

Secteur des
Faubourgs



Association pour la Mobilité Active de Ville-Marie AMA-VM

Table des matières

1. Mission de l'Association	2
2. Contexte du mémoire	3
3. Consultations de l'AMAVM au cours de l'été 2020	4
3.1. Objectifs	4
3.2. Première consultation - Les aménagements estivaux	4
3.3. Deuxième consultation - L'avenir de la rue Ontario entre Berri et De Lorimier	5
3.4. Conclusion	8
4. Diagnostic spatial des collisions routières et de la vulnérabilité aux vagues de chaleur	10
4.1. Situation	10
4.2. Plan d'action local en résilience environnementale	11
4.3. Conclusion	14
5. Proposition d'un plan de réappropriation des rues	15
5.1. Principes du plan	15
5.2. Stratégies du plan	15
5.3. Vision active des Faubourgs	16
5.4. Cœur vert des Faubourgs	18
5.5. Cœur du Village	19
5.6. Liste d'autres interventions proposées	21
6. Conclusion : l'avenir des Faubourgs	22
7. Références	24

Auteurs :

Karim Kammah, Simon Paquette, Gale Pettus, François Dandurand, Nicola Zoghbi

1. Mission de l'Association

L'Association pour la Mobilité Active de Ville-Marie (AMA-VM) est un organisme communautaire bénévole souhaitant transformer la mobilité dans l'arrondissement montréalais de Ville-Marie.

L'objectif de l'association est de développer des infrastructures conviviales de mobilité active, que ce soit pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite ou tout autre mode de transport actif (planche à roulettes, unicycle, patins à roues alignées...). Le verdissement et la complémentarité avec les transports collectifs sont jugés essentiels à la mission de l'Association.

Les objectifs de l'Association comptent notamment la réduction maximale des personnes blessées sur les routes (Vision zéro), l'accessibilité universelle aux espaces urbains, la neutralité carbone, la réduction drastique des sources de pollution, notamment visuelle et sonore, l'accessibilité équitable aux infrastructures d'activité physique et la réappropriation des milieux de vie par les personnes qui y vivent.



Contact : ama.ville.marie@gmail.com

2. Contexte du mémoire

Lors du premier PPU des Faubourgs, l'AMAVM a soumis un mémoire pour présenter sa vision et des recommandations. Trois dimensions résument ce qui a alors été proposé :

- Apaiser, ralentir et diminuer la place des automobiles et des camions;
- Sécuriser et faciliter les cheminements piétonniers et cyclables en priorisant ceux des enfants et en agissant sur les impacts des chantiers;
- Développer massivement les transports collectifs et les incitatifs pour les utiliser.

La liste détaillée des recommandations faites dans le premier mémoire est dans l'annexe 1.

Depuis ce temps, l'arrondissement et la ville ont mis à jour leur vision des Faubourgs, ont continué à faire évoluer leur vision des enjeux urbains, ont présenté et adopté de nouveaux plans et ont continué à réaliser des interventions dans l'environnement des Faubourgs, notamment dans l'optique de la vision développée dans le PLD des Faubourgs.

Afin de s'adapter à cette réalité, l'AMAVM a adopté trois objectifs pour réaliser ce mémoire :

1. Approfondir les recommandations du premier mémoire en consultant la population,
2. Prioriser certains territoires d'intervention de manière rationnelle et
3. Concrétiser et détailler nos recommandations d'aménagement proposées dans le premier mémoire.

En ce sens, dans le cadre de ce nouveau mémoire, nous avons réalisé :

- 1) Deux consultations durant l'été 2020, la première sur les aménagements estivaux et la seconde sur l'avenir de la rue Ontario ;
- 2) Un diagnostic spatial des collisions routières et de la vulnérabilité aux vagues de chaleur ;
- 3) Une proposition de plan de réappropriation des rues.

3. Consultations de l'AMAVM au cours de l'été 2020

3.1. Objectifs

À la fin du printemps et durant l'été 2020, l'Association pour la mobilité active de Ville-Marie (AMAVM) a réalisé deux consultations en ligne portant sur la mobilité. Ce document présente ces consultations, leurs faits saillants ainsi que les constats que notre association en tire.

Ces données ont également été soumises directement à l'arrondissement de Ville-Marie lors du conseil d'octobre 2020.

3.2. Première consultation - Les aménagements estivaux

Durant le printemps, la ville de Montréal et l'arrondissement de Ville-Marie ont installé des corridors sanitaires, ont retiré certains de ces corridors et ont lancé le programme de voies actives et sécuritaires (VAS).

L'AMAVM a réalisé ce premier sondage en ligne afin d'avoir une meilleure idée de la réception des corridors et des VAS afin de déterminer où se diriger pour la suite.

Ce sondage portant spécifiquement sur les aménagements COVID a été partagé en ligne sur de nombreux groupes Facebook des quartiers de Ville-Marie ou portant sur la mobilité montréalaise. 105 réponses ont été recueillies entre les 18 et 22 mai 2020.

Parmi les 105 personnes ayant répondu au questionnaire, 97 d'entre elles ont affirmé résider dans Ville-Marie.

Le plus important fait saillant du sondage est que 41 personnes sur les 105 ont mentionné de leur propre chef la rue Ontario comme devant recevoir des aménagements. Parmi les autres axes les plus mentionnés, on compte Sainte-Catherine (17), Rouen (13), Saint-Denis (10), De Maisonneuve (9) et Atateken (8).

Évidemment, le sondage portait sur les aménagements à réaliser dans le cadre de la pandémie, mais la clarté des résultats identifiant la rue Ontario relève un problème sous-jacent qui mérite qu'on s'y attarde. En ce sens, cette information a été déterminante dans la suite des démarches de l'Association, car à la suite de ce constat, l'AMAVM a décidé de réaliser une seconde consultation plus approfondie sur la rue Ontario.

3.3. Deuxième consultation - L'avenir de la rue Ontario entre Berri et De Lorimier

Cette deuxième consultation en ligne portant spécifiquement sur la rue Ontario a permis de récolter 237 réponses entre le 20 juillet et le 14 septembre 2020. Le titre était clair que la consultation portait sur le tronçon précis entre Berri et De Lorimier.

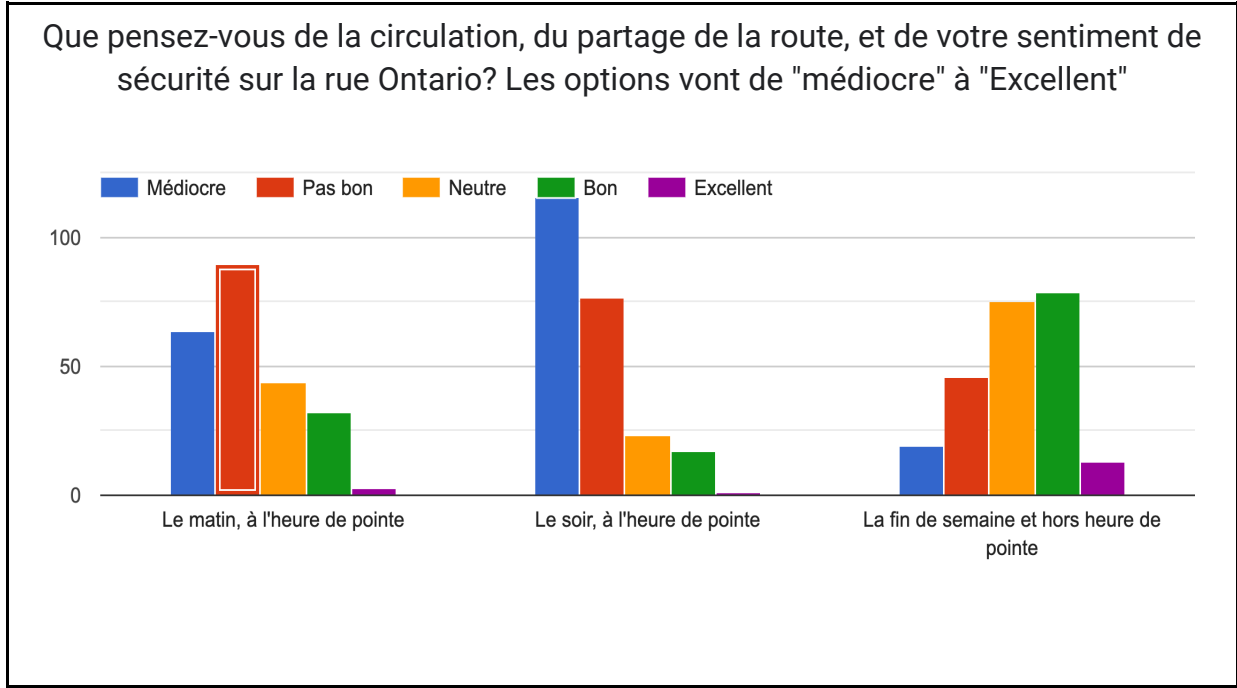
Parmi les personnes y ayant répondu, on en compte 82% s'identifiant comme résidant dans le Centre-Sud, 2% comme commerçant sur la rue Ontario ou dans le Centre-Sud et 1% comme résidant dans un des quartiers limitrophes dans Ville-Marie. Les 15% restants sont essentiellement composés de personnes résidant ailleurs à Montréal.

Parmi les principaux motifs de déplacement sur la rue Ontario, 87% des personnes ayant répondu indiquent y faire des achats, 65% y réaliser des services récréotouristiques (incluant bars et restaurants), 54% pour y transiter vers un autre quartier montréalais, 41% car elles y habitent, 18% pour y transiter vers le pont Jacques-Cartier et 12% pour y travailler. Ces motifs expliquent que la moitié répond fréquenter la rue au moins 4 fois et plus par semaine. 25% indiquent y passer au moins une fois par semaine et 18% environ quelques fois par mois. Ainsi, environ 94% des répondants ont un usage assez régulier de la rue Ontario.

Parmi les types de mobilité, 84% des personnes se rendent sur la rue Ontario à pieds, 64% à vélo, planche à roulettes ou patins à roues alignées, 33% en automobile ou véhicule en libre-service (VLS), 26% en transport collectif et 7% en taxi, Uber ou Eva.



Image 1. La circulation de transit vers l'ouest bloque la rue Cartier.



Comme le montre les réponses relatives au ressenti sur la circulation, le partage de la route et le sentiment de sécurité sur la rue Ontario, on peut voir que les impressions sont mauvaises, particulièrement aux heures de pointes.

Les répondants considérant cela médiocre ou pas bon sont 66% à l'heure de pointe du matin et 82% à l'heure de pointe du soir. Les fins de semaines et hors heures de pointes étant plus nuancées en raison du plus faible nombre de personnes empruntant la rue Ontario depuis ou vers le pont Jacques Cartier.

Finalement, pour ce qui est des idées d'amélioration de la rue, nous avons testé plusieurs propositions, incluant la mise à sens unique entre Atateken et Papineau, telle que proposée dans le document du second projet de PPU des Faubourgs.



Image 2. La circulation de transit bloque le travers piéton de la rue Panet

La liste des positionnements, en ordre décroissant de personnes en faveur :

Idée, proposition	Bonne ou très bonne idée	Neutre	Mauvaise ou très mauvaise idée	Différence Pour - Contre
Verdir davantage	94%	6%	0%	+94%
Mieux baliser les traverses piétonnes avec la peinture au sol	85%	15%	0%	+85%
Mettre en place des feux pour vélos ainsi que des sas vélos	75%	16%	9%	+66%
Animer la rue	72%	22%	6%	+66%
Donner plus de temps aux piétons aux intersections	71%	22%	7%	+64%
Installer une voie cyclable unidirectionnelle dans chaque sens	71%	17%	12%	+59%
Élargir les trottoirs	70%	18%	11%	+59%
Rue partagée	61%	26%	13%	+48%
Interdiction du virage à droite vers Papineau à partir d'Ontario	60%	16%	23%	+37%
Limiter vitesse de rue à 30 km/hr	58%	26%	16%	+42%
Séparer totalement les temps de traverse des piétons des passages autos	58%	29%	13%	+45%
Ajout de traverses piétonnes surélevées à tous les feux	58%	29%	13%	+45%
Mise à sens unique entre Atateken et Papineau vers l'Ouest, sauf pour les bus et vélo	56%	17%	27%	+29%
Rue piétonne	39%	28%	33%	+6%
Limiter vitesse de rue à 20 km/hr	34%	34%	31%	+3%

N'hésitez pas à nous contacter pour obtenir davantage de détails quant aux résultats des consultations

3.4. Conclusion

Les déplacements sur la rue Ontario représentent l'un des principaux problèmes de mobilité dans Ville-Marie selon les citoyens et citoyennes de l'Arrondissement.

Sur le tronçon entre Berri et De Lorimier, les problèmes semblent surtout concerner les heures de pointe en semaine et particulièrement celles du soir. Ce faisant, une intervention pour limiter la circulation automobile vers l'Est semble tout indiquée. Pour cela, l'interdiction du virage vers Papineau à partir d'Ontario et la mise à sens unique entre Atateken et Papineau sont majoritairement appuyées par les répondants et répondantes de notre deuxième consultation avec respectivement 60% et 56% d'appuis.

Notre second sondage nous a permis de prendre le pouls quant à diverses idées d'améliorations de cet axe local. Le verdissement est très fortement appuyé (94%). Les interventions ciblées pour la marche (85%, 71%, 70%, 58%, 58%), les interventions cyclables (75%, 71%), l'animation (72%) et les limitations des automobiles sont également bien appuyées (61%, 60%, 58%, 56%). Les seules interventions qui seraient moins appuyées seraient de rendre la rue piétonne (39%) ou de diminuer la vitesse à 20 km/hr (34%).

Cette rue présente un grand potentiel. Elle aurait pu accueillir de vrais aménagements durant le printemps ou l'été 2020, car les seuls corridors sanitaires qui y ont été installés ont été rapidement retirés. La rue manque d'amour et les personnes qui la fréquentent souhaitent qu'on l'améliore. Tout est sur la table, mais limiter les automobiles qui y circulent semble inévitable, d'une manière ou d'une autre. Les automobiles peuvent cependant faire partie de la solution tant que l'on retire la circulation de transit. L'AMAVM souhaite qu'il ne soit plus possible d'utiliser la rue Ontario pour se rendre du centre-ville vers le pont Jacques-Cartier. La reconfiguration de la rue devrait également venir avec des améliorations en terme de cheminements piétons et cyclables, de transport collectif et de verdissement afin d'en faire un réel axe local convivial.

Nous espérons que des aménagements temporaires puissent y être déployés dans le cadre de la seconde vague, voire de la troisième vague, de la pandémie actuelle. Nous souhaitons qu'un projet pilote de sens unique soit accéléré, tout en permettant la circulation des bus et vélos dans les deux sens. L'extension de ce sens unique pourrait également être réalisée jusqu'à la rue Berri.

Nous tenons à mentionner que selon un rapport de Rayside Labossière intitulé « Accès au Pont Jacques-Cartier - virage à droite sur la rue Ontario », seuls 6% des automobilistes empruntent la rue Ontario pour se rendre au pont Jacques-Cartier en heure de pointe d'après-midi. Pourtant cela représente la majorité du trafic de la rue Ontario. Ce rapport préconise par ailleurs l'interdiction du virage à droite sur Papineau au coin de la rue Ontario en direction Est.

Pour consulter ce rapport :

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/8.17.1_presentation_petit_extra.pdf

Les résultats de notre sondage vont dans ce sens et montrent que c'est aussi une solution sérieusement considérée par les personnes qui habitent le quartier, et nous appuyons également un projet pilote d'interdiction du virage à droite, qui pourrait rapidement être mis en place puisque cette solution ne demande que peu d'aménagement.

La suppression de cet axe de transit aurait un grand impact en terme de sécurité et d'apaisement tout en ayant un très faible impact en terme de congestion

4. Diagnostic spatial des collisions routières et de la vulnérabilité aux vagues de chaleur

L'environnement bâti peut atténuer ou exacerber les collisions routières et la vulnérabilité aux vagues de chaleur.

4.1. Situation

L'environnement analysé comporte un réseau routier (lignes de différentes tailles), des zones industrielles (en jaune), des surfaces d'eau (en bleu pâle) ainsi que des parcs et espaces verts (en vert). Les données proviennent du Portail des données ouvertes de Montréal.

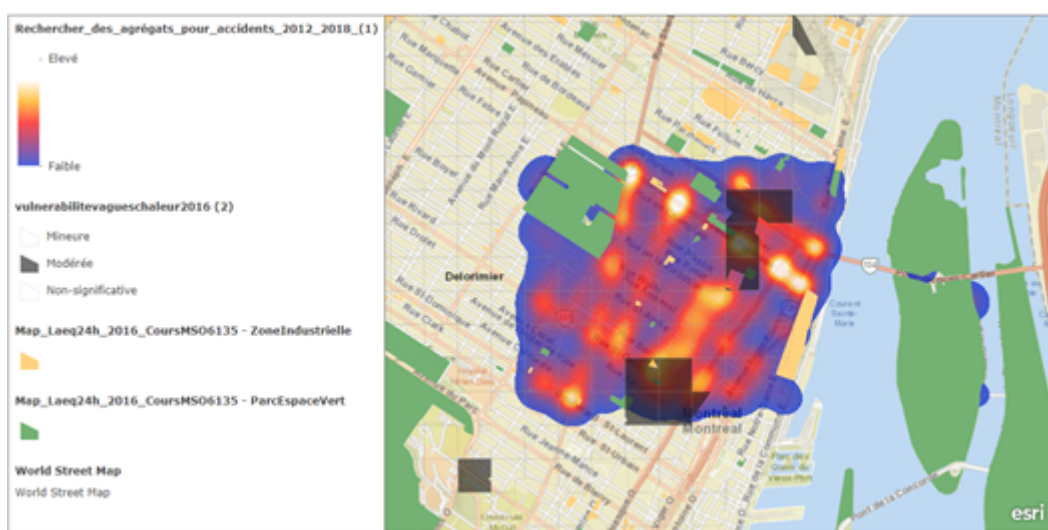


Figure 1. Vulnérabilités environnementales dans Centre-Sud – Échelle 1

Sur la figure 1, on peut observer une cartographie de la densité des collisions routières. Elle est identifiée par des couleurs dégradées allant de bleu (moins de collisions) à jaune-blanc (plus de collisions) en passant par le rouge (quantité modérée de collisions). Outre l'importance du réseau artériel dans les collisions, on peut remarquer deux principales tendances. La première est la très grande quantité de collisions à cinq intersections croisant l'avenue Papineau, entre Notre-Dame et Sherbrooke. Cette tendance peut être mieux visualisée sur la figure 2. La deuxième tendance est la présence d'une densité importante mais diffuse de collisions dans la zone rectangulaire située entre Saint-Denis et Panet ainsi qu'entre Sainte-Catherine et Maisonneuve.

Sur la figure 1, on peut également observer la spatialisation de la vulnérabilité aux vagues de chaleur, telle que calculée par la ville de Montréal (ville de Montréal, 2017, p.78). Les secteurs marqués par des formes carrées grises foncées présentent une vulnérabilité accrue aux vagues de chaleur. On peut voir deux zones distinctes de vulnérabilité. La première zone s'étend *grosso modo* d'Ontario à Gauchetière entre Saint-Hubert et Saint-Dominique. La seconde, mieux visible sur la figure 2, s'étend environ de Plessis à Parthenais entre René-Lévesque et La Fontaine.

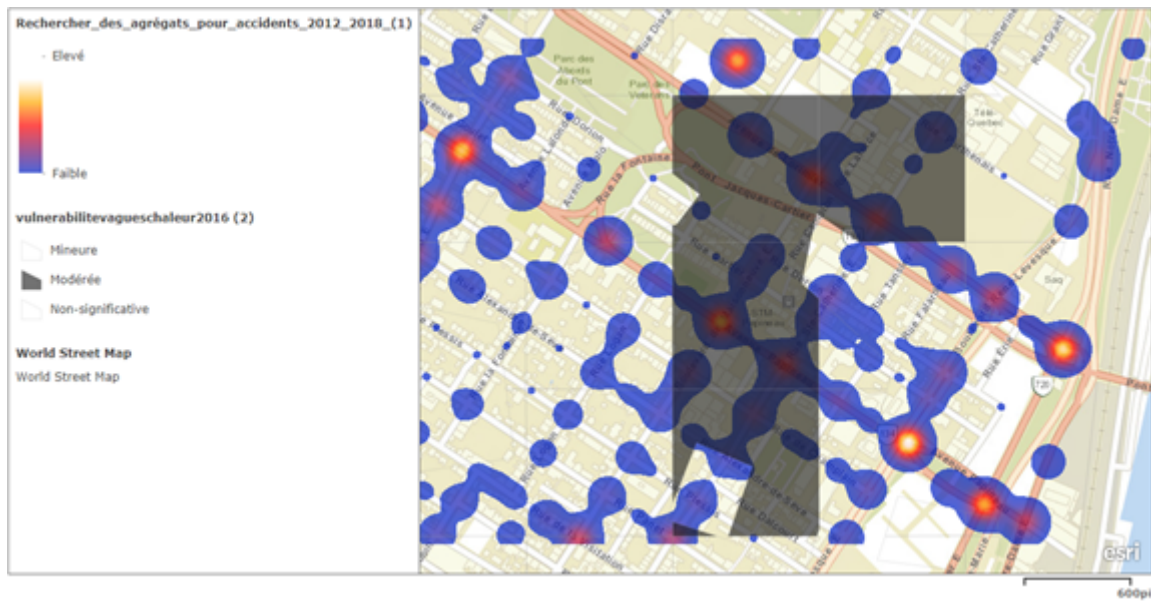


Figure 2. Vulnérabilités environnementales dans Centre-Sud – Échelle 2

Outre ces quatre principaux secteurs problématiques identifiés, on peut également voir quatre pôles où ces deux risques environnementaux de santé sont simultanément présents. Il est important de considérer ceux-ci, car leur présence combinée crée un impact conjoint plus grand. Ces pôles sont les secteurs Berri/Saint-Denis/de Maisonneuve/Sainte-Catherine, René-Lévesque/Saint-Denis/Saint-Hubert, Papineau/de Maisonneuve/Sainte-Catherine et De Lorimier/Maisonneuve/Sainte-Catherine.

4.2. Plan d'action local en résilience environnementale

Maintenant qu'on a une meilleure idée des territoires qui devraient visés en priorité, localisons et concrétisons désormais les interventions possibles sur le territoire de Centre-Sud en fonction de la spatialisation des vulnérabilités précédemment réalisée, là où elles étaient jugées plus importantes. On peut diviser les huit secteurs prioritaires en deux zones, soit une à l'Est, près du pont Jacques-Cartier, et une autre à l'Ouest, près de l'UQAM.

Zone d'intervention prioritaire Est

Vulnérabilités	Territoires
Collisions	Intersections de l'avenue Papineau, entre Notre-Dame et Sherbrooke
Chaleur	Zone de Plessis à Parthenais entre René-Lévesque et La Fontaine
Chaleur et collisions	Secteur Papineau/de Maisonneuve/Sainte-Catherine
Chaleur et collisions	Secteur De Lorimier/de Maisonneuve/Sainte-Catherine

Actions prometteuses	Lieux d'intervention
Voies réservées pour bus	Sur toute la longueur de Papineau, au nord de René-Lévesque
Normes de vitesses à 30/40	Sur toute la longueur de Papineau et de De Lorimier
Traverses piétonnes mieux balisées, avec temps séparé	Aux intersections de Papineau, entre Notre-Dame et Sherbrooke, et celles sur De Lorimier entre Notre-Dame et Logan
Séparer les voies cyclables	Mieux séparer la voie cyclable sur De Maisonneuve à l'est de De Sève, surtout aux intersections Papineau et de Lorimier
Une rangée d'arbres par rue et des carrés végétaux	Sur Parthenais, Dorion, Cartier, Champlain, Alexandre de Sève, Dalcourt, Plessis et La Fontaine
Carrés végétaux	Sur Papineau et De Lorimier, entre Maisonneuve et Sainte-Catherine
Végétaliser ou remplacer les surfaces de stationnements	Plusieurs grands stationnements: près de Parthenais/René-Lévesque (Télé-Québec, SAQ), De Lorimier/Ste-Catherine (Location Sauvageau, Metro) et Papineau/De Maisonneuve (TVA, Sette)

Zone d'intervention prioritaire Ouest

Vulnérabilités	Territoires
Collisions	Zone de Saint-Denis à Panet entre Sainte-Catherine et Maisonneuve
Chaleur	Zone d'Ontario à Gauchetière entre Saint-Hubert et Saint-Dominique
Collisions et chaleur	Secteur Berri/Saint-Denis/de Maisonneuve/Sainte-Catherine
Collisions et chaleur	Secteur René-Lévesque/Saint-Denis/Saint-Hubert

Actions prometteuses	Lieux d'intervention
Développer le réseau cyclable	Aménager des voies unidirectionnelles séparées sur de Maisonneuve et René-Lévesque
Normes de vitesses 30/40 et dos-d'âne	Sur Sainte-Catherine, Maisonneuve ainsi que sur tous les segments reliant ces deux rues entre Saint-Denis et Panet
Saillies végétalisées et traverses piétonnes surélevées	Sur chaque segment de rue reliant Maisonneuve à Sainte-Catherine entre Panet et Saint-Denis
Mieux baliser ainsi que séparer les temps de traverses piétonnes	Aux intersections de Saint-Denis, Berri, Saint-Hubert et Atateken croisant de Maisonneuve, Sainte-Catherine et René-Lévesque
Priorité cyclopiétonne et rues lentes	Faire de Saint-Denis au sud de Sherbrooke et Sainte-Catherine sur toute la longueur des rues lentes partagées
Une rangée d'arbres par rue	Sur les rues Saint-Hubert, Labelle, Berri, Sanguinet, Sainte-Elisabeth, Hôtel-de-Ville, Bullion et Saint-Dominique
Toits blancs ou végétalisés	Les toits de l'UQAM

4.3. Conclusion

Les collisions routières et la vulnérabilité aux vagues de chaleur sont deux problématiques de santé publique importantes et notre rapport à l'environnement urbain y est intrinsèquement lié. Le Centre-Sud n'y échappe pas, où 8 secteurs y sont plus problématiques. Pour atténuer ces vulnérabilités, il faudrait notamment réduire le nombre et la vitesse des automobiles et des camions, bonifier et sécuriser les modes de transport alternatifs ainsi que végétaliser les espaces qui conservent la chaleur.

Dans le secteur du pont Jacques-Cartier, on pourrait notamment mettre en place une voie réservée permanente sur l'avenue Papineau, améliorer la voie cyclable sur De Maisonneuve, sécuriser les cheminements piétons aux intersections de Papineau et De Lorimier et végétaliser de nombreux axes Nord-Sud entre Parthenais et Plessis.

Dans le secteur de l'UQAM, on pourrait notamment mettre en place des voies cyclables séparées et unidirectionnelles sur De Maisonneuve et René-Lévesque, mettre en place une rue partagée sur Saint-Denis et sécuriser les intersections en faveur des piétons sur De Maisonneuve, Sainte-Catherine et René-Lévesque entre Saint-Denis et Panet, par exemple par le biais de saillies végétalisées. On pourrait aussi végétaliser les toits de l'UQAM et ajouter de nombreux arbres sur des axes Nord-Sud entre Saint-Hubert et Saint-Dominique.

Finalement, nous proposons également de rajouter des saillies centrales sur les rues sans arbre en ayant le minimum d'impacts : développer le « droit à l'arbre » en décidant qu'il y ait au moins un arbre central public protégé par tronçon de rue, particulièrement là où il y a peu voire pas d'arbres sur terrain privé. Par exemple, le tronçon de la rue Montcalm entre Sainte-Catherine et René-Lévesque est désert en arbre, mais le plan de végétalisation proposé dans le PPU ne reconnaît pas cette problématique.

5. Proposition d'un plan de réappropriation des rues

5.1. Principes du plan

- Droit à l'arbre, priorité au verdissement, résilience environnementale en matière de vagues de chaleur
- Droit aux espaces publics extérieurs de socialisation
- Importance mise sur la « multi-fonctionnalisation » des espaces publics asphaltés et bétonnés pour faciliter les déplacements actifs (marche, vélo et modes complémentaires), la déambulation, les jeux libres
- Sécurisation des déplacements actifs, vision zéro, protection des plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.), hiérarchisation en mettant le piéton au centre de l'espace public

5.2. Stratégies du plan

- Limiter toutes les rues à un sens de circulation, sauf certains axes stratégiques
- Limiter toutes les rues à une voie de circulation, sauf certains axes stratégiques
- Transformer les rues ayant une voie de circulation en rues partagées lentes, rues de jeux libres ou vélorues, dépendamment des contextes spécifiques
- Développer la quantité de rues piétonnes, à l'année ou en saison estivale
- Prioriser les axes cyclables unidirectionnels plutôt que bidirectionnels, sauf sur les courts axes stratégiques ou sur des axes avec peu d'intersections
- Réduire le nombre de stationnements sur rue et hors rue, en commençant par les plus près des métros
- Augmenter massivement la quantité de saillies végétalisées de trottoirs aux intersections et aux centres de rue pour apaiser les rues, offrir une canopée protectrice et purificatrice, offrir une expérience intéressante de déambulation et de jeux de rue, en commençant par les rues identifiées «partagées lentes»

5.3. Vision active des Faubourgs

Type de partage	Axes visés
Une voie cyclable bidirectionnelle séparée	Notre-Dame, à l'est de René-Lévesque
	Pont Jacques-Cartier et parc des Faubourgs (rue La Fontaine jusqu'à Longueuil)
	De Lorimier, de Notre-Dame jusqu'à Sherbrooke
	De Rouen, de De Lorimier à Fullum
	Larivière, de De Lorimier à Fullum
Deux voies cyclables unidirectionnelles séparées	René-Lévesque, entre Saint-Hubert et Notre-Dame
	Maisonneuve, entre Berri et Fullum
	Fullum, entre Notre-Dame et de Rouen
	Atateken, entre Sherbrooke et De la Commune, et De la Commune, entre Atateken et Saint-Hubert
	Berri, entre Maisonneuve et Ontario
	Champlain, entre Sherbrooke et René-Lévesque
	De la Commune, entre Atateken et Alexandre-DeSève
Une voie cyclable unidirectionnelle séparée	Viger, entre Montcalm et Berri
	Saint-Antoine, entre Atateken et Berri
	Plessis, entre Sherbrooke et René-Lévesque
	Cartier, de la Gauchetière à des Confiseurs, des Confiseurs et Dorion des Confiseurs à Notre-Dame
	Alexandre-DeSève, entre Ontario et De la Commune
Vélorue	Panet, de Sherbrooke à Sainte-Catherine
	Montcalm, de Sherbrooke à René-Lévesque
	De Bordeaux, de Sherbrooke à Ontario
	Malo, de Papineau à Dorion, et Dorion, de Sherbrooke à Ontario
Vélorue avec voie cyclable unidirectionnelle séparée en sens inverse	Ontario, entre Berri et Papineau
	Saint-André, entre Maisonneuve et Sherbrooke

Rue partagée lente avec possibilité de jeux libres sur rue	Saint-André, entre Maisonneuve et René-Lévesque
	Panet, entre Sainte-Catherine et De la Gauchetière
	Robin, entre Saint-Christophe et De la Visitation
	La Fontaine, entre De la Visitation et Papineau
	Logan, entre De la Visitation et Fullum
	De la Visitation, entre La Fontaine et Logan
	Sainte-Rose, entre Cartier et Champlain et entre Panet et De la Visitation
	Futur axe De la Gauchetière, d'Alexandre-de-Sève à Saint-Hubert
	Futur axe de la Commune, entre Alexandre-de-Sève et Notre-Dame
	Futur axe Wolfe, entre De la Commune et Notre-Dame
	Futur axe Beaudry, entre De la Commune et Notre-Dame
	Futur axe Panet, entre Notre-Dame et Ville-Marie
	Futur axe Plessis, entre René-Lévesque et Notre-Dame
	Futur axe Montcalm, entre René-Lévesque et Viger
Futur axe Beaudry, entre René-Lévesque et Viger	
Rue piétonne, permanente ou estivale	Sainte-Catherine, entre Saint-Hubert et Papineau

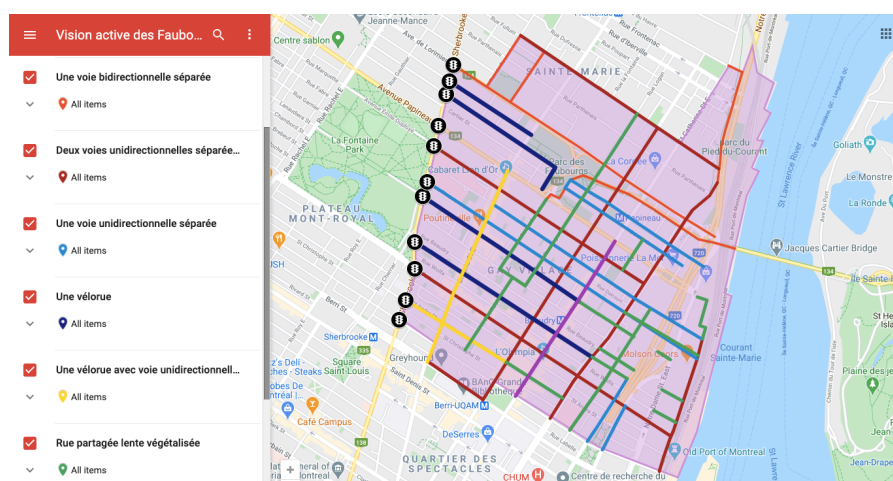


Figure 3. Aperçu du réseau proposé : Vision Active des Faubourgs

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1SdiLxk53Ma7KRPsh8ahQjmT6UKSlxYy4>

5.4. Cœur vert des Faubourgs

Créer, dans le prolongement ouest du parc des Faubourgs, un cœur de quartier vert, familial et actif sur toute la longueur des rues Robin, La Fontaine et Logan, entre Saint-André et Fullum, ainsi que sur De la Visitation entre Logan et La Fontaine permettant de créer un lien entre les trois autres axes transversaux. Nous voulons faire de ce nouveau cœur vert des Faubourgs un symbole-phare de l'urbanisme vert, de la vision zéro et de la transition écologique. Pour ce faire, nous voulons des axes centrés sur les parcours piétons et sur la végétalisation abondante. Nous souhaitons que les déplacements cyclables y soient facilités et que les automobiles s'y sentent comme invitées plutôt que comme principales intéressées.

Pour ce faire, nous devons mettre ces trois tronçons de rue à sens unique pour les automobiles et les transformer en rues partagées, apaisées et lentes.

Or, pour aller au-delà du panneau, au-delà de la réglementation, il faut que ce soit intuitivement centré vers l'expérience piétonne. Pour ce faire, il nous faut de vraies saillies végétalisées à chaque intersection ainsi que des saillies centrales par alternance de côté (en « S »), comme ça se fait sur une partie de la rue Marie-Anne. Les intersections suivantes seraient particulièrement pertinentes pour recevoir des saillies végétalisées :

- Robin / Saint-André
- Robin / Ateteken
- Logan / Champlain
- Logan / Plessis
- La Fontaine / Plessis
- Panet / La Fontaine
- Logan / Fullum
- Logan / Papineau

Afin de limiter la présence véhiculaire, nous souhaitons que de petits tronçons soient transformés en petits parcs ou que certaines intersections soient transformées en impasse automobile afin d'en faire des espaces publics bonifiés, végétalisés et avec accès cyclable. Les tronçons suivants pourraient être visés :

- Sur Robin entre Atateken et Wolfe
- Sur Logan entre Champlain et Papineau
- Sur Logan, entre Cartier et Papineau

Spécifiquement pour le petit tronçon visé sur De la Visitation entre Logan et La Fontaine, nous pensons qu'il s'agit d'un morceau important du projet visé. Chacune des trois intersections avec de la Visitation (Logan, Robin, La Fontaine) devrait recevoir un traitement de faveur. De plus, sur ce court tronçon de De la Visitation, un seul côté de stationnement devrait être conservé pour laisser plus de place aux arbres, aux trottoirs, aux plantes, au jeu libre sur rue et

aux déplacements cyclables à sens inverse. Ce petit tronçon est une pièce manquante permettant de créer un véritable corridor de paix d'esprit, d'activité physique et de biodiversité entre le parc Des Faubourgs et le parc Saint-Jacques afin de connecter la partie Est de Sainte-Marie et la partie Ouest de Saint-Jacques.

Nous tenons également à mentionner que nous avons remarqué qu'une attention particulière semble être donnée par l'arrondissement au coeur visé ici : plusieurs saillies s'ajoutent sur ces axes. On est sur la bonne voie, mais il serait encore mieux de penser ces axes dans une vision d'ensemble dans un projet intégré et porteur d'avenir et d'y accélérer les interventions.

5.5. Cœur du Village

Pour améliorer l'expérience de déambulation et de déplacement dans le Village, nous proposons quatre chantiers complémentaires, soit créer un véritable pôle de vie autour du métro Beaudry, travailler les voies traversantes sur la rue Sainte-Catherine dans le coeur du Village, bonifier le circuit vert de l'axe Sainte-Rose et aménager un nouveau petit parc de quartier au coin de Saint-Christophe.

Tout d'abord, nous proposons de créer une véritable place publique invitante aux abords du métro Beaudry, à la manière de la station de métro Laurier sur la rue Laurier. Il s'agit déjà un corridor naturel de vie et de déplacements piétons qui mérite qu'on lui accorde un traitement privilégié. Pour ce faire, nous devons réaliser un retrait stratégique de certains stationnements en pourtour du métro Beaudry, utiliser du pavé uni continu, des saillies végétalisées, beaucoup de bancs, de nombreux arbres ainsi que du mobilier pour stationnements pour vélos. Cette place pourrait s'étendre sur la rue Sainte-Catherine, entre les rues Beaudry et de la Visitation, ainsi que sur Beaudry, entre Sainte-Catherine et la limite Nord du parc de l'édicule du métro Beaudry. Dans le projet seraient incluses une intervention aux intersections Sainte-Catherine / Beaudry et Sainte-Catherine / De la Visitation.

Ensuite, nous proposons de travailler les voies traversantes sur Sainte-Catherine, dans le coeur du Village, afin de prolonger l'expérience du métro Beaudry à tout le coeur du Village. Cela serait pertinent peu importe les options de piétonnisation retenues dans le futur, car ce serait tout autant pertinent avec ou sans piétonnisation. Cela consiste notamment à travailler trois intersections particulièrement problématiques et à fort potentiel, c'est-à-dire celles avec les rues Plessis, Alexandre-DeSève et Champlain. De belles grandes saillies végétalisées seraient très pertinentes.

Comme troisième chantier, il s'agit de bonifier le circuit vert de l'axe Sainte-Rose, lequel est naturellement intégré dans l'expérience du Village, notamment par le biais de la rue Dalcourt et du parc Charles-S.-Campbell. D'abord, il faut prolonger ce circuit vert aux tronçons de la rue Sainte-Rose entre Cartier et Champlain ainsi qu'entre Panet et de la Visitation. Idéalement, il s'agit de prolonger le même format exclusivement piéton et végétal qu'aux segments centraux. Le cas échéant, il faudrait rendre ces deux tronçons des axes partagés lents et végétalisés, en limitant le stationnement à un seul côté de rue, en adoptant le pavé uni et en implantant des

saillies végétalisées aux intersections Champlain, Papineau, Cartier, Panet et De la Visitation. Finalement, il faudrait aussi améliorer les accès piétons au parc Charles-S.-Campbell, notamment en travaillant les traverses piétonnes aux coins Sainte-Rose/Champlain et Sainte-Rose/Alexandre-DeSève, que ce soit par des saillies ou par des traverses balisées surélevées.

Comme quatrième chantier, nous proposons d'adopter une vision d'ensemble de la rue Sainte-Catherine entre Saint-Hubert et Papineau du point de vue du niveau de canopée et de la quantité de bancs publics et de tables extérieures disponibles au public. Ces trois composantes, pourtant essentielles à la vitalité de rues piétonnes commerciales, ont malheureusement été laissées de côté par le passé. Pour ce faire, nous proposons de mettre en place un nouveau petit parc de quartier au bout Nord de la rue Saint-Christophe, juste après la dernière entrée charretière. Ce tronçon est sous-utilisé, notamment durant la piétonnisation, laquelle rend son usage impossible. Une consultation publique pourrait être mise en place pour orienter sa future vocation. Une murale pourrait même être peinte sur le mur côté Est donnant sur ce bout de rue : pourquoi ne pas y installer une murale liée à la diversité sexuelle afin d'en faire un symbolique artistique d'entrée dans le Village ? Dans tous les cas, il s'agit sans aucun doute d'un espace stratégique à re-développer.



Image 3. Localisation d'un éventuel parc sur Saint-Christophe, intersection Sainte-Catherine

Ces diverses propositions nous semblent aller en phase avec le manifeste partagé par la SDC Village Montréal en octobre 2020.

En complément, bien qu'en dehors de la zone d'étude visée par le PPU des Faubourgs, nous souhaiterions que soit étudiée la possibilité de créer un véritable parcours festif entre Le Village et le Quartier latin, deux pôles qui devraient être pensés en complémentarité. Par exemple, une piétonnisation estivale sur Sainte-Catherine, entre Saint-Hubert et Saint-Denis, pourrait venir créer un lien à une éventuelle piétonnisation estivale sur Saint-Denis au nord de Sainte-Catherine.

5.6. Liste d'autres interventions proposées

Intersection ou lieu visé	Détails
Panet / Berthier et Panet, entre Ontario et Larivière	Balisage de traverse, possiblement surélevée, et apaisement d'intersection en zone scolaire. Une rue-école permettant de fermer l'entrée de rue serait pertinente lors du début et de la fin des classes, à chaque jour de classe.
Malo, entre Papineau et Dorion	Ajout d'une bande de trottoir, côté Sud
Rouen / Bordeaux	Saillie
Rouen / De Lorimier (celle située plus au Sud)	Saillie
Lalonde / Papineau	Saillie
Maisonneuve / Plessis	Saillie
Rouen / Fullum	Saillie
Parthenais / René-Lévesque	Saillie
Parthenais / Larivière	Saillie
Parthenais / Rouen	Saillie
Ontario / Alexandre-DeSève	Saillie
Maisonneuve / Saint-Timothée	Saillie
Saint-André / Ontario	Saillie
Saint-Hubert / Ontario	Saillie
Saint-Hubert / Sherbrooke	Saillie
Saint-Hubert / de Maisonneuve	Saillie

6. Conclusion : l'avenir des Faubourgs

Dans ce mémoire, nous avons opté pour trois approches, soit celles de consulter, de développer une approche rationnelle ainsi que de concrétiser et détailler les propositions faites dans le premier mémoire. Pour ce faire, nous avons d'abord adopté une vision d'ensemble du territoire des Faubourgs, que ce soit dans la première consultation réalisée ou bien dans notre proposition de Vision active des Faubourgs. Nous avons ensuite visé plusieurs secteurs spécifiques du territoire à l'étude dans ce PPU, que ce soit la rue Ontario, le secteur près du pont Jacques-Cartier, le secteur près de l'UQAM, le nouveau secteur du Coeur vert des Faubourgs ou encore le coeur du Village.

Nous avons voulu développer une approche intégrée réunissant l'amélioration des expériences de déambulation commerciale, l'apaisement de la circulation, la simplification et la sécurisation des parcours piétons et cyclables, la végétalisation massive du quartier, la diminution stratégique de l'emprise véhiculaire. En ce sens, nous voulons transformer le territoire des Faubourgs, mais nous croyons aussi qu'il faut y aller par étape. Il faut d'abord viser des composantes qui permettent d'augmenter la qualité de vie afin de contrebalancer les changements qui sont proposés. Il faut prioriser les interventions à fort impact sur la qualité de vie. Il faut sécuriser et végétaliser, c'est ce que nous voulons. Il faut offrir de vraies options en déplacements cyclables. Il faut limiter la place des véhicules lorsque les bénéfices des changements sont supérieurs au *statu quo*.

Cette approche par étape, nous pensons que l'arrondissement et la ville peuvent l'adopter pour le territoire. Par des aménagements transitoires, des projets pilotes et de l'urbanisme tactique, notre vision pourra « arriver au monde » en permettant à tout le monde d'observer et commenter les interventions. Nous souhaitons des aménagements par tâtonnement, quoique bien réfléchis et planifiés, ainsi qu'un urbanisme collaboratif. Nous pouvons agir rapidement et efficacement.

On peut résumer nos projets en disant qu'il faut que les prochaines interventions dans les axes Nord-Sud permettent de sécuriser et d'aménager de nouveaux axes cyclables alors que les prochaines interventions dans les axes Est-Ouest devraient avant tout concerner l'expérience piétonne et la végétalisation.

Pour ce qui est de nos priorités, nous pensons qu'il serait pertinent de viser ces interventions :

- Supprimer la circulation de transit sur la rue Ontario,
- Implanter des saillies de trottoir à chacune des intersections des rues Robin, La Fontaine et Logan (et mettre ces rues à sens unique),
- Aménager deux voies cyclables unidirectionnelles séparées à sens inverse sur la rue Champlain (ensuite, que de nouvelles voies soient créées ou sécurisées entre le Nord et le Sud, et ce dans les deux sens),
- Créer un véritable pôle de vie autour de la station Beaudry (puis revoir les intersections traversant Sainte-Catherine),

- Ré-aménager et revitaliser la rue de la Visitation entre La Fontaine et Logan pour y favoriser la convivialité et le partage de l'espace,
- Végétaliser de manière massive le quartier, notamment en construisant des saillies végétalisées,
- Créer un vrai plan digne d'une « Vision active » locale incluant un réseau cyclable projeté ainsi qu'un réseau de rues favorables au jeu libre sur rue et aux déplacements scolaires actifs sécuritaires.

7. Références

Giguère, M. (2009). Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains – Revue de littérature. Institut national de santé publique.

Rayside Labossière (2018). Accès au pont Jacques-Cartier - Virage à droite sur la rue Ontario. URL:

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/8.17.1_presentation_petit_extra.pdf

Service de l'environnement (2020). Vulnérabilité aux vagues de chaleur dans *Vulnérabilité aux changements climatiques*. Portail Données ouvertes Montréal. URL : <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/vulnerabilite-changements-climatiques>

Service de l'urbanisme et de la mobilité – Direction de la mobilité (2019). Collisions routières. Portail Données ouvertes Montréal. URL : <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/collisions-routieres>

Ville de Montréal (2017). Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020 – Les constats, édition 2017. URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/enviro_fr/media/documents/paccam_2015-2020_lesconstats.pdf

Ville de Montréal (2019). Plan d'action Vision zéro décès et blessé grave 2019-2021 – Des assises solides pour mieux travailler ensemble. URL : <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf>

8. Annexe - Recommandations faites dans le mémoire de l'AMAVM pour le premier PPU

- Implanter des mesures d'apaisement de la circulation, aussi bien légales (limitations de vitesse) que physiques (aménagement)
- Sécuriser avant tout les zones fréquentées par les enfants (corridors scolaires, centres sportifs, centres culturels)
- Réduire la vitesse à 30 km/h dans toutes les rues locales, en priorité à proximité des zones scolaires, et à 40 km/h sur les grandes artères.
- Associer ces mesures de réduction de vitesse à des aménagements physiques permettant à tous les usagers de se sentir en sécurité. Parmi ces mesures : prolongation de phases protégées de feux piétonniers, trottoirs traversants, ralentisseurs, saillies de trottoir, réduction de largeur de voies véhiculaires / remplacement par voies cyclables, ajout d'obstacles naturels permettant par ailleurs le verdissement, mise en place de rues partagées
- Créer des pistes cyclables quatre saisons protégées, unidirectionnelles et larges en autant que ce soit possible sur le réseau artériel (REV): Sherbrooke, Hochelaga, Ontario, René-Lévesque / Notre-Dame, Viger (direction ouest), St-Antoine (direction est), Amherst, Papineau (direction sud), De Lorimier (direction nord), D'Iberville (direction sud), Frontenac (direction nord)
- Supprimer le stationnement sur artère au profit du transport actif et collectif.
- Lorsque la signalisation cycliste consiste en un marquage au sol, réaliser celui-ci de manière à être en dehors de la zone d'emportierage. Sur une rue résidentielle il devrait être au milieu de la rue afin d'indiquer un partage complet de la route.
- Autoriser les cyclistes à rouler en sens inverse de la circulation automobile dans les rues résidentielles à sens unique.
- Revoir le plan de camionnage du secteur des Faubourgs et de l'adapter aux nouvelles réalités commerciales
- Interdire les camions lourds sur certaines parties du réseau routier et à certaines heures (heures de pointe du matin et du soir)
- Interdire les véhicules surdimensionnés pour les livraisons locales, dans des rues résidentielles.
- Définir des routes de camionnages strictes qui devront être respectées et surveillées par le SPVM / la brigade mobilité
- Sécuriser les abords des chantiers à l'aide de signaleurs pendant toute la durée des travaux
- Prévoir, avant le début de chaque chantier de construction, des détours piétons, universels et cyclistes lorsque cela s'applique, de ne pas autoriser de construction tant que ce plan n'est pas fourni et de sanctionner sévèrement les contracteurs qui ne le respectent pas
- Revoir les entrées du quartier en traitant spécifiquement l'aspect «transitoire» du format du réseau routier vers la ville. Pour ce faire, mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation en sortie d'autoroute, installer des pistes cyclables protégées sur le

futur boulevard Ville-Marie, installer des pistes cyclables protégées sur l'avenue de Lorimier, verdir les boulevards Ville-Marie et l'avenue de Lorimier et mettre en place un panneau d'accueil dans le quartier / dans la ville.

- Redonner son caractère local à la rue Ontario.
- Développer une « trame verte » visant à reconnecter le secteur Nord au Sud par l'élargissement des trottoirs, par le reverdissement des trottoirs et l'aménagement urbain, et ce, dans une perspective inclusive et d'accessibilité universelle ;
- Explorer, avec ses partenaires municipaux et de transports, l'implantation massive de stationnements incitatifs sur la Rive-Sud visant à favoriser l'utilisation des transports en commun et d'autres moyens pour se déplacer en ville ;
- Augmenter la fréquence des passages des autobus et du métro ;
- Poursuivre les démarches auprès de Québec pour le développement de nouvelles stations et de lignes de métro ;
- Envisager un système de « récompenses » (ex. voies réservées, exemption de taxes sur l'essence, réduction sur carte Opus, etc.) pour tous les automobilistes ayant opté pour le covoiturage ou la mobilité active dans le but de réduire l'utilisation de l'«auto-solo » et favoriser la mobilité active et durable.