

En préparant notre allocution, nous avons voulu rendre hommage aux personnes qui ont porté le projet du site Louvain Est depuis 2007. Ce projet est réellement exemplaire tant par son contenu que sa transparence au fil du temps. Le leadership de Mme Raymond, présidente du comité de pilotage de Solidarité Ahuntsic mérite d'être signalé. Voilà pourquoi ce texte sera court et concis-puisque le bureau de projet partagé et des experts ont déjà élaboré cette excellente proposition que nous reprenons à notre tour.

Nos sources principales sont le *Document d'information 2020*, et l'étude *PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE LOUVAIN EST : Analyse et recommandations pour une mobilité active* par Priscilla Viola de la Faculté de l'aménagement à l'université de Montréal réalisée pour le Bureau de projet partagé de la Ville de Montréal, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et Solidarité Ahuntsic. Nous avons obtenu l'approbation de notre démarche par Mme Viola

Nous souhaitons des aménagements conçus :

- Afin d'intégrer l'écoquartier dans le paysage et l'environnement actuels des résidents du voisinage
- Afin de créer 1km en continu d'agriculture urbaine
- Afin d'offrir un accès direct au Métro Sauvé et train de banlieue
- Afin d'améliorer la sécurité des déplacements actifs et d'éviter l'apparition d'une ligne de désir traversant St-Hubert
- Afin de respecter les avis des experts et le nouveau processus de gouvernance

Nous suggérons une passerelle verte au-dessus de la rue St-Hubert

Création d'un « pont » avec l'environnement et les résidents actuels.

Dans le document d'information on sent bien le désir du comité de pilotage, l'écoquartier doit bien s'intégrer avec l'environnement existant. Malgré les études qui suggèrent des pistes de solutions, la mouture actuelle du projet ne retient pas toutes les recommandations.

Entre autres, l'enclave créée par la voie ferrée dirigera l'essentiel du trafic vers le sud et les résidents actuels du domaine St Sulpice. Aucun lien n'est proposé dans l'axe Est-Ouest.

Dans le *Rapport d'information 2020*

“ Dans le cadre de la conception du plan d'ensemble, la trame de l'écoquartier a été déterminée de façon à optimiser la perméabilité, la sécurité et l'ancrage au quartier, par le biais des principes de design urbain suivants :

- un dimensionnement des îlots qui permet un développement convenable pour les typologies d'habitation souhaitées et des cours suffisamment spacieuses pour permettre une occupation par les résidentes et les résidents;
- la connexion au contexte immédiat par le prolongement du domaine public existant, tant au niveau physique que visuel;
- un caractère d'espaces ouverts (publics et privés) en lien avec le contexte existant.

De plus, l'aménagement de toutes les composantes du domaine public priorise le confort, la sécurité et l'efficacité des parcours piétons et cyclistes. »

Préoccupation pour les résidents des HLM existants

L'environnement actuel du site Louvain Est est composé de plusieurs HLM existants à proximité (moins de 1km) ;

- HLM OMHM-Habitations Berri-Lajeunesse 112 unités d'habitations
- HLM Habitation St-Hubert 43 unités d'habitations
- HLM Habitations Saint Sulpice 152 unités d'habitations

L'acceptabilité sociale pour un tel projet est forte chez les des organismes communautaires. Qu'en est-il des résidents des HLM à proximité qui n'ont pas de voix? Pourtant ils habitent autant dans un désert alimentaire que les futurs résidents de l'écoquartier. Ils ont, selon nous, tout autant droit aux bénéfices de l'écoquartier que les futurs résidents. Un accès direct aux fruits et légumes frais serait bénéfique.

Pôle alimentaire

Selon le **Rapport d'information 2020**;

“Un désert alimentaire est un secteur qui procure un faible accès à des commerces pouvant favoriser une saine alimentation et qui est défavorisé sur le plan socioéconomique, selon l'Institut national de santé publique du Québec.

Concrètement, cela veut dire un endroit, en milieu urbain, où il n'y a pas de commerces alimentaires dans un rayon de 1 km et qui est défavorisé. -La défavorisation est mesurée en tenant compte du taux d'emploi, du niveau de scolarité et du revenu moyen. »

L'écoquartier Louvain Est inclut un pôle alimentaire qui favorisera l'accès à des aliments de qualité à prix abordable et la création d'emplois et d'opportunités d'insertion professionnelle sur le site. Guidé par la vision d'un système alimentaire de proximité, ce concept repose sur un modèle de production et de consommation en circuit court, de distribution solidaire et de transformation des aliments, supporté par des actions locales d'agriculture urbaine ».

Opportunité

Coulée verte = 1 km d'agriculture urbaine

Le sentier polyvalent actuel est déjà d'une grande richesse écologique, il a été conçu par Hydro Québec en collaboration avec Ville en Vert. Près de 880 mètres de surface minérale a été remplacé par 115 arbres, au-delà de 600 arbustes et 700 vivaces. Sur ce parcours se trouve :

- Le Jardin 'Au Courant de l'Agriculture urbaine' géré par Ville en Vert. Ville en vert a mis en place un jardin de production maraîchère éducatif. Le but du projet est de produire des fruits et légumes ultras locaux et sensibiliser les résidents de l'arrondissement à l'importance de produire et consommer localement ses aliments. Les légumes produits sont remis à un organisme de bienfaisance locale. De plus, en vue de l'établissement d'une nouvelle réglementation permettant l'aménagement d'un poulailler chez les citoyens de l'arrondissement, Ville en vert a intégré dans ce projet un projet-pilote de poulailler éducatif.
- Le Jardins Communautaires Christ-Roi, 27 lots de 9,3m² et 6 lots de 18,6m², aucun intrant chimique, compostage

- Un verger urbain. Ce verger a pour but de sensibiliser le public au bienfait ornementales des arbres fruitiers. Les résidents du quartier peuvent y faire la cueillette.

Il ne reste qu'à lier ce sentier à la coulée verte de l'écoquartier, ainsi qu'à sa serre et à sa production alimentaire extérieure pour en faire 1 km d'agriculture urbaine en continu, un exploit pas banal que l'arrondissement pourrait mettre en valeur.

Dans le **Rapport d'information 2020**

« La Coulée verte représente le Cœur de l'écoquartier. Dans l'écoquartier, la Coulée verte et son réseau blanc hivernal constituent la colonne vertébrale qui structure l'espace piéton, en permettant :

- la mise en réseau des différents espaces publics et semi-publics (cours intérieures);
- le parcours de la Coulée verte à travers les îlots situés en bordure de la rue Saint-Hubert et de l'avenue Christophe-Colomb prolonge, de part et d'autre des servitudes aménagées, la connexion avec les rues existantes.

Dans l'axe est-ouest, la connexion des principaux lieux d'origine et de destination du secteur (station de métro Sauvé et gare Ahuntsic, parc Frédéric-Back, parc Henri-Julien, etc.) pourrait être améliorée. Nous suggérons l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue de Louvain Est et le prolongement vers l'est du sentier multifonctionnel du corridor Charland-Fleury. Enfin, les principales intersections du secteur devront être réaménagées de façon à ce que les usagères et usagers les plus vulnérables, les piétonnes et piétons ainsi que les cyclistes puissent traverser les rues de façon sécuritaire. »

Sécurité

Dans *PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE LOUVAIN EST : Analyse et recommandations pour une mobilité active* par Priscilla Viola

“Les principaux points de conflit et de risque d'accidents pour les piétons sont les possibles lignes de désir vers la station de métro qui passent par les rues Lajeunesse et Berri. Une ligne de désir décrit l'itinéraire que les personnes (piétons et cyclistes) empruntent spontanément, généralement en diminuant la distance, quels que soient les efforts pour contrôler leurs mouvements (Colville-Andersen, 2018). Tel que décrit précédemment, le sentier polyvalent sur le terrain d'Hydro se termine à la rue Frémont. Les piétons (et les cyclistes) peuvent choisir de continuer sur un chemin qui traverse le terrain entre les rues Lajeunesse et Berri, car c'est un itinéraire plus direct vers le métro. Cependant, il n'existe pas de traverse piétonne à cet endroit, il n'y a aucune signalisation indiquant aux automobilistes et aux cyclistes la possible présence de piétons qui traversent la rue. Le problème existe aussi sur la rue Berri, avec un facteur aggravant qui est la présence d'un arrêt d'autobus de l'autre côté de la rue et d'une piste cyclable-sans signalisation.

Une piste de solution

Dans le cas du quartier Louvain Est, une des solutions possibles est d'augmenter et d'améliorer l'offre d'infrastructures cyclables autour du site, par des aménagements favorisant les cyclistes et leur sécurité. La figure 32 montre une proposition visant à bonifier les infrastructures cyclables. De plus, pour rendre le vélo plus attrayant, des vélos partagés et un endroit sûr pour garer les vélos pourraient être aménagés.

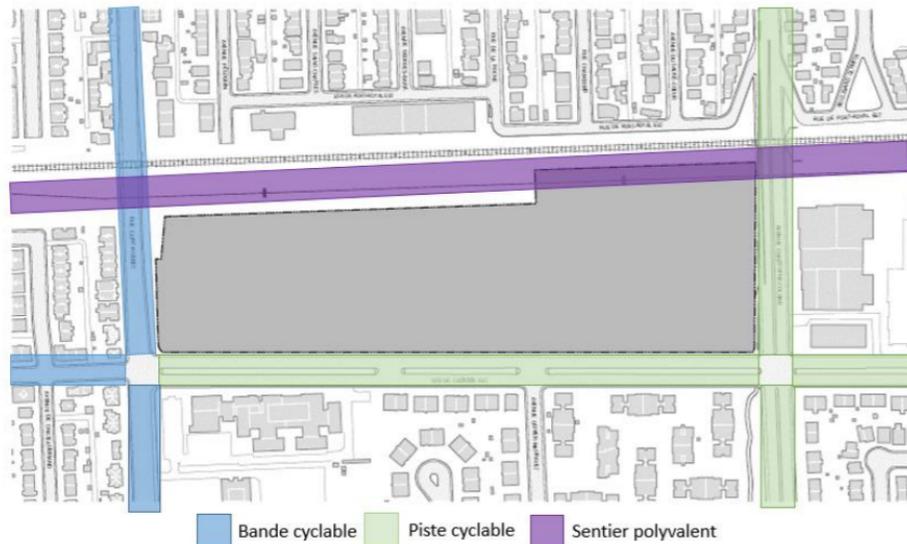


Figure 32 : Proposition d'aménagements cyclables. Source : Ville de Montréal et P. Viola

Accès au Métro Sauvé et train de banlieue

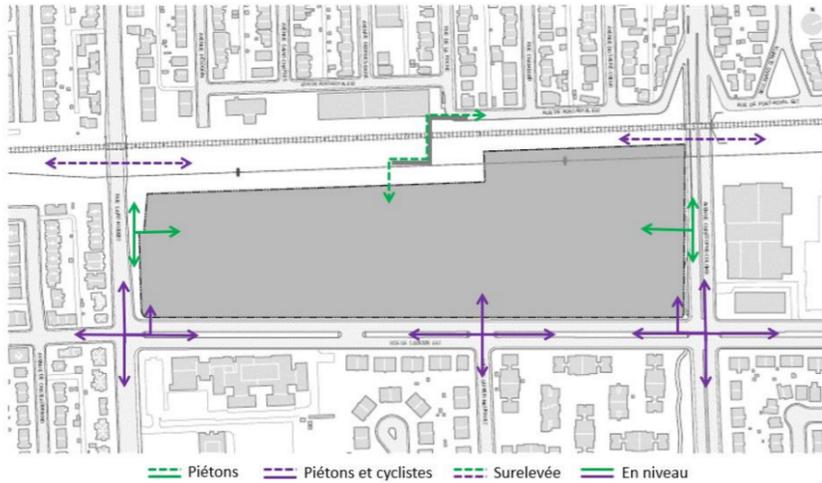
Afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun, leur offre et l'accès doivent répondre aux besoins et aux désirs des personnes. Une des façons de rendre le métro plus attractif serait d'améliorer l'accès à la station Sauvé. La connexion entre le quartier Louvain Est et le métro à vélo peut être encore plus sûre si, tel que suggéré précédemment, il y avait une amélioration de l'infrastructure cyclable existante. De plus, il serait intéressant d'offrir un endroit sécuritaire pour garer les vélos et aussi une station BIXI près de la station Sauvé. Il serait idéal de relier la piste cyclable de la rue Lajeunesse à la station de métro (via la rue Sauvé Est), permettant ainsi une connexion complète par des infrastructures cyclables entre le quartier Louvain Est et la station de métro

Priorité aux personnes. Il est courant que les propositions et solutions pour les voitures ou pour les déplacements motorisés soient toujours pensées au premier plan et que les solutions pour ceux qui se déplacent de manière non motorisée soient pensées comme une adaptation dans l'espace qui « reste ». Cette idée de ne pas prioriser l'aménagement des espaces pour les personnes est la base du concept de l'arrogance de l'espace (Colville-Andersen, 2018).

Dans ce contexte, les propositions pour le quartier Louvain Est visent à rompre cette tendance à l'urbanisation arrogante et dépendant de la voiture. L'arrondissement reconnaît que le transport actif doit être valorisé et que l'espace et la protection des piétons et des cyclistes doivent être garantis (Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2019). Un endroit planifié sans la pression de faire des espaces prioritaires pour les voitures fournirait un catalyseur pour une meilleure planification urbaine, garantissant que les zones urbaines sont planifiées autour des personnes (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

Toutefois, réaménager un endroit en pensant à des personnes peut être un défi lorsqu'il s'agit des lieux avec des routes à grande vitesse, des viaducs, et des ponts, entre autres. Dans les villes construites pour les voitures, les gens doivent s'adapter pour se déplacer rapidement et directement à leur destination, ce qui n'est pas toujours la façon la plus sécuritaire, comme le montre le concept de lignes de désir

(Colville-Andersen, 2018) discuté précédemment. Ainsi, une façon d'encourager les modes actifs serait de fournir des accès multiples au quartier Louvain Est, en privilégiant toujours les personnes. La figure 38 ci-dessous illustre plusieurs aménagements possibles:



Figures 38 : Exemples de possibles accès à l'écoquartier Louvain Est. Source : Ville de Montreal et P. Viola.

Sentier polyvalent

La priorisation de la sécurité des déplacements actifs peut rencontrer un obstacle dans la présence des viaducs de la voie ferrée des rues Saint-Hubert et Christophe-Colomb. Les viaducs constituent une barrière pour les piétons et les cyclistes qui veulent traverser ces rues. À côté de la voie ferrée il existe un sentier polyvalent dans le terrain d'Hydro-Québec qui aurait une connexion potentiellement plus directe au métro Sauvé, reliant via la rue Lajeunesse.



Viaduc avenue Christophe-Colomb



Viaduc rue St-Hubert

Figures 39 (gauche) et 40 (droite) : Viaduc au côté de la voie ferrée. Source : Bureau de projet partagé Louvain Est, 2019

Un pas vers l'objectif de promouvoir la marche et le cyclisme dans le quartier serait de créer un environnement favorable à la mobilité active dans l'entourage du site. L'installation d'une passerelle, permettrait aux gens de traverser les rues St Hubert ou Christophe-Colombe en toute sécurité, rapidement et directement. L'aménagement de certaines infrastructures sont autorisées sur le terrain d'Hydro-Québec, telles que les parcs, aménagements paysagers, jardins partagés, clôtures, stationnement, pistes cyclables, etc. (Bureau de projet partagé Louvain Est, 2019). Ainsi une telle installation pourrait être envisagée.

En plus d'encourager, tous les déplacements actifs, l'installation d'une passerelle pourrait offrir encore plus de sécurité aux utilisateurs les plus vulnérables, tels que les enfants et adolescents et les aînés. Il est important de souligner que, selon les données de l'enquête OD 2013, les enfants et les jeunes jusqu'à 20 ans représentent le plus grand groupe parmi les cyclistes et les piétons à Ahuntsic. »



Figures 41 (gauche) et 42 (droite) : Espace disponible sur le terrain d'Hydro. Prise de vue : P. Viola

En conclusion, bien que l'idée ne soit pas nouvelle et a été soulevée comme piste de solution par des experts à des problèmes envisagés de l'écoquartier, **nous réitérons le besoin d'une passerelle verte au-dessus de la rue St-Hubert pour les raisons suivantes;**

- Un accès direct au Métro Sauvé et train de banlieue
- Amélioration de la sécurité et prévention d'une ligne de désir traversant St-Hubert
- Afin d'intégrer le quartier actuel tant visuellement qu'avec l'intégration des résidents des HLM à proximité
- Afin de créer 1km en continu d'agriculture urbaine
- Afin de respecter les avis des experts et le nouveau processus de gouvernance

En vous remerciant d'avance pour votre considération et les efforts considérables déployés pour en faire un projet exemplaire.

Stéphane Barsalou et Jacques Lebleu, résidents d'Ahuntsic depuis de nombreuses années

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P112/5-1-3_2020_automne_mobilite_active_louvain_est_priscilla_viola.pdf

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P112/3-1_louvaindocumentinfo_20210308.pdf