. Pensons à la circulation des personnes et non à la circulation des voitures. Mesurons la débit de citoyens et non le débit de voiture.

Les avenues larges incitent les automobilistes à dépasser les limites de vitesse. Elles sont à proscrire. Les intersections trop larges ralentissent les piétons qui hésitent à les franchir et nuisent à la sécurité.

3.4.1 Saillies de trottoir

Des saillies de trottoir offrent plusieurs avantages :

1. En rétrécissant la rue, elles incitent les automobilistes à conduire moins rapidement;
2. elles diminuent la distance à franchir pour les piétons;
3. elles forcent les automobilistes à se stationner plus loin des intersections, ce qui rend les piétons plus visibles;
4. elles obligent les automobilistes à ralentir avant un virage;
5. elles permettent d'installer une signalisation routière bien visible;
6. elles permettent l'installation de verdure.

Pour ces raisons, nous recommandons l'installation de telles saillies près des écoles et sur les rues qui seront les plus passantes.

3.4.2 L'autopartage

Nous croyons qu'il pourrait être judicieux de prévoir des zones pour l'autopartage et des zones électrifiées, permettant la recharge des voitures.

4 Un quartier pour tous

4.1 Écoles

Il faut, en concevant le quartier, prévoir des écoles. Des écoles accessibles à la marche et en vélo. Évitions l'effet débarcadère qui rend pénible et dangereuse la circulation près de plusieurs écoles. Il devra y avoir des écoles nombreuses pour que les parents n'aient pas le réflexe d'aller mener leurs enfants en voiture.

Nous désirons éviter tant le transport par autobus que les expropriations ultérieures pour la construction d'école.

4.2 Garderies

Les garderies devraient être nombreuses et faciles d'accès. Les limites de vitesse basse et la facilité à aller mener ses enfants à la marche doivent être au considérées.

Les petits parcs sont idéals pour les garderies car les éducatrices et éducateurs peuvent y amener facilement les bambins.

4.3 Parcs

Au lieu de faire un seul gros parc sur le bord de l'eau, favorisons la multiplication des petits parcs. Ces petits parcs devraient être équipés de jeux d'eau pour contrer les canicules en plus d'être facilement accessibles aux familles d'âge préscolaire.

4.4 Mixité sociale

4.4.1 Intergénérationnel

Montréal a des maisons et édifices intergénérationnels depuis longtemps sur son territoire. Même avant les lointaines banlieues. Nous nommions ces immeubles des «-plex», soit les duplex, triplex, quadruplex... des immeubles où les personnes âgées peuvent habiter le même immeuble que leurs familles. C'est un modèle à conserver et à développer.

Les propriétaires occupants sont souvent ceux qui maintiennent le mieux la valeur de leurs immeubles. Favorisons ce modèle pour les immeubles à logements car c'est aussi un bon moyen d'accéder à la propriété.

4.4.2 La diversité des formes

Des sortes multiples d'habitations permettent de multiplier les opportunités pour une véritable mixité. Les habitations les plus denses devraient être celles les plus près des stations de la ligne rose.

5 Un quartier résilient

5.1 Constats

Les changements climatiques coûtent cher. Les spécialistes prévoient les conséquences suivantes :

- Des canicules plus intenses et plus longues;
- Des averses violentes plus fréquentes;
- Des épisodes de verglas plus présents;
- Des tempêtes de neige avec des chutes dépassant le 30 cm plus fréquentes.

À chaque été nous avons des averses violentes. En 1987, il est tombé 105 mm de pluie en 2 heures sur Montréal. En 2018, la canicule a tué des personnes vulnérables. Nous avons eu, cet hiver, plusieurs épisodes de verglas. Nous avons des tempêtes de vent. Ces phénomènes seront de moins en moins rares. L'exceptionnel deviendra plus fréquent et nous ne pouvons pas ignorer les avertissements des climatologues.

5.2 Priorités

Il faut donc s'adapter. C'est plus facile de prévoir que de corriger. Lorsqu'il y aura des évènements météorologiques extrêmes si ce quartier résiste mieux, les services d'urgence pourront concentrer leurs efforts dans les autres quartiers.

Pour rendre Lachine-est résilient il faut :

1. Éviter les îlots de chaleur;
2. Maximiser la présence d'arbres;
3. Favoriser l'absorption d'eau par le sol par des surfaces végétales et des pavés perméables ou ajourés;
4. Favoriser, pour les toits plats, des toitures végétales ou, à défaut, assez pâles pour augmenter l'albédo;
5. Concevoir des zones tampons pour recevoir les averses abondantes et soudaines qui seront plus présentes;
6. Prévoir des trottoirs faciles à déglacer;
7. Prévoir des endroits où entreposer la neige quelques jours après une tempête, pour que tous puissent se déplacer facilement en attendant le chargement de la neige;
8. Prévoir des corniches assez larges pour que les fenêtres ne soient pas exposées à la pleine lumière du soleil en juin et juillet.

5.2.1 Un contre-exemple pertinent

Les quartiers de maisons en rangées (*image suivante, photo Simon Chamberland*) sont malheureusement à éviter.



- Les rues sont, l'été, des îlots de chaleur;
- Lors des pluies abondantes, l'eau s'écoule vers les garages de ces maisons;
- Il y a peu d'espace pour les arbres;

- Les entrées privées rapprochées multiplient les dénivelées sur les trottoirs, rendant ces derniers difficiles à déneiger et déglacer et compliquant les déplacements des personnes à mobilité réduite;
- Les voisins ne savent pas où mettre la neige.

6 Un centre sportif

Il n'y a pas de centre sportif à Lachine. Nous croyons que Lachine-Est pourrait en accueillir un.

Plusieurs arguments sont en faveur de l'installation d'un tel centre sportif :

- La proximité de la gare du canal et de l'éventuelle ligne rose;
- La proximité des écoles;
- le centre sportif serait à mi-chemin entre le magnifique centre sportif de Dorval et l'Aquadôme de Lasalle.

Un tel centre sportif profiterait à tous les Montréalais et même accueillir des compétitions sportives en étant accessible en métro (ligne rose) et en train de banlieue.

Un tel centre renforcerait le sentiment d'appartenance à Lachine. Nous avons besoin de renforcer ce sentiment et d'offrir des activités sportives dans des installations attrayantes pour diminuer le vandalisme et rendre la vie communautaire plus agréable.

7. Conclusion

Quelques citoyens ont pris le temps d'écrire ensemble ce petit mémoire de quelques pages. Des spécialistes en urbanisme et en adaptation aux changements climatiques parleront aussi. Écoutons-les. Servons-nous de l'expertise existante.