



PÔLE FRONTENAC

Un centre aménagé pour ses résidents

Réaménagement sécuritaire et favorable aux modes
de déplacements actifs au coeur de Sainte-Marie

Réalisé pour Tandem Ville-Marie Est
Arrondissement Ville-Marie, Ville de Montréal

Marie-Hélène Armand, conseillère en urbanisme
Tristan Bougie, conseiller en urbanisme

1^{er} novembre 2009



TABLE DES MATIÈRES

I. MISE EN CONTEXTE

1.1	Projet d'aménagement sécuritaire du Pôle Frontenac	1
1.2	Vision stratégique	2
1.3	Démarches et partenariats	3
1.4	Objectifs du projet	4
1.5	Méthodologie	4
1.6	Potentiel piétonnier du Pôle Fontenac	4

II. RÉAMÉNER LES ESPACES PUBLICS POUR FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

2.1	Qu'entend t-on par mobilité durable ? par transport actif ?	5
2.2	Les facteurs qui favorisent les modes de déplacements actifs	5
2.3	Les bénéfices individuels et collectifs	6
2.4	Les obstacles aux déplacements actifs	6

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.1	Trame urbaine	7
3.2	Utilisation du sol	8
3.3	Lieux de destination	11
3.4	Cadre bâti	13
3.5	Espaces potentiels de développement et projets immobiliers	15
3.6	Environnement	17
3.7	Réseau routier	19
3.8	Transport collectif	20
3.9	Réseau piétonnier	22
3.10	Fiche synthèse : Potentiels et contraintes aux modes de déplacements actifs Recommandations pour sécuriser les modes de déplacements actifs	23

IV. PLAN D'ACTION DU PÔLE FRONTENAC

4.1	Synthèse des pistes d'actions	25
4.2	Orientations d'aménagement	27
4.3	Pistes d'action	
	Orientation 1 Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage ...	27
	Orientation 2 Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables	32
	Orientation 3 Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt	37

BIBLIOGRAPHIE

37

ANNEXE

Fiche synthèse : Pistes d'action, leviers de réalisation (supports, outils et programmes)	40
Carte : Distributions des piétons, cyclistes et automobilistes blessés dans Sainte-Marie (1999-2008)	43

I. MISE EN CONTEXTE

1.1 PROJET D'AMÉNAGEMENT SÉCURITAIRE DU PÔLE FRONTENAC

Le projet d'aménagement sécuritaire du Pôle Frontenac (ASPF) s'inscrit dans la démarche *Sécurisons nos environs* de Tandem Ville-Marie Est. Le projet, soutenu financièrement par le programme *Aménager des quartiers durables* (Des environnements bâtis favorables à la santé (Mesure 17.1) de la Direction de santé publique (DSP) de Montréal poursuit quatre objectifs :

- Améliorer la cohabitation sociale et la sécurité dans l'espace public;
- Maintenir un environnement propre et sécuritaire;
- Réduire les phénomènes criminels dans les HLM;
- Favoriser l'implantation de mesures pour augmenter la sécurité piétonnière.

En 2008, la DSP élargissait son soutien aux initiatives de quartier « favorisant le transport actif, le transport collectif et la sécurité des déplacements par des aménagements visant, par exemple, à améliorer la densité, la mixité des fonctions, la proximité des services, la sécurité et la connectivité des réseaux de transport et des voies de déplacement ». Par le projet ASPF, Tandem Ville-Marie Est (TVME) veut se positionner comme organisme porteur du volet circulation - Transport actif et sécurité routière dans Sainte-Marie, un volet complémentaire à celui soutenu activement par TVME, la sécurité urbaine.

Le volet circulation se décline en deux axes d'intervention :

- L'apaisement de la circulation;
- La sécurité, la connectivité et la convivialité des infrastructures de déplacements actifs.

Qu'entend t-on par Pôle Frontenac ?

« Cette zone inclut un centre commercial, les habitations les Trois Pignons, la Maison de la culture Frontenac, la station de métro Frontenac, le Centre Jean-Claude Malépart et tous les terrains et immeubles voisins. Le Pôle inclut également les abords de la rue Ontario entre la rue Parthenais et la voie ferrée. »

(Plan d'action de revitalisation 2006-2016, mai 2006)

En raison des nombreuses démarches en cours dans Sainte-Marie dans un objectif de revitalisation urbaine intégrée (RUI) du quartier, TVME développe une démarche en trois phases. La première phase du projet ASPF porte sur le secteur du métro Frontenac à titre de futur centre-ville de Sainte-Marie, dans un rayon de 50 mètres de l'édicule de la station (A). Les interventions cibleront principalement les intersections des rues Frontenac et du Havre et de la rue Ontario.

Les phases ultérieures porteront sur :

- L'artère commerciale Ontario, entre le métro Frontenac et la voie ferrée (B);
- L'artère commerciale Ontario, entre le métro Frontenac et la rue Parthenais (C);
- Les entrées de cette artère, de part et d'autre de la zone commerciale (D).



PLAN 1 Le Pôle Frontenac



PLAN 2 Phases du projet ASPF

I. MISE EN CONTEXTE

1.1 VISION STRATÉGIQUE

De nombreuses démarches de revitalisation sont en développement pour le secteur Sainte-Marie. Parallèlement, de nombreux projets immobiliers en sont également à différents stades de réalisation. Dans cette optique, TVME a voulu élargir son expertise aux aménagements urbains sécuritaires et favorables aux transports actifs et collectifs pour s'assurer que les interventions à venir s'opèrent dans une volonté d'améliorer la mobilité et la qualité de vie de TOUS les résidents de Sainte-Marie et correspondent à la vision de quartier du Comité de revitalisation locale (CRL).

TABLEAU 1 Démarches de revitalisation en cours d'élaboration dans Sainte-Marie

Démarches	Promoteur	Mandataire
<u>Plan d'action de la démarche RUI</u>	Société d'investissement Sainte-Marie (SISM)	SISM
<u>Plan particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Sainte-Marie</u>	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de Ville-Marie	Firme Plania
<u>Plan de mitigation des nuisances causées par la circulation de Sainte-Marie</u> Dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain de la Ville de Montréal	Ville de Montréal En collaboration avec le consortium du projet Notre-Dame
<u>Plan de Quartier Vert du quartier Sainte-Marie</u> (propositions d'aménagement et mesures d'apaisement de la circulation) Dans le cadre du 16 ^{ème} chantier du Plan de Transport de la Ville de Montréal	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain de la Ville de Montréal	Ville de Montréal En collaboration avec les firmes Cardinal Hardy et Tecult
<u>Réfection routière de la rue Ontario entre les rues Poupart et Dufresne (été 2009)</u> Projet pilote inspiré des principes de la Charte du piéton du Plan de transport de Montréal en prévision de la réfection future de l'axe Ontario.	Direction des travaux publics de Ville-Marie	Direction des travaux publics de Ville-Marie et SITE de la Ville de Montréal
<u>Plan de déplacement local (PDL) de Ville-Marie (d'ici 2011)</u> Dans le cadre du 16 ^{ème} chantier du Plan de Transport de la Ville de Montréal	Direction des travaux publics ET/OU de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de Ville-Marie	Direction des travaux publics ET/OU de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de Ville-Marie

TVME veut se doter d'outils de communication et de planification lui permettant de soutenir l'action citoyenne et de proposer des interventions de sécurisation des déplacements actifs aux différents comités dont l'organisme fait partie (Comité permanent de la sécurité publique de l'arrondissement de Ville-Marie) ou sera appelé à participer ainsi que lors des différentes démarches participatives en lien avec les initiatives mentionnées précédemment.



PHOTO 1 Marche exploratoire, 4 mars 2009



PHOTO 2 Marche exploratoire, 4 mars 2009



PHOTO 3 Marche exploratoire, 4 mars 2009

I. MISE EN CONTEXTE

1.3 DÉMARCHES ET PARTENARIATS

Entente de partenariat

Le projet ASPF a été amorcé en janvier 2009. À titre de première initiative dans le domaine de l'aménagement, le projet a nécessité un long et important recensement des démarches en cours dans Sainte-Marie. Les acteurs concernés ont été contactés et informés de la démarche poursuivie par TVME. Ils ont ensuite été sondés pour clarifier les objectifs et le contexte de leur démarche respective ainsi que son arrimage à l'ensemble des interventions en cours. En raison de la confidentialité de la majorité d'entre elles, très peu de renseignements concernant les études réalisées et les projets en cours nous ont été transmis. Il fut très difficile pour l'équipe de TVME de positionner sa propre démarche en raison d'un manque considérable d'information.

Cette recherche, le report de la parution du PPU Quartier Sainte-Marie, la grande confidentialité des démarches ainsi que le contexte politique particulier de Ville-Marie ainsi que la campagne électorale sont plusieurs des facteurs qui ont engendré des délais supplémentaires au projet.

Collaboration avec Action femmes handicapées de Montréal (AFHM)

En contrepartie, afin d'affiner sa connaissance du secteur et de développer des propositions plus respectueuses des besoins de mobilité des différents usagers, TVME collabore depuis février 2009 au projet *Créer des communautés plus sécuritaires pour les femmes marginalisées et pour toute la communauté*, financé par Condition Féminine Canada et Femmes et Villes internationales. Le projet vise à bâtir des partenariats entre les groupes de femmes travaillant auprès des femmes marginalisées et les municipalités par la mise en œuvre d'approches pour bâtir des communautés plus sécuritaires pour les femmes. Une marche exploratoire a été réalisée au Pôle Frontenac (4 mars 2009) et des séances d'analyse et de recommandations ont suivi.

Cellule de travail

Finalement, le 24 avril 2009, une entente de partenariat a été établie avec Jean Perron, directeur général de la SISM, stipulant que TVME pourrait devenir l'organisme porteur du volet circulation dans Sainte-Marie au nom des acteurs locaux. L'appui de la SISM aux démarches de TVME devrait contribuer à accroître la collaboration de l'arrondissement Ville-Marie. L'appui officiel du directeur de l'arrondissement, M. Alain Dufort, serait grandement souhaité.

Un comité de suivi pourrait être ultérieurement formé et aurait comme objectif :

- L'élaboration d'un plan d'actions portant sur le volet circulation en lien avec les différentes démarches de revitalisation en élaboration dans Sainte-Marie;
- L'échange d'informations entre les parties;
- L'intégration de TVME aux démarches participatives en concertation avec les acteurs locaux;
- La prise en considération des recommandations émises par TVME au nom des acteurs locaux.

I. MISE EN CONTEXTE

1.4 OBJECTIFS DU PROJET

Le plan de sécurisation des déplacements issu de la démarche ASPF réalisé par Tandem Ville-Marie Est en concertation avec ses partenaires membres du CRL vise à traduire la vision ainsi que les recommandations partagées par tous les intervenants. Les objectifs du plan sont les suivants :

1. Favoriser l'apaisement de la circulation sur les rues Ontario, Frontenac et du Havre ;
2. Favoriser une cohabitation harmonieuse des modes de transport en faveur des modes de déplacements actifs ;
3. Assurer la sécurité, la connectivité et la convivialité des infrastructures de déplacements actifs.

1.5 MÉTHODOLOGIE

1. Réalisation du rapport d'aménagement sécuritaire du Pôle Frontenac (analyse et recommandations) ;
2. Diffusion du rapport et d'un sondage aux partenaires et citoyens ;
3. Présentations aux différents comités citoyens et d'experts de l'arrondissement de Sainte-Marie et Ville-Marie ;
4. Compilation des commentaires et des résultats du sondage ;
5. Réalisation d'un atelier de travail sur l'aménagement sécuritaire du Pôle Frontenac avec les partenaires et citoyens de Sainte-Marie ;
6. Compilation des recommandations.

1.6 POTENTIEL PIÉTONNIER DU PÔLE FRONTENAC

Le Pôle Frontenac dispose d'un bon potentiel piétonnier (walkability) et cyclable ce qui, jumelé à des facteurs d'ordre économique, se répercute directement sur le choix modal des résidants. Des habitudes de déplacement qui se traduisent en bénéfices pour l'environnement et la santé des résidants. Les caractéristiques des quartiers dits « marchables » sont:

- la densité résidentielle;
- une certaine mixité des usages du sol;
- la proximité des commerces et des générateurs de déplacements;
- les infrastructures de déplacements actifs;
- la sécurité urbaine;
- la sécurité routière;
- un paysage urbain agréable à échelle humaine.

II. RÉAMÉNER LES ESPACES PUBLICS POUR FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

2.1 QU'ENTEND T-ON PAR MOBILITÉ DURABLE ? PAR TRANSPORT ACTIF ?

Nous entendons par « mobilité durable » ou « mobilité douce » tout mode de transport alternatif à l'automobile-solo, ce qui inclut :

- les transports collectifs (trains, tramway, métro, autobus, taxi, etc.);
- les transports actifs (marche, vélo, patin à roues alignées, planche à roulette, vélo en libre partage, etc).

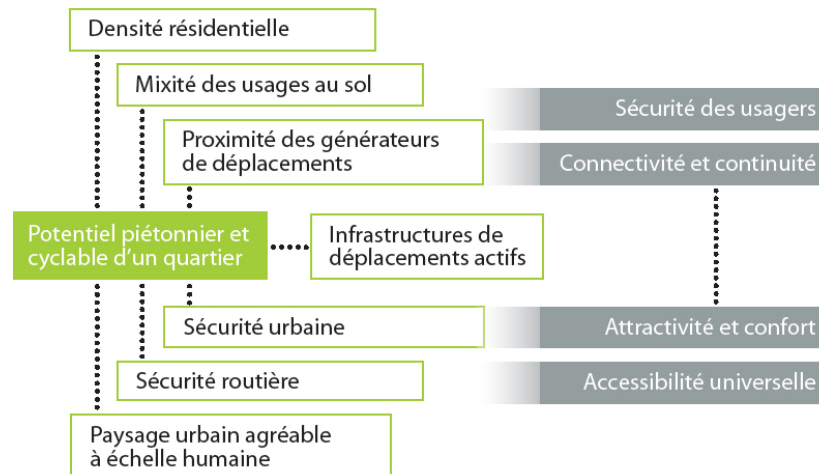
Dans l'objectif de favoriser la mobilité durable, trois types d'interventions forment les piliers d'une approche globale qui assurent des résultats optimaux. Elles comprennent, en complémentarité des mesures éducatives, l'application de politiques et de lois et des interventions sur l'environnement bâti. Le présent plan d'action cible essentiellement des interventions du troisième type.

Le transport actif est toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain (Agence de la santé publique du Canada). Un choix modal qui facilite l'atteinte de l'objectif fixé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) de 30 minutes d'activité physique par jour (pour un adulte, 60 minutes pour un enfant) tout en répondant aux problèmes criant de sédentarité.

2.2 LES FACTEURS QUI FAVORISENT LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

La communauté scientifique reconnaît l'importance de nombreux éléments de l'environnement bâti dans le calcul du potentiel piétonnier et cyclable d'un quartier. Certes, la présence d'infrastructures de déplacements actifs continues et sécuritaires joue un rôle décisif quant au choix d'un mode de transport. Cependant, la concentration des facteurs de « marchabilité (walkability) » peut avoir un influence considérable sur les habitudes de déplacement des citoyens pour permettre un transfert modal durable.

SCHÉMA 1 Les facteurs de « marchabilité (walkability) » d'un quartier



« (...) seulement 37% de la population adulte québécoise est suffisamment active. »
(Nolin, 2002 et 2003)

« Au Québec, une majorité d'adultes (55%) marchent moins d'une heure par semaine. »
(Direction de santé publique de Montréal, 2003)

« Les gens qui vivent dans des quartiers plus traditionnels (walkable) marchent plus de 30 minutes par semaine comparativement à ceux qui vivent dans des quartiers modelés sur le type banlieue qui sont peu favorable à la marche. »
(Saelens et al., 2003)

II. RÉAMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS POUR FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

2.3 LES BÉNÉFICES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS

L'accroissement de la part modale des transports collectifs et actifs utilitaires ou de loisirs, et par le fait même de l'activité physique, assure des bénéfices à différents niveaux pour la collectivité.

SCHÉMA 2 Bénéfices collectifs et individuels des transports actifs

BÉNÉFICES COLLECTIFS	<p>Environnementaux : réduction des nuisances atmosphériques, sonores et visuelles.</p> <p>Sanitaires : réduction de la sédentarité, des traumatismes routiers et de l'exclusion sociale.</p> <p>Socio-économiques : achat local, fréquentation des services de proximité, amélioration de la vie de quartier et développement d'un sentiment d'appartenance.</p>
BÉNÉFICES INDIVIDUELS	<p>Amélioration de la condition physique.</p> <p>Meilleur contrôle du poids, réduction de l'obésité abdominale.</p> <p>Protection contre les maladies cardiovasculaires.</p> <p>Protection contre l'ostéo-arthrite et les fractures de la hanche.</p> <p>Protection contre le cancer.</p> <p>Soulagement des symptômes de stress et de dépression.</p> <p>Autonomie accrue chez les jeunes et les aînés.¹</p> <p><small>SOURCE : Demers, M., <i>Pour une ville qui marche</i>, Éditions Écosociété, Montréal, 2006.</small></p>

2.4 LES OBSTACLES AUX TRANSPORTS ACTIFS

L'organisme Kino-Québec, dont la mission est de « promouvoir un mode de vie physiquement actif pour contribuer au mieux-être de la population québécoise », a recensé les obstacles à la pratique de l'activité physique cités par des adultes. Des obstacles qui peuvent être minimisés par un environnement urbain favorable.

- Manque de temps
- Insécurité : crainte de se blesser, se heurter, d'être agressé
- Difficultés d'accès : distances trop grandes, parcours non sécuritaire menant aux services, environnement mal adapté aux habiletés ou à la condition physique des gens, manque ou accès limité aux équipements et infrastructures
- Esthétique : pollution, saleté, immeubles délabrés
- Manque de commodités et aspects non fonctionnels de l'environnement : manque d'espace de stationnement sécuritaire pour vélos, obstacles aux déplacements non motorisés
- Pas ou peu de destinations pour les déplacements non motorisés.



CARTE 1 Espaces bâtis et non-bâti



CARTE 2 Trame urbaine



CARTE 3 Hauteur du bâti

LÉGENDE

- Un étage
- Deux étages
- Trois étages
- Quatre étages

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.1 TRAME URBAINE

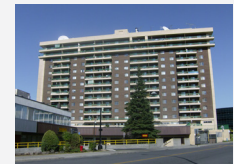
La trame urbaine du quartier est relativement régulière et respecte les grandes caractéristiques montréalaises: des îlots rectangulaires, allongés avec ou sans ruelle. L’empreinte des bâtiments au sol est aussi très régulière, ils occupent généralement la moitié des lots sur lesquels ils sont construits. D’une hauteur de deux ou trois étages, ces derniers sont implantés de manière contigue avec une faible marge de recul avant (distance entre l’emprise publique et la façade). Des facteurs qui assurent aux quartiers traditionnels une bonne densité résidentielle.

Toutefois, le secteur situé au sud de la rue Ontario et à l’est de la rue du Havre est caractérisé par une trame urbaine désorganisée, l’implantation de bâtiments de grand gabarit en retrait de la rue et au coeur de lots surdimensionnés.



L’usine JTI Macdonald (2045, Ontario), bien qu’ accolée à la rue Ontario, occupe, si on tient compte des espaces voués au chargement des camions de livraison, deux îlots entre les rues Ontario et Rouen. De plus, les espaces vacants (terrains de stationnements) agissant comme zone tampon autour du bâtiment principal créent une fracture dans le cadre bâti du quartier.

Le Complexe des Trois Pignons (2600, Ontario) qui comporte trois tours d’habitation et un centre commercial au niveau du sol occupe la moitié d’un îlot. Peu d’efforts d’aménagement ont été déployés pour renforcer les liens entre les bâtiments et le domaine public (espace de circulation). L’immense stationnement devant la galerie commerciale réduit le lien entre le Complexe et la rue Ontario.



Le bâtiment abritant la Maison de la Culture et la bibliothèque Frontenac ainsi que les résidences du parc Frontenac (OMHM) (2550, Ontario) est implanté derrière l’édicule du métro du même nom. Ce bâtiment de haute densité forme un bloc monolithique qui trône au centre de l’îlot.



POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Îlot longs permettant l’accélération des véhicules
- Distance entre les bâtiments



PHOTO 4 Commerces traditionnels sur la rue Ontario



PHOTO 5 Commerces de grande surface sur la rue Ontario



PHOTO 6 Habitation du parc Frontenac (OMHM)

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.2 UTILISATION DU SOL

Commerces

La rue Ontario est l'épine dorsale du quartier Ste-Marie. La diversité des commerces et de services de proximité attirent un nombre important de citoyens. Un dynamisme relatif est cependant observable autour du Pôle Frontenac où approximativement 16% des locaux commerciaux sont vacants (segment de la zone RUI).

Deux typologies commerciales occupent des surfaces de plancher distinctes:

- Les commerces traditionnels ont pignon sur la rue Ontario, au rez-de-chaussée tandis que les étages supérieurs sont occupés à des fins résidentielles. Le gabarit de ces bâtiments, leur proximité du trottoir et leur façade vitrée assurent une perméabilité visuelle entre les espaces de circulation, la rue et les espaces intérieurs.
- À la base du Complexe des Trois Pignons, le centre d'achats Frontenac, abrite plusieurs commerces variés (Caisse populaire, supermarché et restaurants). Le vaste stationnement en façade du complexe déstructure le paysage urbain de la rue Ontario en raison d'une distance de 50 mètres entre la rue et l'entrée.

L'offre commerciale de proximité du pôle Frontenac pourrait cependant être davantage diversifiée.

La présence d'une grande diversité de commerces ouverts le soir garantissent un achalandage en dehors des heures de grande affluence, un élément favorable en matière de sécurité urbaine.

Résidences

La fonction résidentielle se concentre sur les rues nord-sud où se concentre un bâti typiquement montréalais (triplex, duplex) et leur interprétation contemporaine. On retrouve également deux complexes d'habitation de haute densité:

- OSBL de gestion des Trois Pignons (784 logements, clientèle retraitée et préretraitée));
- Habitation du parc Frontenac (85 logements, personnes retraitées, 6 logements adaptés).

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Continuité des locaux commerciaux sur rue
- Dynamisme commerciaux vacillant
- Heures d'ouverture prolongées des commerces
- Densité résidentielle



PHOTO 7 Centre Jean-Claude Malépart



PHOTO 8 Maison de la Culture Frontenac



PHOTO 9 Stationnement sur la rue Ontario

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.2 UTILISATION DU SOL

Services publics

Deux grands établissements publics sont présents au sein du Pôle Frontenac:

- Le Centre Jean-Claude Malépart (2633, Ontario) propose une gamme d'activités sportives et éducatives à des clientèles variées. Des travaux sont en cours afin de doter le centre d'une piscine intérieure et d'une salle d'entraînement.
- La Maison de la Culture et la bibliothèque Frontenac, lieu de diffusion multidisciplinaire dont la mission est la démocratisation de l'accès à la culture occupent des locaux adjacents (2550, Ontario). Elle accueille une salle de spectacle (300 places), deux salles d'exposition et un hall civique. Près du tiers des 20 000 abonnés à la bibliothèque sont des résidents du quartier Ste-Marie.

De plus, la polyvalente Pierre-Dupuis, l'école des Métiers des Faubourgs et le Centre Gédéon-Ouimet à proximité du métro Frontenac génèrent un nombre considérable de déplacements piétonniers.

Entreprises

En raison de la proximité du port de Montréal, de la voie ferrée du Canadien Pacifique et d'axes de transport routier majeurs (rue Notre-Dame, pont Jacques Cartier), plusieurs entreprises industrielles se sont implantées dans le quartier Ste-Marie dont notamment le fabricant de cigarettes JTI Macdonald. De plus, le centre de transport de la STM est responsable du va et viens d'un nombre considérable de camions. Approximativement 500 autobus circulent quotidiennement au abords du métro Frontenac vers les garages situés derrière.

Stationnements

Les terrains voués au stationnement sont omniprésents au sein du Pôle Frontenac. Les deux plus vastes sont le stationnement du centre d'achats Frontenac et les stationnements entourant l'usine JTI Macdonald. De plus, la STM occupe un vaste terrain voué au stationnement devant son garage Frontenac situé à l'angle Lafontaine et du Havre.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Pôle de loisirs, de sports et de culture générateurs de déplacements
- Secteurs d'emplois à proximité
- Forte circulation de camions
- Omniprésence du stationnement

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.2 UTILISATION DU SOL

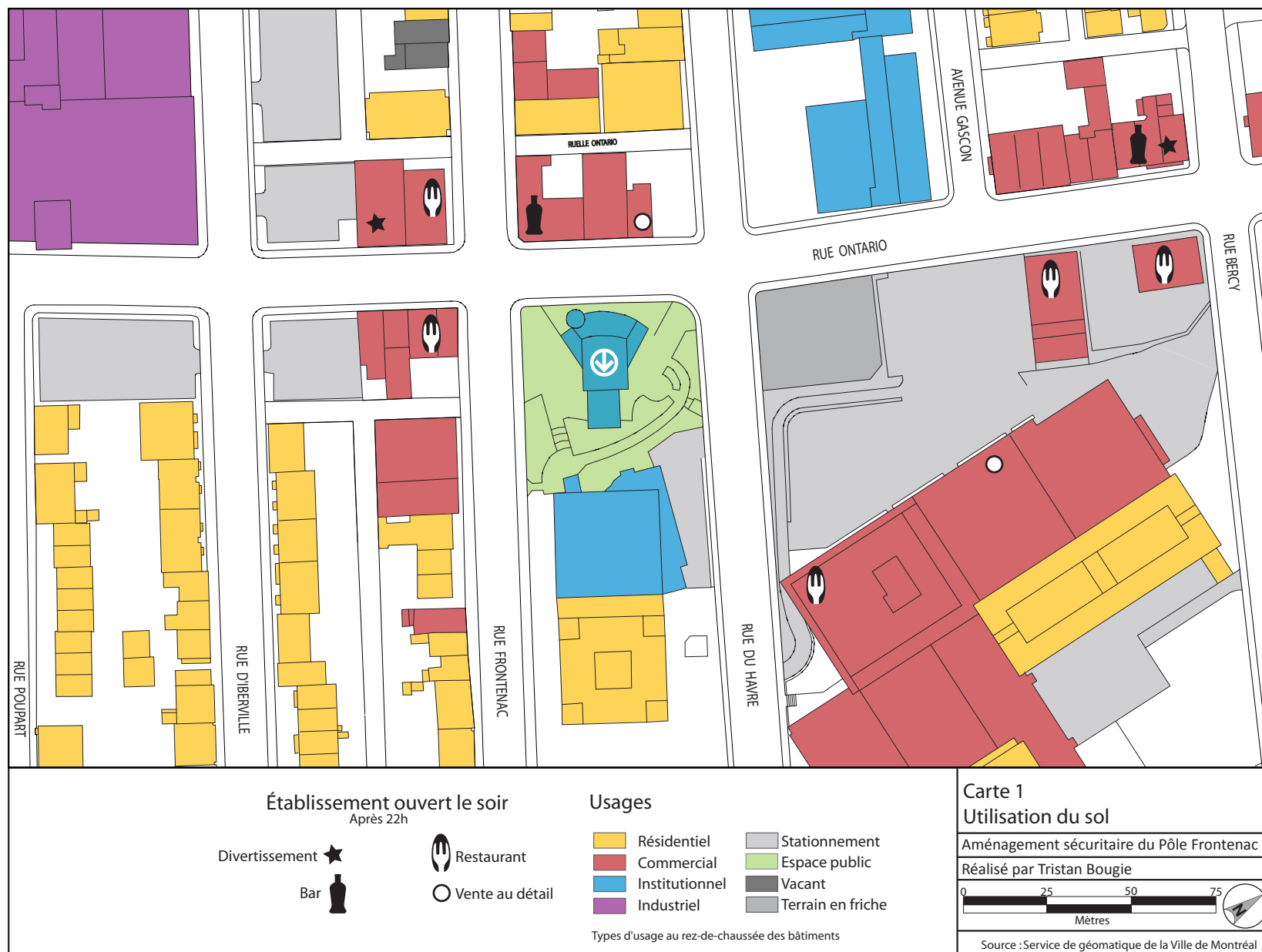




PHOTO 10 Édicule du métro Frontenac, vue de la rue Ontario



PHOTO 11 Maison de la Culture, vue du métro Frontenac



PHOTO 12 Centre Jean-Claude-Malépart, vue du métro Frontenac

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.3 LIEUX DE DESTINATION

Le principal lieu de destination du Pôle Frontenac est évidemment le métro Frontenac, un important pôle intermodal du Centre-Sud montréalais. Il accueille quatre circuits d'autobus réguliers (85 Hochelaga, 94 Iberville, 125 Ontario et 185 Sherbrooke) et six circuits d'autobus de nuit ont ce site comme terminus.

On retrouve également deux autres pôles d'attraction:

La Maison de la Culture et bibliothèque Frontenac (2550, Ontario) est un lieu de diffusion artistique qui accueille plus de 150 événements de tous genres annuellement. L'achalandage quotidien est estimé à 400 personnes par jour mais varie en fonction des activités et des expositions.

Heures d'ouverture de la Maison de la Culture

Mardi, mercredi et jeudi	13h00 à 19h00	
Vendredi, samedi et dimanche	13h00 à 17h00	(fermé le dimanche l'été)

Heures d'ouverture de la bibliothèque

Lundi, vendredi	12h00 à 18h00
Mardi, mercredi et jeudi	10h00 à 20h00
Samedi	10h00 à 17h00
Dimanche	12h00 à 17h00

L'accès au bâtiment est possible par un escalier en façade donnant sur l'espace public adjacent à l'édicule du métro ainsi qu'une rampe d'accès aménagée derrière l'édicule. La signalisation du lieu est cependant peu visible et se limite à un petit panneau rendant difficile le repérage à la sortie du métro.

Le Centre Jean-Claude Malépart se dresse à l'intersection des rue Ontario et Bercy (2633, Ontario). Le centre offre des dizaines d'activités sportives, éducatives et culturelles destinées à une clientèle de tous âges. L'achalandage quotidien est estimé à 475 personnes par jour.

Heures d'ouverture du Centre Jean-Claude Malépart

Lundi au vendredi	8h00 à 17h00
Samedi	8h00 à 15h30
Dimanche	fermé

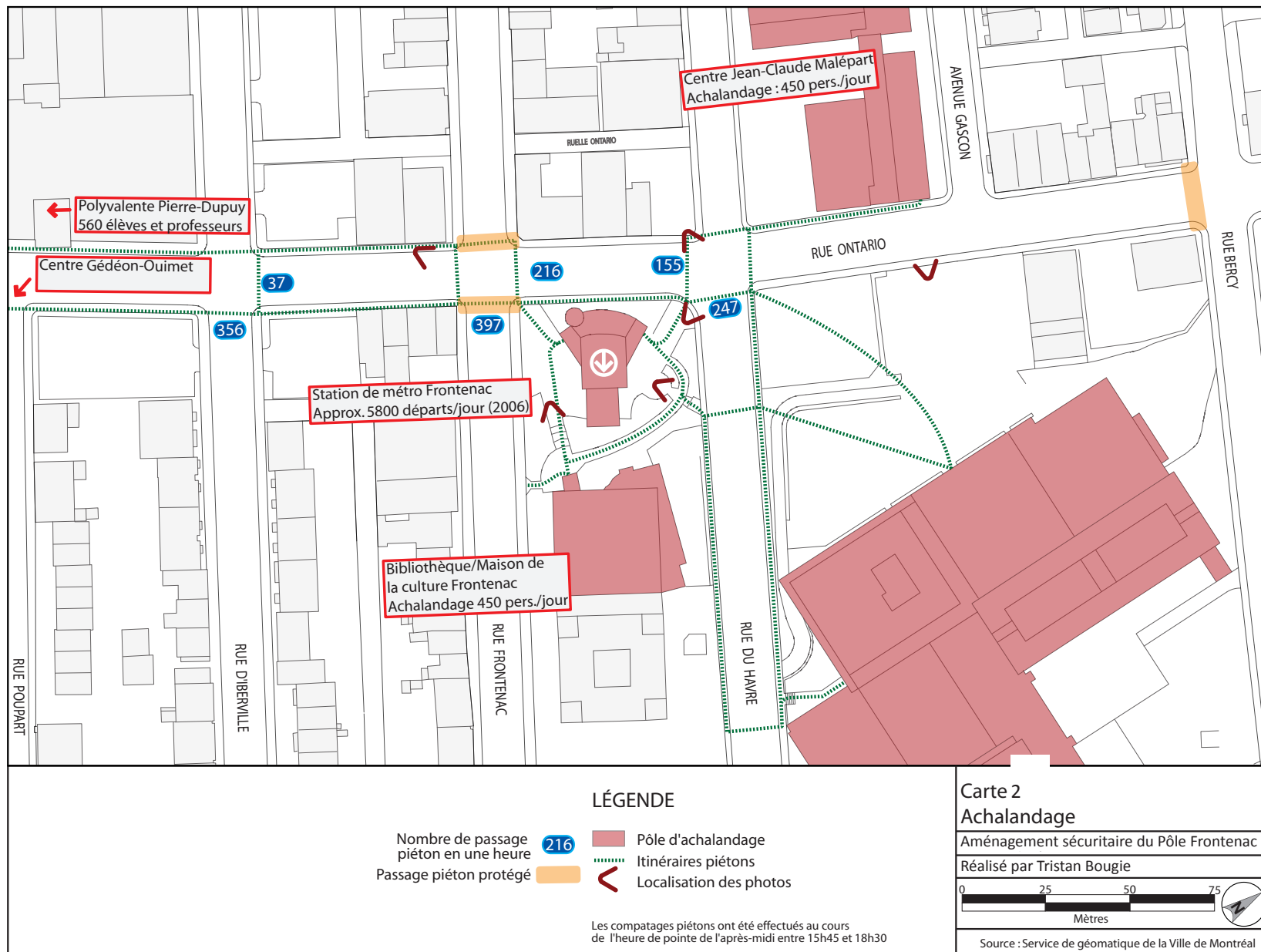
L'accès au bâtiment s'effectue par la rue Ontario, à moins de 100 mètres de l'édicule du métro Frontenac. Malgré cette proximité, aucune signalisation à la sortie du métro ou sur le bâtiment (visible du métro) ne permet à l'utilisateur de se repérer. De la rue Ontario, le bâtiment est identifié comme un édifice public à l'aide du logo de la Ville de Montréal. L'ajout d'équipements sportifs (piscine, salle d'entraînement) fera sûrement augmenter l'achalandage dès leur mise en service.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Pôle intermodal important
- Proximité de générateurs de déplacements drainant une population de l'extérieur du quartier
- Heures d'achalandage prolongées

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.3 LIEUX DE DESTINATION



III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.3 CADRE BÂTI

En plus de la mixité d'usages, la forme, la qualité, l'entretien du cadre bâti influencent grandement le caractère, l'attractivité et l'achalandage d'une rue. La perméabilité des façades, ces fenêtres sur la ville et ses activités, encouragent les passants à pénétrer à l'intérieur des commerces et services ou à s'arrêter à proximité. Les trois grandes variables pour caractériser "l'attractivité" des façades sont la perméabilité, la diversité des usages et la qualité architecturale des bâtiments.

Les façades ont été classifiées selon certains critères.



Façade attirante

Petit gabarit de bâtiment (2-3 étages)
Plusieurs ouvertures
Grande diversité de fonctions urbaines
Aucun local vacant et/ou façade passive

Façade perméable

Petit gabarit de bâtiment (2-3 étages)
Plusieurs ouvertures
Certaine diversité de fonctions urbaines
Quelques locaux vacants et/ou façades passives



Façade peu perméable

Gabarit de bâtiment plus volumineux
Peu d'ouverture
Diversité de fonctions urbaines limitée
Plusieurs locaux vacants et/ou façades passives

Façade passive

Grand gabarit des bâtiments et/ou terrain vacant
Très peu d'ouverture
Aucune diversité de fonctions urbaines
Majorité de locaux vacants et/ou façades passives



PHOTO 13 Stationnement à l'intersection Ontario et Bercy

L'abondance de terrain de stationnement dont plusieurs sont peu entretenus diminue grandement la qualité de l'expérience piétonne. Le changement drastique d'échelle et de distance entre les bâtiments rend la lecture des lieux confuse pour ce dernier. De plus, le débit élevé de véhicule qui y circulent constitue un risque de d'accident. À titre d'exemple, le trottoir sud de la rue Ontario (entre du Havre et Bercy) est interrompu à plusieurs reprises par la présence de nombreuses entrées charretières.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Faible qualité architecturale
- Vitrine peu perméable
- Présence de nombreux murs aveugles

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIALS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.4 CADRE BÂTI

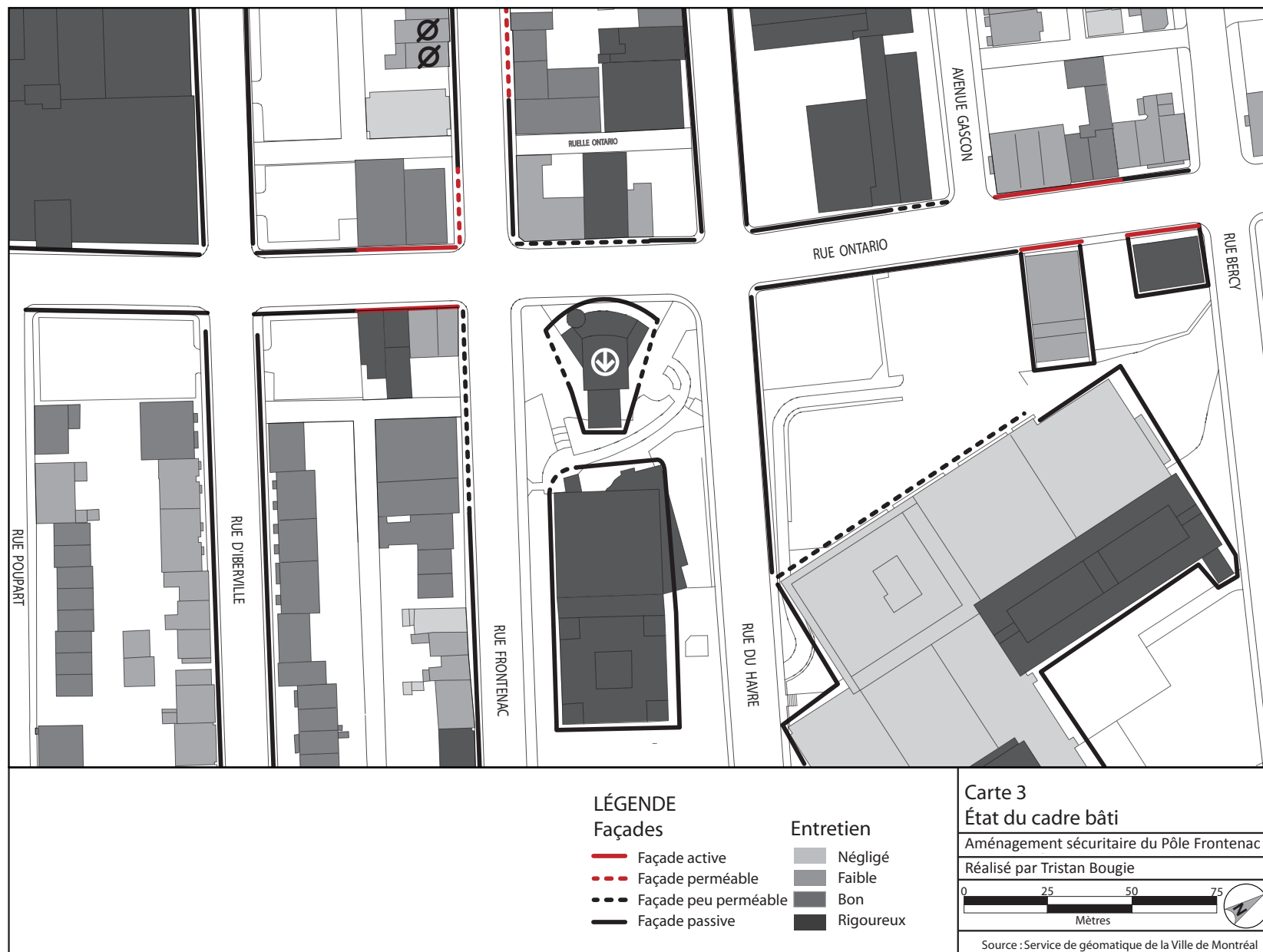




PHOTO 14 Stationnement de JTI MacDonald



PHOTO 15 Terrain en friche à l'intersection Ontario et du Havre



PHOTO 16 Stationnement du centre commercial

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.3 ESPACES À POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET PROJETS IMMOBILIERS

Le Pôle Frontenac est caractérisé par une quantité importante de terrains en friche ou sous-utilisés. Sur la rue Ontario, entre les rues Dufresne et Florian, se succèdent nombre de stationnements:

- Bande de terrains ceinturant l'entreprise JTI Macdonald;
- Friche au sud de la rue Ontario entre les rues du Havre et Bercy;
- Stationnement du centre commercial du Complexe des Trois pignons.

Cette utilisation extensive crée un environnement peu sécuritaire, dépourvu d'activité, sombre où il est difficile de se repérer. De plus, cette concentration de surface bétonnée augmente l'effet d'îlot de chaleur.

Plusieurs projets immobiliers sont en cours de réalisation ou en planification dans le secteur:

- agrandissement du centre Jean-Claude Malépart (piscine) au coin nord-est d'Ontario et du Havre (en construction) ;
- projet de condominiums au coin nord-ouest d'Ontario et du Havre (en construction) ;
- bâtiment au dessus de l'édicule du métro Frontenac.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Tissus urbain déconstruit et insécurisant
- Nombre de stationnement en façade élevé
- Énorme potentiel de développement et de densification



LÉGENDE

Terrains de stationnement
Lot en friche

LÉGENDE

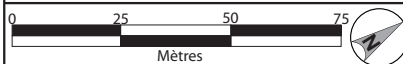
Projet en cours
de réalisation

Carte 4

Potentiel de requalification

Aménagement sécuritaire du Pôle Frontenac

Réalisé par Tristan Bougie



Source : Service de géomatique de la Ville de Montréal



PHOTO 17 Terrain en friche à l'intersection Ontario et du Havre



PHOTO 18 Espace public du côté ouest du métro Frontenac



PHOTO 19 Arrière de l'édicule du métro Frontenac

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.6 ENVIRONNEMENT

La proportion de l'espace dédié à l'automobile (voies de circulation, stationnement) en comparaison avec celui dédié aux espaces de circulation piétonnière, cyclable et de détente est très élevée. Le seul espace public aménagé étant la station de métro Frontenac. Malgré la présence de plusieurs places où s'asseoir, la nature de l'environnement bâti et les nuisances environnementales générées par la forte circulation automobile et le camionnage créé de l'inconfort. Lors des périodes de pointe, l'espace est très achalandé par les autobus qui convergent vers la station.

De plus, la topographie de la place du métro Frontenac limite la visibilité de l'utilisateur puisque la sortie de l'édicule du côté est a été aménagée dans une dépression. La Maison de la Culture est ceinturée de murs aveugles.

On retrouve peu de mobilier urbain voué à la détente (bancs) dans le secteur, à l'exception d'une petite concentration aux abords du métro. Un facteur qui réduit la rétention des passants. Deux terrasses privées (2541 et 2660, Ontario) donnent sur l'espace public, toutefois la proximité d'axe de transport et le bruit généré par le passage incessant de véhicules en réduit l'utilisation.

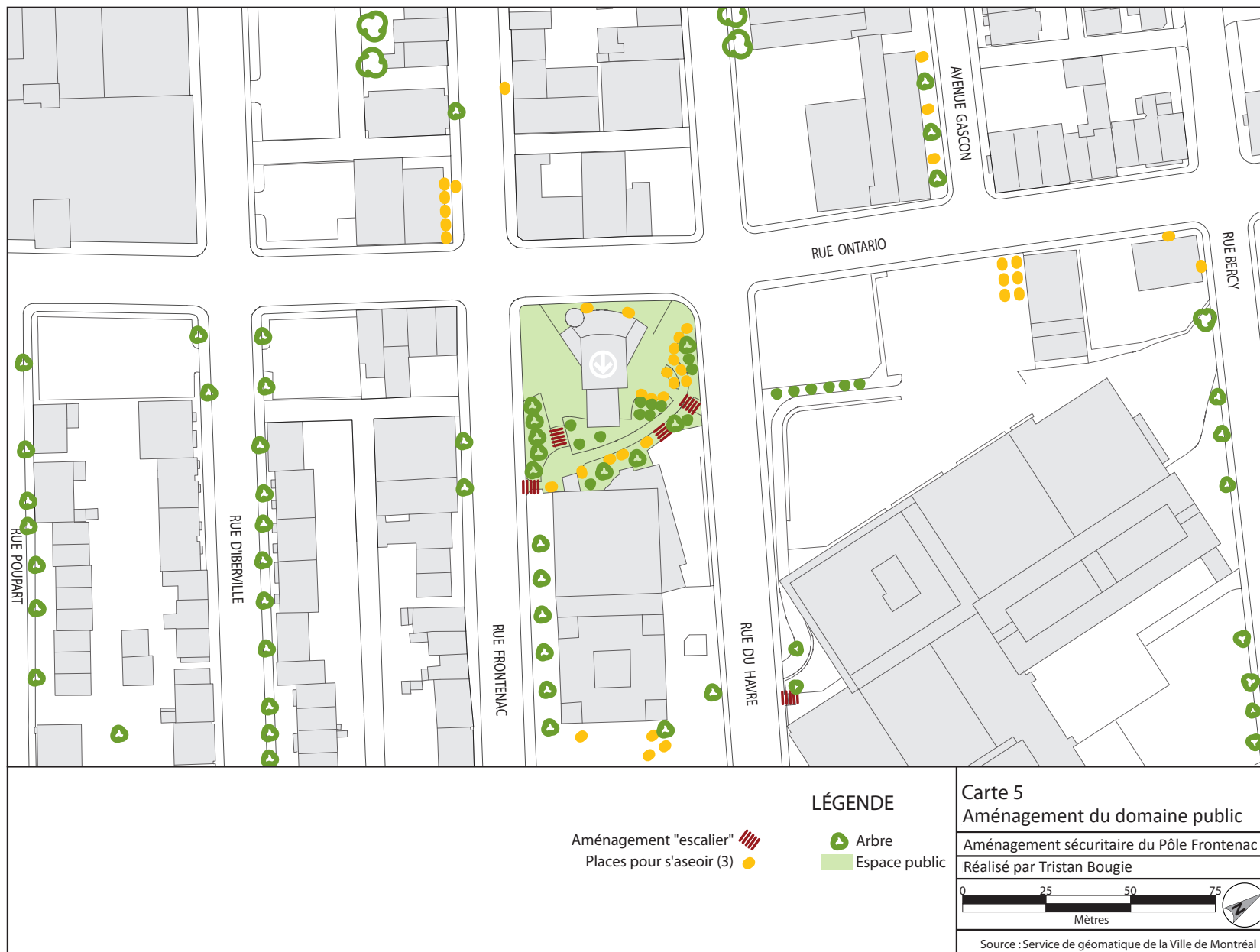
Le couvert végétal au Pôle Frontenac est concentré à proximité de la station de métro. Certains efforts ont également été déployés afin de verdir les abords des Habitations du parc Frontenac. L'ampleur de la tâche est considérable pour naturaliser le secteur. Les rues, et particulièrement la rue Ontario, sont peu pourvues d'arbres. La largeur des trottoirs limite actuellement la possibilité de créer une bande plantée.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Espace dédié à l'automobile disproportionné comparativement aux espaces piétonniers et cyclistes
- Aménagement des espaces publics de qualité moyenne
- Bruit incessant, poussière
- Lacunes en matière d'aménagement sécuritaire (murs aveugle, cachette, vision restreinte, parcours prévisibles)
- Peu d'espace de rencontre
- Îlot de chaleur urbain

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.6 ENVIRONNEMENT





CARTE 4 Réseau de camionnage



CARTE 5 Hiérarchie routière



PHOTO 20 Circulation excessive sur la rue Ontario

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.7 RÉSEAU ROUTIER

Le Pôle Frontenac doit composer avec une circulation de transit particulièrement lourde notamment en raison de la proximité du pont Jacques-Cartier et de la rue Notre-Dame. De plus, la présence de nombreuses entreprises génératrices de camionnage augmente la pression sur le réseau routier.

La rue Ontario est un axe de transit important entre le centre-ville et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve en raison du nombre restreint d'axes traversant entre les quartiers (voie ferrée du Canadien Pacifique). Cet axe est souvent congestionné notamment en raison des très courtes distances qui séparent les intersections. Selon les comptages effectués par la Ville de Montréal (2005), entre 500 et 800 véhicules à l'heure (heure de pointe du matin) circulent dans les deux directions. Un grand nombre de ceux-ci sont des véhicules lourds, des camions ou des autobus. Cette circulation particulièrement dense nuit certainement à la sécurité des piétons et à l'accessibilité de l'édicule du métro Frontenac.

Selon les mêmes comptages :

- la rue Frontenac accueille entre 850 et 1000 véhicules à l'heure en direction nord (heure de pointe de l'après-midi);
- la rue Iberville accueille entre 1200 et 1400 véhicules à l'heure en direction sud (heure de pointe du matin).

Ces artères accueillent une circulation pendulaire (déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail) et on note que la vitesse de circulation y est largement supérieure à la vitesse prescrite. La largeur des voies (4 voies de 3 mètres de large) contribue certainement à influencer les comportements tout comme la connexion directe du quartier à la rue Notre-Dame.

La question du camionnage reste un enjeu crucial pour accroître la qualité de vie des résidents et la sécurité des piétons dans le secteurs du Pôle Frontenac. En 2008, le MTQ estimait le débit quotidien de camion à :

- 800 à l'intersection Iberville/ Notre-Dame;
- 600 à l'intersection Frontenac/Notre-Dame.

Puisque ces deux axes sont identifiés comme des artères de camionnage, le débordement sur les rues adjacentes au Pôle Frontenac est éminent.

L'arrondissement Ville-Marie (secteur Sainte-Marie) fait actuellement l'objet d'un projet pilote de réduction de la vitesse de circulation sur certaines rues dont la rue Ontario, qui passera à 40 km/h à partir du mois de février 2010.

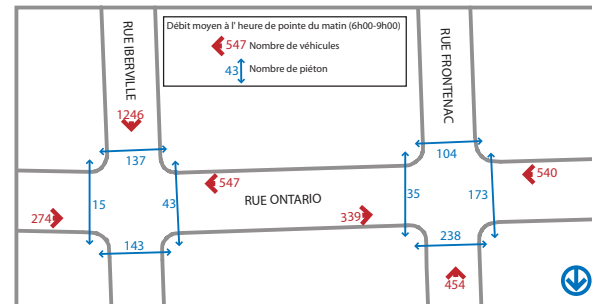


SCHÉMA 3 Débit moyen à l'heure de pointe du matin

III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Nuisances environnementales et sanitaire liées à la circulation lourde et la congestion
- Risque de traumatismes routiers élevé en raison d'un débit de circulation important
- Circulation pendulaire qui pourrait opérer un transfert modal
- Nombre élevés d'axes de camionnage traversant un quartier résidentiel et le futur centre du quartier.

3.8 TRANSPORT COLLECTIF

Le métro Frontenac est l'équipement central du pôle. La station est un carrefour important qui accueille quatre circuits d'autobus de jour et six circuits nocturnes. De plus, le nombre d'autobus qui traversent le secteur est accru par la présence du centre de transport Frontenac. Cet enchevêtrement de circuits provoque aux heures de pointe un fort achalandage aux abords du métro. L'espace public ceinturant l'édicule est utilisé à la fois comme aire de circulation, d'attente pour les autobus et de stationnement pour les vélos et BIXI générant certains conflits entre les usagers.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Pôle intermodal structurant
- Aménagement des espaces publics déficient



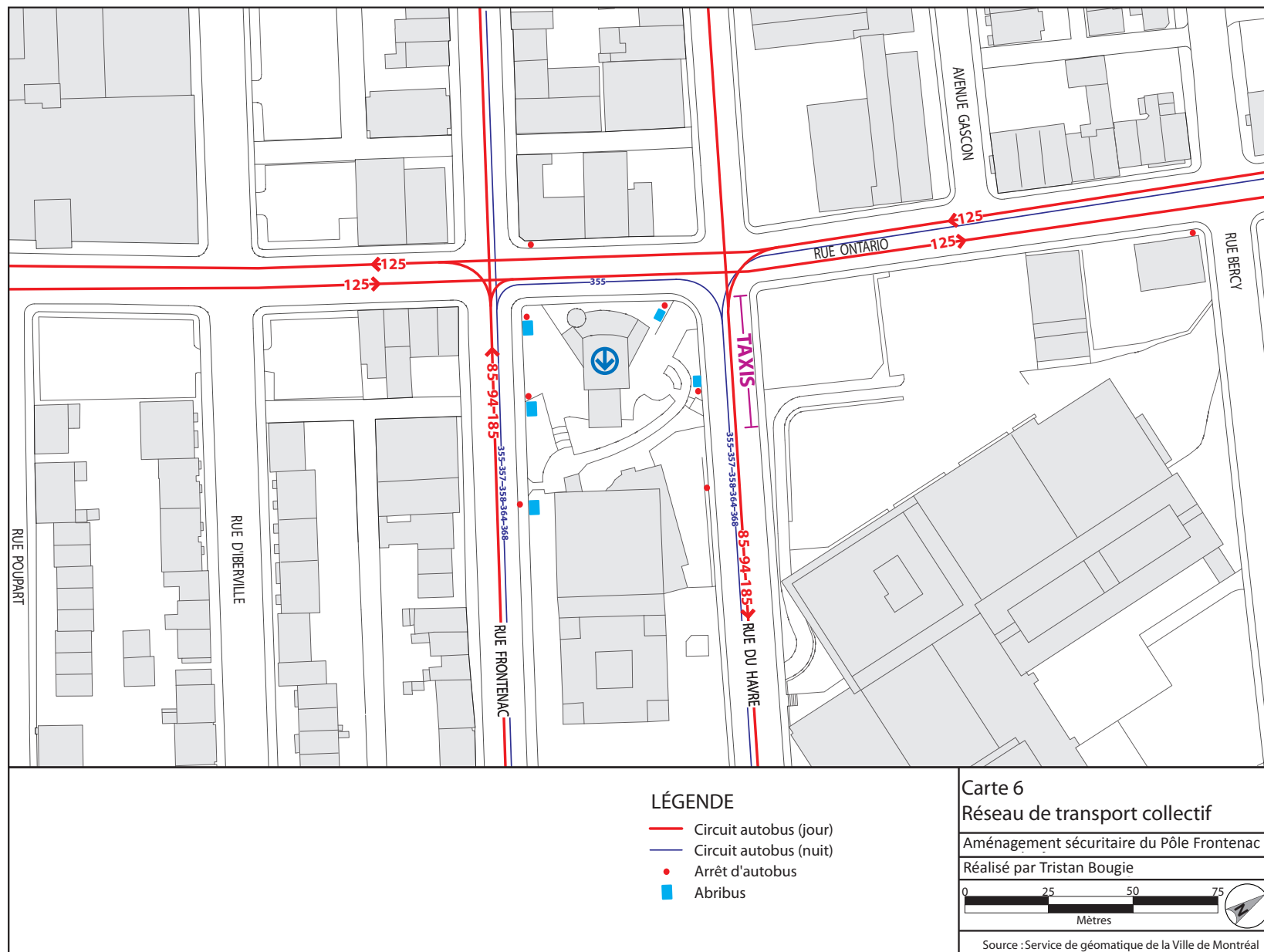
PHOTO 21 Engorgement aux sites d'embarquement



PHOTO 22 Autobus 125 Ontario

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.8 TRANSPORT COLLECTIF



III. ÉTAT DES LIEUX : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.9 RÉSEAU PIÉTONNIER

Traverses piétonnes

La station de métro et les générateurs de déplacements qui la borde génèrent un achalandage piétonnier important qui dépasse largement les capacités d'accueil des infrastructures existantes (trottoirs, traverses piétonnes). Deux des traverses de l'intersection Frontenac/Ontario comporte des feux piétons (axe Frontenac). Le temps de traverser protégé est cependant très court, notamment pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Dans l'axe de la rue Ontario, aucun feu ou aménagement sécurise les déplacements piétonniers. Une négligence qui accroît les possibilités de conflits et d'accidents entre les piétons, cyclistes et automobilistes lors des virages à droite ou à gauche.

Visibilité aux intersections

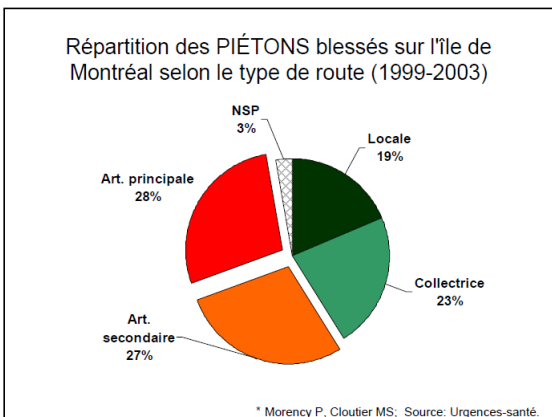
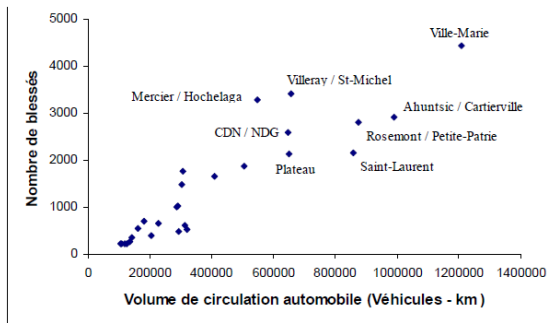
La façon dont sont aménagées les intersections ainsi qu'un nombre important d'obstacles (abribus, feux de circulation) sur les trottoirs nuit à la vision des piétons et des automobilistes. De plus, les lignes d'arrêt pour les véhicules sont à une courte distance des traverses piétonnières, un facteur qui constitue une barrière visuelle pour le piéton. Plusieurs places de stationnement se situent à moins de 5 mètres des traverses pour piétons, à l'intérieur du triangle de visibilité. Un geste qui constitue une infraction au Code de la sécurité routière (article 386, al. 4) et que la Ville de Montréal bafoue en implantant des parcomètres dans la zone interdite.

Les feux de circulation pour automobilistes sont accolés aux bâtiments de part et d'autre de la chaussée. Lorsque la circulation devient dense, ils deviennent difficiles à voir.

Réseau cyclable

La combinaison du vélo, de la marche et du transport en commun pour les déplacements quotidiens comporte des avantages. Malgré la présence de plusieurs dizaines de supports à vélo et l'implantation d'une borne BIXI, aucune voie cyclable ne permet de se rendre au Pôle Frontenac. Les cyclistes doivent partager l'espace de voirie avec les autres usagers dans un secteur où les débits sont particulièrement élevés et l'aménagement rébarbatif, ce qui constitue un frein important à la pratique du vélo

Le nombre de blessés de la route augmente avec le volume de circulation



GRAPHIQUE 1 ET 2 Morency, P., Direction de santé publique

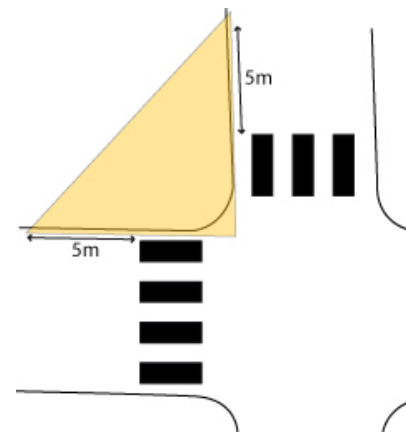


SCHÉMA 4 Triangle de visibilité

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

3.10 FICHE SYNTHÈSE

Potentils et contraintes aux transports actifs sécuritaires et recommandations pour sécuriser les déplacements actifs au Pôle Frontenac.

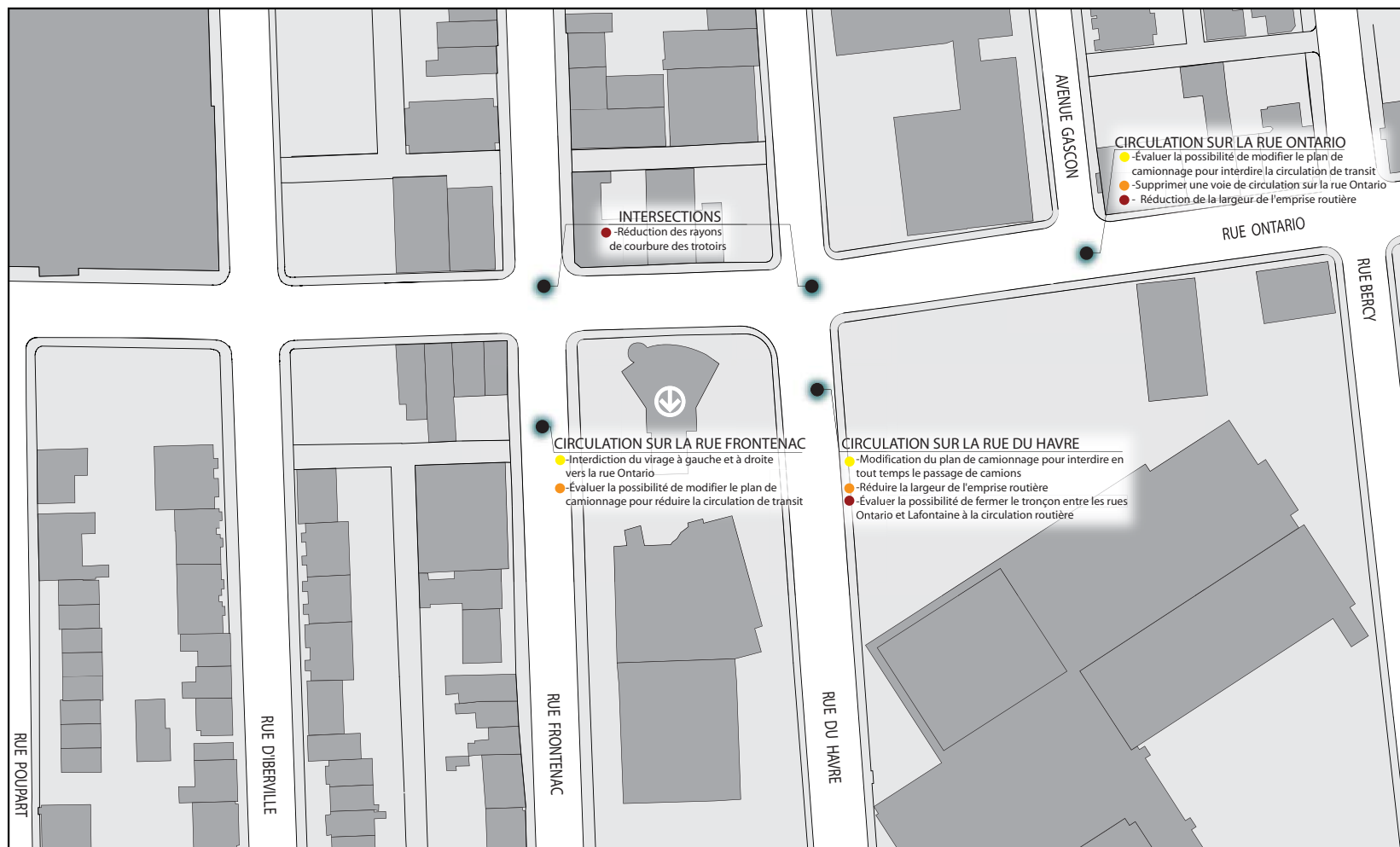
Potentiel et contraintes aux transports actifs sécuritaires.	Recommandations pour sécuriser les déplacements actifs.
<p>Aménagement des rues CONTRAINTES - Aménagement des rues (4 voies, champs visuel dégagé, sens unique, pente de rue (côte Sherbrooke)) générant une vitesse de circulation excessive.</p>	Améliorer l'aménagement des rues par la réduction de la largeur des voies de circulation et le rétrécissement du champ visuel.
<p>Trame de rue historique POTENTIEL - Îlots peu larges (intersections fréquentes) ralentissant la circulation de transit. CONTRAINTES - Longueur des îlots permettant l'accélération des véhicules.</p>	Assurer le respect de la vitesse de circulation prescrite. Réduire la vitesse de circulation prescrite.
<p>Réseau artériel CONTRAINTES - Connexion avec le réseau routier supérieur (accès direct à la rue Notre-Dame) générant un débit de circulation important.</p>	Signaler l'entrée dans un quartier résidentiel par l'aménagement et l'affichage.
<p>Circulation de transit CONTRAINTES - Présence de la voie ferrée du CP (obstacle aux déplacements) concentrant la circulation de transit vers le centre-ville sur la rue Ontario.</p>	
<p>Camionnage CONTRAINTES - Les rues Ontario, d'Iberville, Frontenac et Du Havre font parties du plan de camionnage de la Ville de Montréal générant des nuisances excessive dans un quartier résidentiel. CONTRAINTES - Concentration d'entreprises à vocation industrielle générant une circulation de camions excessive sur l'ensemble du réseau routier.</p>	Demander une modification au plan de camionnage de la Ville de Montréal pour éviter la circulation de camions aux abords de la station de métro Frontenac. Interdire le camionnage de nuit (entre 19h00 et 7h00).
<p>Hauteur du bâti POTENTIEL - Majorité de bâtiments typiquement montréalais (duplex, triplex) contribuant à préserver le caractère propre au quartier Sainte-Marie. CONTRAINTES - Implantation des bâtiments surdimensionnés générant un sentiment d'écrasement pour les piétons.</p>	Favoriser la construction de bâtiment respectant l'échelle du quartier. Dans le cas de constructions visant la densification du pôle Frontenac (plus de 3 étages), prévoir un espace public de circulation (marge de recul) aménagé de manière à accueillir un débit piétonnier important pour limiter l'effet d'écrasement et d'engorgement.
<p>Implantation des bâtiments POTENTIEL - Présence de terrains et de ruelles sous-utilisés permettant la création d'un réseau d'espaces publics. CONTRAINTES - Implantation de bâtiments ne respectant pas la trame urbaine libérant de vastes espaces sous-utilisés (stationnement).</p>	Favoriser l'implantation de bâtiments respectant l'alignement des façades. Interdire le stationnement en façade. Favoriser la création d'espaces publics. Sécuriser les accès piétonniers.

III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

<p>Mixité d'usages</p> <p>POTENTIEL - Concentration de commerces de proximité, d'institutions et de lieux d'emploi garantissant un achalandage piétonnier à toute heure de la journée.</p> <p>POTENTIEL - Forte circulation piétonnière due, en partie, à la concentration résidentielle justifiant l'aménagement d'espaces publics et privés d'activité et de rencontre.</p>	<p>Favoriser l'utilisation des rez-de-chaussée à des fins commerciales et de bureaux pour consolider le pôle d'activité.</p> <p>S'assurer d'aménager les rez-de-chaussée des nouvelles constructions de manière à assurer une perméabilité visuelle.</p> <p>Favoriser la création d'espaces publics.</p> <p>Utiliser l'espaces privés (et de stationnement) à des fins commerciales pour améliorer l'activité et assurer la rétention des passants au pôle Frontenac.</p>
<p>Lieux de destination</p> <p>POTENTIEL - Concentration de lieux de destination drainant une population de l'extérieur du quartier.</p> <p>CONTRAINTES - Signalisation et affichage déficient des lieux de destination nuisant au réseautage et à la fréquentation des pôles d'intérêt.</p>	<p>Développer une signalétique propre au pôle Frontenac pour mettre en valeur et signaler les lieux d'intérêts.</p> <p>Créer des parcours signalés et sécuritaires liant les pôles d'intérêts.</p>
<p>Infrastructures piétonnières</p> <p>CONTRAINTES - Infrastructures piétonnières peu adaptées à l'achalandage des lieux générant de l'engorgement sur les trottoirs et des comportements à risques.</p>	<p>Prévoir des espaces de circulation larges et dégagés pour permettre des déplacements actifs sécuritaires.</p>
<p>Murs aveugles</p> <p>CONTRAINTES - Fortes présence de murs aveugles réduisant la sécurité des lieux et l'accessibilité à l'aide.</p>	<p>Concentrer les déplacements piétonniers dans les corridors présentant un achalandage naturel.</p> <p>Appliquer les principes d'aménagement sécuritaire aux zones de circulation.</p>
<p>Traverses piétonnières</p> <p>CONTRAINTES - Signalisation piétonnière insuffisante aux abords d'une station de métro augmentant le risque de traumatisme routier.</p>	<p>Sécuriser l'ensemble des traverses piétonnières.</p> <p>Assurer le dégagement des intersections pour permettre la visibilité des piétons.</p>
<p>Infrastructures cyclables</p> <p>CONTRAINTES - Aucun accès cyclable sécuritaire vers la station de métro Frontenac générant des risques de traumatismes routiers.</p>	<p>Assurer la connexion de la station de métro Frontenac au réseau cyclable montréalais.</p> <p>Déplacer les supports à vélo et la borne Bixi vers les espaces de voirie pour éviter d'entraver la circulation et d'empiéter sur l'espace public.</p>
<p>Transport collectif</p> <p>CONTRAINTES - Concentration d'arrêts d'autobus aux abords de la station de métro Frontenac générant un engorgement sur les trottoirs.</p>	<p>Aménager des aires d'attente sécuritaires, visibles et éclairées hors de l'espace de circulation.</p>
<p>Espace de rencontre et de circulation</p> <p>CONTRAINTES - Aménagement exigus et de mauvaise qualité des espaces publics réduisant la rétention des passants.</p> <p>CONTRAINTES - Le pôle Frontenac présente une pluralité d'obstacles aux déplacements actifs pour différents publics (enfants, femmes, aînés, personnes à mobilité réduite).</p>	<p>Verdir le pôle Frontenac pour réduire l'impact des îlots de chaleur et de nuisances liées à la forte circulation automobile.</p> <p>Aménager des espaces de détente.</p> <p>Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels.</p> <p>Intégrer les principes d'aménagement sécuritaires et d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics et de circulation du pôle Frontenac.</p>

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

4.1 SYNTHÈSE DES PISTES D'ACTION

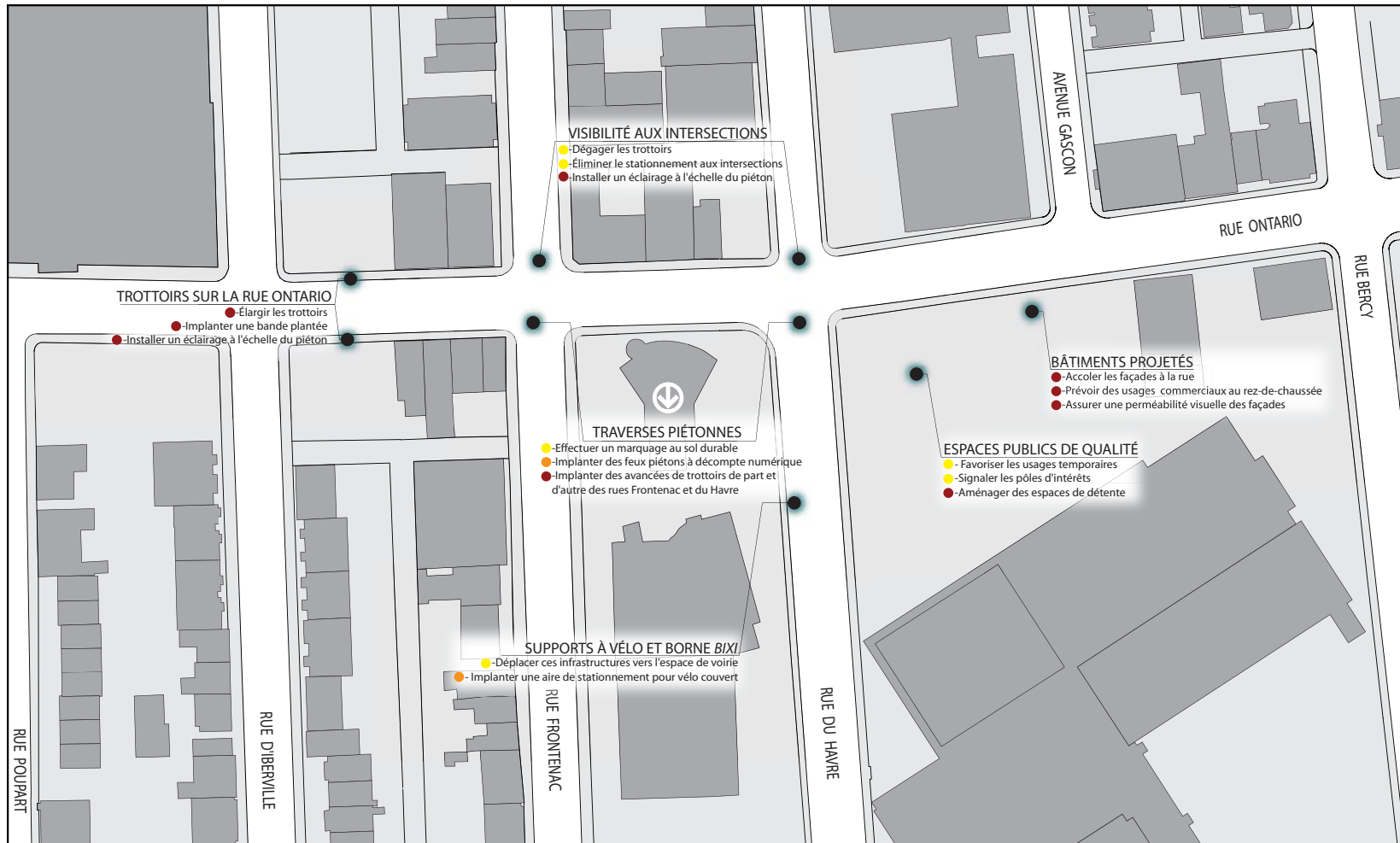


Interventions pour réduire les nuisances liés à la circulation excessive

- Intervention à court terme
- Intervention à moyen terme
- Intervention à long terme

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

4.1 SYNTHÈSE DES PISTES D'ACTION



Amélioration des cheminements piétons

- Intervention à court terme
- Intervention à moyen terme
- Intervention à long terme

Orientations d'aménagement

1_
Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage aux abords de la station de métro Frontenac pour accroître l'accessibilité en transport actif.

2_
Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables afin des permettre des déplacements actifs sécuritaires, continus et conviviaux au Pôle Frontenac.

3_
Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt du Pôle Frontenac et création d'espaces publics habités.



PHOTO 23 Signalisation d'entrée dans un quartier résidentiel

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

4.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTIONS

De manière complémentaire, trois grandes orientations balisent le plan d'aménagement du Pôle Frontenac dans l'objectif d'y sécuriser les déplacements piétonniers et cyclables. Cependant, dans une perspective d'amélioration de la mobilité des personnes et de réduction des nuisances générées par le transport routier, la qualité de vie des résidants de Sainte-Marie est largement tributaire de la réduction de l'entrée de véhicules sur l'île de Montréal ainsi que d'une amélioration des transports collectifs. Des principes sous entendus dans le présent plan d'action.

L'objectif du Comité local de revitalisation (CLR) de la démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) Ste-Marie est de faire *des pôles Ontario/Frontenac et Ste-Catherine/de Lorimier «...» des leviers du développement du quartier*¹.

Le plan de revitalisation cible les objectifs prioritaires suivant pour permettre la revitalisation du secteur :

- favoriser le développement multifonctionnel du Pôle Frontenac;
- revitaliser les artères commerciales;
- assurer la sécurité des piétons et des cyclistes;
- respecter le caractère résidentiel en réduisant le volume de circulation, la circulation lourde et celle des matières dangereuses sur les rues de desserte locale.

La revitalisation du Pôle Frontenac en véritable « centre-ville » du quartier Sainte-Marie est difficilement envisageable sans la réduction des nuisances environnementales (atmosphériques, sonores, visuelles) et sanitaires (traumatismes routiers, sédentarité, exclusion sociale) générées par l'omniprésence de la circulation routière. L'atteinte de ces objectifs nécessite obligatoirement des modifications à la classification routière du réseau routier montréalais ainsi qu'au plan de camionnage de la Ville de Montréal.

ORIENTATION 1

Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage aux abords de la station de métro Frontenac pour accroître l'accessibilité en transport actif.

AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

- ➔ 1. Implantation d'un affichage et d'un marquage de l'entrée dans un quartier résidentiel.
- ➔ 2. Implantation systématiques de mesures visant à apaiser la circulation sur les rues locales, collectrices et artérielles dans le cadre de tous travaux de réfection routière, d'infrastructures souterraines ou de grands projets.

¹ Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 8, août 2004. 30 pages



PHOTO 24 Réduction de la largeur de l'emprise routière par le marquage, Outremont



PHOTO 25 Réduction de la largeur de l'emprise routière par l'implantation d'un stationnement Communauto



PHOTO 26 Fermeture de rue à la circulation de transit

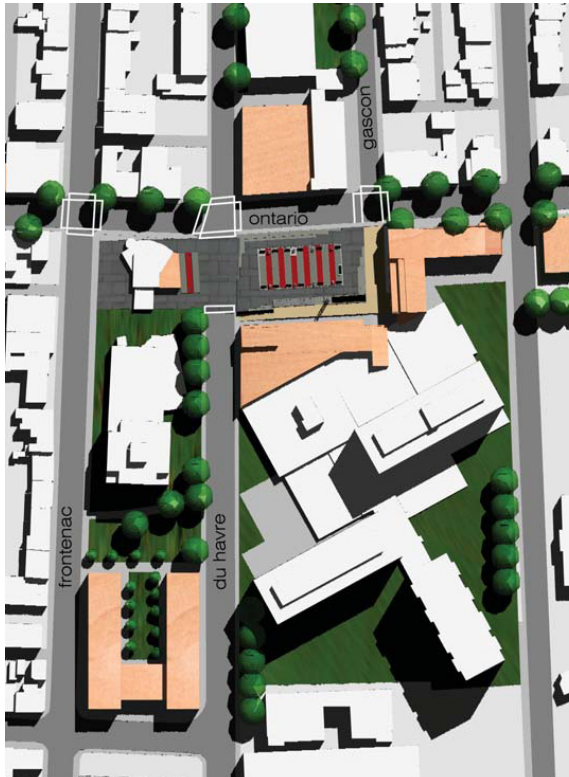
VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

CIRCULATION ET CAMIONNAGE

- 3. Modification au plan de camionnage pour interdire le camionnage en tout temps sur la rue du Havre (au sud de la rue Ontario).
Le plan de camionnage est réalisé par les arrondissements. Dans le cas où la modification génère un débordement de circulation dans un arrondissement limitrophe, une modification du plan de camionnage de cet arrondissement peut être nécessaire. Compte tenu de l'échelle de planification régionale du camionnage, les modifications aux routes de camionnage devront être entérinées par le Ministère des Transports avant d'entrer en vigueur.
- 4. Évaluer la possibilité de modifier le plan de camionnage pour interdire le camionnage de transit en tout temps sur la rue Ontario (du Pont Jacques-Cartier vers l'est).
Rabatement des poids lourds vers les rues Notre-Dame et Sherbrooke.
- 5. Évaluer la possibilité de modifier le plan de camionnage pour réduire le camionnage de transit en tout temps sur la rue Frontenac.
- 6. Interdiction de virage à gauche et à droite de la rue Frontenac vers la rue Ontario.

AMÉNAGEMENT DES TRONÇONS

- 7. Réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue du Havre (conformément aux normes minimales exigées par le MTQ pour une rue locale) à 3 mètres pour chacune des voies de circulation et 2,5 mètres pour les voies de stationnement (*Normes des ouvrages routiers, Tome 1 - Conception routière*).
Rétrécissement de la largeur de la rue du Havre de 14,1 mètres à 11,5 mètres au sud de la rue Ontario (possibilité de réduire l'espace de voirie de 2,6 mètres.
- 8. Évaluer la possibilité de fermer le tronçon de la rue du Havre à la circulation automobile entre les rues Ontario et Lafontaine pour lier l'îlot de la station de métro Frontenac à un futur parc au coin sud/est des rues Ontario et du Havre.



PLAN 3 Aménagement d'une place publique et d'un pôle civique
Étude de requalification au abords du métro Frontenac
Christian Thiffault, avril 2006.

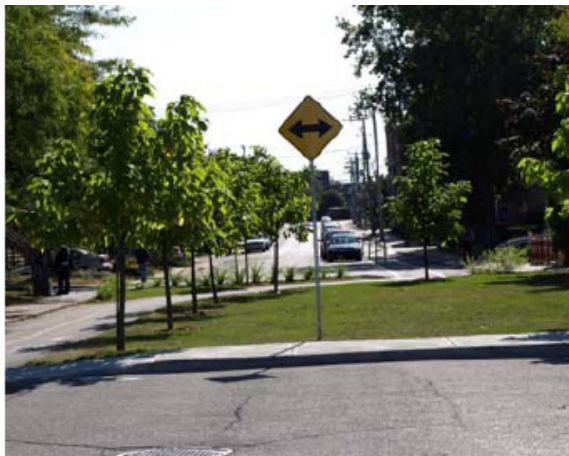


PHOTO 27 Fermeture de la rue à la circulation de transit.

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

- ➔ 10. Modification de la classification routière de la rue Ontario de collectrice à rue locale pour permettre la suppression d'une voie de circulation et permettre l'élargissement des espaces de circulation piétonniers sur l'artère commerciale.
- ➔ Cette modification à la classification routière entraînerait un transfert de compétence pour la gestion de la rue Ontario de la Ville-centre vers l'arrondissement Ville-Marie.
- 11. Réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario (conformément aux normes minimales exigées par le MTQ pour une collectrice/rue locale) à 3 (voir 3,5 mètres) pour chacune des voies de circulation (*Normes des ouvrages routiers, Tome 1 - Conception routière*).
- ➔ Retrancher une voie de circulation à la rue Ontario entre la rue De Lorimier et la voie ferrée.
- ➔ Rétrécissement de la largeur de la rue Ontario de 14,2 mètres à 9 - 10,5 mètres, une réduction d'au moins 2,7 mètres.



PLAN 4 Aménagement de la rue Ontario et d'un pôle civique
Étude de requalification au abords du métro Frontenac
Christian Thiffault, avril 2006



PHOTOS 28-29 Plan d'aménagement préliminaire de la rue Ontario, entre l'avenue Papineau et la rue Lespérance

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

VITESSE DE CIRCULATION

- ➔ 12. Réduction de la vitesse de circulation de 50 km/h à 40 km/h sur les rues Ontario et du Havre (rue collectrice et locale).
Le quartier Sainte-Marie fait actuellement l'objet d'une révision des limites de vitesse de circulation sur la majorité des rues locales et collectrices du quartier. La vitesse recommandée sera réduite à 40 km/h (voir plan de réduction des limites de vitesse).
- ➔ 13. Réduction de la vitesse de circulation de 50 km/h à 40 km/h sur les rues Frontenac et d'Iberville (artère).
- ➔ 14. Implantation de stèles radars indiquant la vitesse de circulation prescrite et réelle des automobilistes sur les rues Frontenac, Iberville et du Havre.
- ➔ 15. Réalisation d'opérations radar par les agents du poste de quartier 22 du Service de police de Ville de Montréal sur les rues du Pôle Frontenac.
- ➔ 16. Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre afin de contraindre les automobilistes à réduire leur vitesse de circulation lors des virages.
Aux intersections empruntées par les autobus, décaler les lignes d'arrêt des véhicules en direction inverses pour permettre un dégagement suffisant pour le virage des autobus.



PHOTO 30 Stèle radar utilisée lors de campagne de sécurité routière, Rosemont

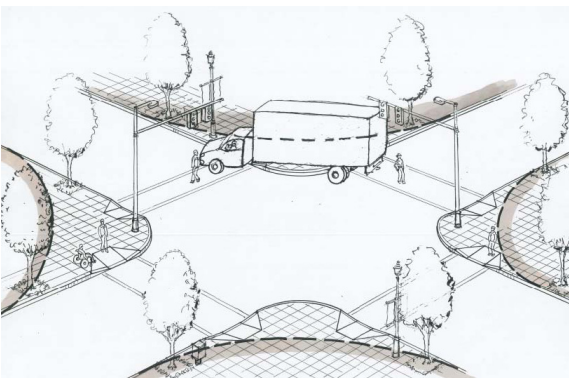


SCHÉMA 5 Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

4.3 PISTES D'ACTION

À l'adoption du *Plan de transport* (2008), la Ville de Montréal s'est résolument positionnée en faveur d'une modification des paradigmes pour « réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif ». Par « un meilleur partage de l'emprise publique » impliquant « forcément une redéfinition de la place accordée aux modes motorisés et la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile », la Ville de Montréal s'engage dans la « promotion de changements culturels radicaux qui se traduiront par l'amélioration de la qualité des citoyens, de la qualité de l'environnement et du bilan de santé publique de la collectivité montréalaise ».

Antérieurement, la Ville de Montréal a reconnu « la primauté des piétons dans l'espace urbain » par l'adoption de la *Charte du piéton* (2006). Cette dernière « vise à favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié ». Les objectifs de la Charte du piéton sont compatibles avec ceux du Plan de transport.

Pour ce faire, la Ville de Montréal a adoptée l'orientation de « favoriser les modes de déplacements actifs » (orientation A) et priorisées cinq types d'interventions. Les projets et investissements annoncés par la Ville de Montréal correspondent, à plusieurs égards, aux besoins de sécurisation du Pôle Frontenac.

1. La mise en œuvre de la *Charte du piéton*
2. La sécurité des piétons
 - Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons
 - Implanter des feux à décompte numérique aux intersections
 - Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections
 - Dégager les intersections
3. Le confort
 - Développer et mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs, particulièrement dans les quartiers à haute densité de population.
4. L'intégration des besoins des piétons en matière d'aménagement
5. L'accessibilité universelle

De plus, une seconde orientation intégrée au *Plan de transport* vise « la sécurité des déplacements et la qualité de vie » (orientation C). Les interventions, projets et investissements annoncés par la Ville de Montréal correspondent également aux besoins de sécurisation du Pôle Frontenac.

1. Mettre en place un Bureau de la sécurité des déplacements
2. Créer des Quartiers verts
3. Adapter l'aménagement des rues
 - Sécuriser 50 intersections par années
 - Réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur les collectrices et les rues locales
 - Sécuriser les zones de chantier de construction
4. Changer les comportements

Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, «...» et des points d'embarquements majeurs du réseau de transport en commun.

«L'ensemble des lieux d'embarquement seront étudiés et des interventions seront priorisées. Le programme qui sera mis en place visera annuellement dix stations de métro «...». Un montant de 1,25 M\$ est prévu pour implanter d'ici cinq ans une signalisation directionnelle, du mobilier urbain, des dispositifs de sécurité et divers aménagements.»

Sécuriser 50 intersections par année

«Mise en place de mesures physiques simples et efficaces telles que le dégagement des champs de visibilité pouvant conduire à l'interdiction du stationnement, l'installation de feux piétons, la modification du phasage et du minutage des feux, le réaménagement géométrique, la bonification de l'éclairage, le renforcement et la modification du marquage des passages piétonniers et la réduction des largeurs de traversée des chaussées. Ce programme nécessitera un budget annuel de 6 M\$.

Sous la responsabilité du Bureau de la sécurité des déplacements, «...» ce programme permettra de revoir 500 intersections (sur dix ans)».

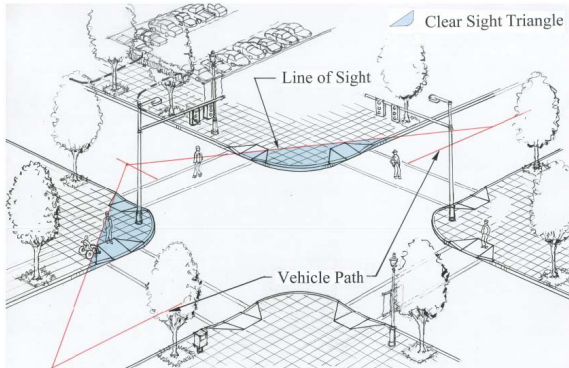


SCHÉMA 6 Dégagement des trottoirs aux intersections.



PHOTO 30 Feux piétons à décompte numérique.



PHOTO 31 Feux pour piétons aériens.

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

ORIENTATION 2

Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables afin des permettre des déplacements actifs sécuritaires, continus et conviviaux au Pôle Frontenac.

SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS

- ➔ 17. Désignation par l'arrondissement Ville-Marie et la Ville de Montréal des intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre à titre d'intersections prioritaires à sécuriser dans le cadre de l'Opération de réaménagement des intersections.
- ➔ 18. Application du Code de la sécurité routière (article 386, al. 4) interdisant l'immobilisation d'un véhicule routier à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons (le cas échéant, retrait des parcomètres).
- ➔ 19. Dégagement des trottoirs aux intersections (abris-bus, poubelles, boîtes postales, affichage) pour permettre aux piétons de voir et d'être vus par les automobilistes et les cyclistes.
- ➔ 20. Implantation d'un éclairage à l'échelle du piéton aux intersections pour permettre aux piétons de voir et d'être vus par les automobilistes et les cyclistes.
- ➔ 21. Implantation de feux piétons à décompte numérique munis de signaux sonore à chacune des traverses des intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre dont la programmation permet un temps d'engagement protégé (période d'engagement durant laquelle tous les véhicules sont immobilisés) et un temps total de traverse d'au moins 22 secondes¹ permettant aux usagers à mobilité réduite un cheminement sécuritaire.

SÉCURITÉ AU PASSAGE PIÉTONNIER DE LA RUE DU HAVRE

- ➔ 23. Aménagement sécuritaire de la traverse pour piétons de la rue du Havre (marquage au sol visible, saillies de trottoirs et feux pour piétons aériens).

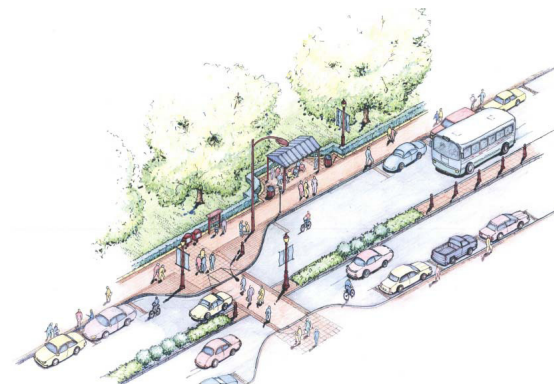


SCHÉMA 7 Mesures d'apaisement de la circulation assurant une traversée sécuritaire des piétons

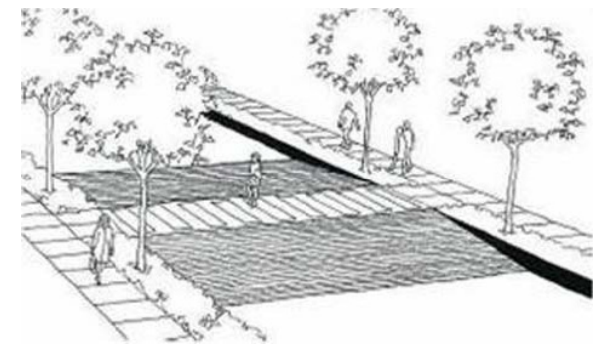


SCHÉMA 8 Traversée pour piétons surélevée et dégagée

¹ Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, La circulation dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, Rapport de consultation et recommandations, déposé au Conseil d'arrondissement du 3 novembre 2008, approuvé le 28 octobre 2008, p. 19. 49 pages.



PHOTO 32-33 Marquage au sol jaune et encastré dans la chaussée



PHOTO 34 Bordure de trottoir surbaissée

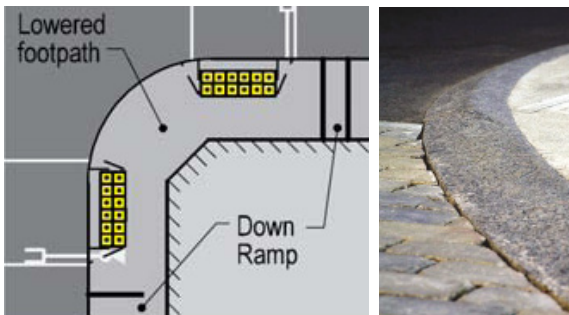


SCHÉMA 9 Bordures surbaissées latérales

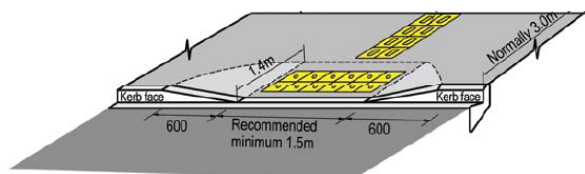


SCHÉMA 10 Bateau pavé texturé

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

- ➔ 20. Implantation d'un marquage au sol durable donnant la priorité de passage aux piétons à chacune des traverses des intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre (bandes zébrée jaune ou marquage encastré (Rosemont)).
- ➔ 21. Sécurisation des trottoirs dans le cadre de tous travaux de réfection par l'implantation de bordures surbaissées latérales et de bateau texturés.
- ➔ 22. Réduction du temps de traversée des piétons par l'implantation d'une avancée de trottoir du côté est de la rue Frontenac au sud et au nord de la rue Ontario permettant aux piétons traversant la rue Frontenac vers l'ouest d'être visibles par les automobilistes.

Le réseau artériel de la Ville de Montréal (dont les rues Iberville et Frontenac font partie) relève du conseil d'agglomération. À ce jour, la Ville de Montréal (qui détient le contrôle réel du conseil d'agglomération) s'oppose toujours à l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation sur les artères bien que celles-ci traversent des quartiers résidentiels et que 57 % des accidents surviennent aux intersections des artères .

Récemment, la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement de la Ville de Montréal a adoptée la recommandation suivante :

«Que la Direction de la réalisation des travaux prévoit, de concert avec les arrondissements, des mesures visant à apaiser la circulation sur les rues locales, collectrices et artérielles, par exemple en aménageant des avancées de trottoirs ou des îlots de protection, dans le cadre de travaux de revitalisation des infrastructures réalisés par le Service Infrastructures Transport et Environnement (SITE).»

De plus, la Commission sur la circulation de l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce a formulé la recommandation suivante :

«Aménager des mesures d'apaisement de la circulation comme les dos-d'ânes, le rétrécissement de la chaussée, les saillies et les terre-pleins dans toutes les rues résidentielles, et si les lieux physiques le permettent, le faire sur les voies artérielles et collectrices.»

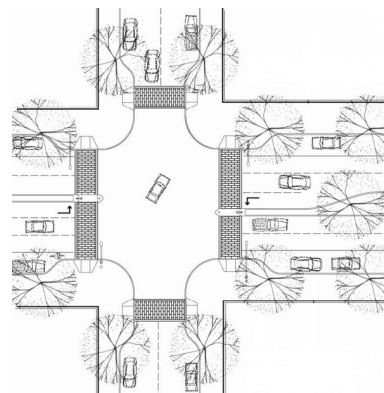


SCHÉMA 11 Avancées de trottoir pouvant être implantées sur la rue du Havre

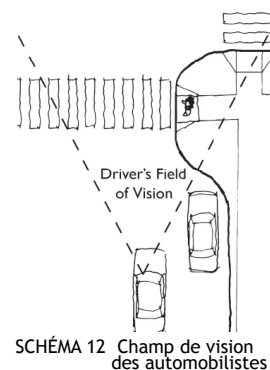


SCHÉMA 12 Champ de vision des automobilistes



PHOTO 35 Avancée de trottoir à un arrêt d'autobus

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

AMÉNAGEMENT DES ESPACES DE CIRCULATION

- ➔ 24. Réfection des trottoirs endommagés constituant un obstacle aux déplacements actifs des aînés, des personnes se déplaçant avec une poussette et des personnes à mobilité réduite.
- ➔ 25. Suite à la réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario, élargissement des trottoirs de 1,35 mètres de part et d'autre de la rue Ontario (largeur totale 3,35 mètres).
- ➔ 26. Implantation d'une bande plantée créant une zone tampon entre les automobilistes et les piétons, permettant d'améliorer l'esthétique des lieux, de concentrer le champ visuel des automobilistes sur la route et de lutter contre les îlots de chaleur urbains sur les rues Frontenac, Ontario et du Havre.
- ➔ 27. Implantation de mobilier urbain (bancs publics, poubelles, colonnes d'affichage) notamment à proximité des arrêts d'autobus.
- ➔ 28. Implantation d'un éclairage de rue à l'échelle du piéton, dirigé vers le sol pour éviter la pollution lumineuse et d'une intensité évitant le suréclairage et la création de zone d'ombre.
- ➔ 29. Sécurisation des espaces de circulation piétonnière temporaires aux abords des chantiers de construction et de réfection routière par l'implantation de barrières physiques.



PHOTO 36 Réaménagement de la rue Beaubien, Rosemont



PHOTO 37 Bande plantée, Paris

PHOTO 38 Bande plantée, Montréal

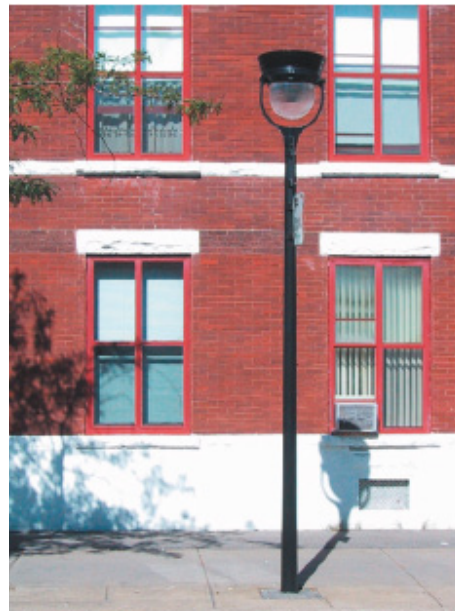


PHOTO 39 Éclairage de rue standard montréalais à l'échelle du piéton



PHOTO 40 Passage piétonnier sécurisé à proximité d'un chantier de construction, Montréal

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

DENSIFICATION DE L'ÉDICULE DU MÉTRO FRONTENAC

- ➔ 30. Dans le cadre de la densification de l'îlot de l'édicule du métro Frontenac, implantation de marges de recul avant et latérales (retrait) au futur bâtiment pour dégager une espace minimal de circulation piétonnière. *Conserver une largeur minimale de 3 - 3,2 mètres pour les espaces de circulation et de 2 mètres aux aires d'attente pour les autobus.*
- ➔ 31. Dans le cadre de la densification de l'îlot de l'édicule du métro Frontenac, implantation de façades vitrées (idéalement sur 4 côtés) pour assurer une perméabilité visuelle et prioriser des usages commerciaux (heures d'ouverture prolongées) au rez-de-chaussée.

RÉSEAU CYCLABLE

- ➔ 32. Implantation d'une piste cyclable nord-sud et d'une piste cyclable est-ouest dans l'axe Ontario pour connecter le Pôle Frontenac au réseau cyclable montréalais.
- ➔ 33. Relocalisation des supports à vélo et des bornes BIXI actuellement sur l'espace public du métro Frontenac sur la rue du Havre et aménagement d'une aire de stationnement pour vélo couverte et sécurisée (éclairage, dégagement visuel). *La majorité des bornes BIXI a été implantée sur la rue afin de libérer les espaces de circulation piétonniers.*



PHOTO 41 Espace de circulation aux abords d'un édifice



PHOTO 42 Vitrines vitrées et perméables au rez-de-chaussée



PHOTO 43 Aire de stationnement pour vélo couverte



PHOTO 44 Borne BIXI sur rue



PHOTO 45 Aire de stationnement pour vélo sur rue

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE FRONTENAC

TRANSPORT COLLECTIF

- 34. Réaménagement des arrêts d'autobus (abris-bus) et de l'aire d'attente des taxis en retrait des passages piétonniers et élargissement des aires d'attente pour limiter l'engorgement des intersections et des trottoirs.
- 35. Implantation de mesures d'aménagement sécuritaire à proximité des arrêts d'autobus (éclairage sécuritaire, affichage des heures de passage, point d'accès à l'aide (exemple du métro Rosemont)).
- 36. Implantation d'un ascenseur à la station de métro Frontenac.

ARTÈRE COMMERCIALE ONTARIO

- 37. Mise en place de programme d'aide à la revitalisation commerciale et à la rénovation des façades sur l'artère commerciale Ontario.
- 38. Développement et implantation d'une signalétique identitaire pour l'artère commerciale Ontario.
- 39. Concentration d'usages générateurs d'activités autour du métro Frontenac.
- 40. Implantation de nouveaux bâtiments alignés sur le trottoir (secteur du centre commercial Frontenac) aux façades vitrées pour assurer une perméabilité visuelle et prioriser des usages commerciaux au rez-de-chaussée.



PHOTO 46 Station de métro Rosemont



PHOTO 47-48 Affichage précis des passages, point d'accès à l'aide



SCHÉMA 13-15 Signalétique d'artères commerciales montréalaises



PHOTO 49 Usages générateurs d'activité au rez-de-chaussée

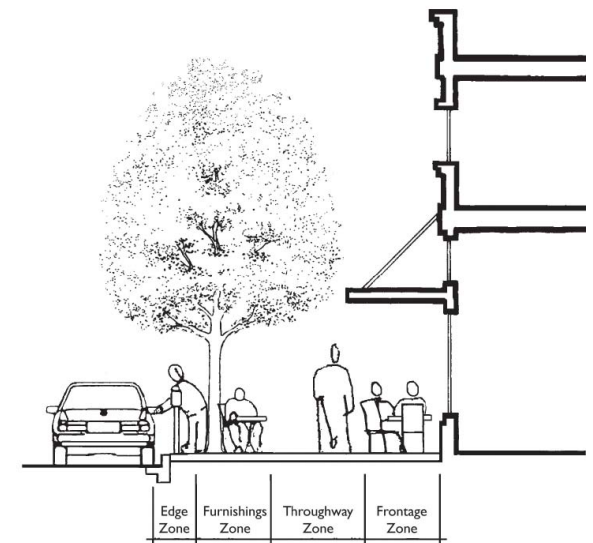


SCHÉMA 16 Trottoirs larges permettant différents usages



PHOTO 50 Signalisation des pôles d'intérêt à l'échelle des piétons

4.3 PISTES D'ACTION

ORIENTATION 3

Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt du Pôle Frontenac et création d'espace public vivant.

- 41. Signalisation des pôles d'intérêt du quartier, des distances à parcourir et des temps de déplacement piétonniers et cyclables.
- 42. Aménager des espaces de détente aux abords de l'édicule de la station de métro Frontenac, devant la Maison de la Culture Frontenac et au futur parc à l'intersection Ontario/du Havre (banc, mobilier urbain, éclairage).
- 43. Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels.
- 44. Intégrer les principes d'aménagement sécuritaires et d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics et de circulation du pôle Frontenac.



PHOTO 51 Commerces bordant la Place Valois, Hochelaga



PHOTO 52 Espaces de détente à la Place Valois, Hochelaga

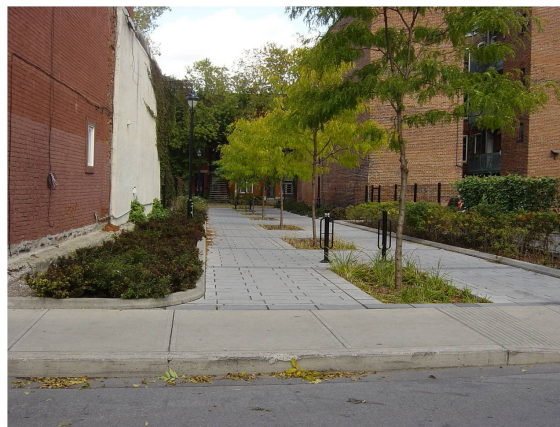


PHOTO 53 Aménagement d'une ruelle, Montréal.



PHOTO 54 Aménagement d'espaces de détente, Côte-des-Neiges.

BIBLIOGRAPHIE

Atelier Urban Soland Inc. , Aménagement du domaine public de la rue Beaubien et de ses abords entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis, Rapport final, 24 septembre 2004, 22 pages.

Cavayas F. et Y. Baudouin, Identification des îlots de chaleur à Ville-Marie In Études des biotopes urbain et périurbains de la CMM, Représentation cartographique des îlots de chaleur (2005, de l'évolution thermique (1984-2005) et de l'indice de végétation (2005) et son évolution (1984-2005). Étude réalisé pour le compte du Conseil général de l'environnement de Montréal en collaboration avec le laboratoire de télédétection de l'Université de Montréal et l'Université du Québec à Montréal.

Christinan Thiffault Architecture Design urbain et Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc-urbanistes-conseils, Étude sur la requalification, le potentiel de développement et l'aménagement des espaces vacant aux abords de la station de métro Frontenac, Rapport final, pour le compte de la Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, avril 2006, 39 pages et annexes.

Centre de santé et de services sociaux des Faubourgs, Plateau Mont-Royal, Saint-Louis du Parc, Portrait de la population, novembre 2004.

Centre Interdisciplinaire de Recherche en Réadaptation et Intégration Sociale (CIRRIS), L'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDQP) et Ville de Québec, Guide pratique d'accessibilité universelle, novembre 2003, 12 fiches.

Centre Jean-Claude Malépart, Rapport mensuel de fréquentation, mois de juin 2009.

Demers, M. Pour une ville qui marche, Éditions Écosociété, Montréal, 2006

Ducharme, M.-N. et Y. Vaillantcourt, Portrait des organismes sans but lucratif d'habitation sur l'île de Montréal, Laboratoire de recherche sur les pratiques et les politiques sociales (LAREPPS), UQAM, 100 pages.

Matte, Louise, [entretien via courriel avec], agente culturelle, Maison de la culture Frontenac, Achalandage de l'établissement, 2 juin 2009.

Ministères des Transports du Québec et Ville de Montréal, Débits de camionnage actuel, Débit de camionnage horizon 2021,[relativement au projet de modernisation de la rue Notre-Dame].

Société de transport de Montréal, Carte de quartier : métro Frontenac, 2007

BIBLIOGRAPHIE

Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier!, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, août 2004, 30 pages.

Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Portrait de quartier, Le faubourg Sainte-Marie, décembre 2003, 48 pages.

Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Comité local de revitalisation de la RUI Sainte-Marie, Plan d'action CRL 2009, février 2009.

Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Division des études techniques, Limites de vitesses, GDD #1091007011, 18 octobre 2007, 29 pages.

Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Division de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Les limites de hauteur, [au sein du plan d'urbanisme], juillet 2008.

Ville de Montréal, Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, Assemblée publique sur la révision du réseau artériel de Montréal, présenté par François Niro. 46 pages

Ville de Montréal, Réinventer Montréal, Plan de transport, 2008, 224 pages.

Ville de Montréal, Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, 164 pages.

Ville de Montréal, Portrait et diagnostic, note technique 4 : Offre du réseau routier, [relativement au Plan de Transport de Montréal], juin 2005, 17 pages et annexe.

Ville de Montréal, Plan d'urbanisme, Partie II : Densité de construction, 25 Arrondissement Ville-Marie, Juin 2008.

Ville de Montréal, Services des travaux publics et de l'environnement, Réseau de camionnage, avril 2001.

Ville de Montréal, Comptages véhicules équivalents et piétons, Intersections Frontenac/Ontario et Iberville/Ontario, 18 octobre 2005.

ANNEXE

FICHE SYNTHÈSE

Pistes d'action, leviers de réalisation (outils et programmes) et acteurs

Orientations et pistes d'action pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires.	Leviers, outils et programmes
CIRCULATION SUR LA RUE DU HAVRE 1 / Implantation de mesures visant à apaiser la circulation sur les rues locales, collectrices et artérielles dans le cadre de tous travaux de revitalisation des infrastructures ou de réfection routière.	Travaux de revitalisation des infrastructures ou de réfection routière de l'arrondissement Ville-Marie et du Service infrastructures, transports et environnement (SITE) de la Ville de Montréal.
2 / Modification au plan de camionnage pour interdire le camionnage en tout temps sur la rue du Havre (au sud de la rue Ontario).	Production d'un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 131, août 2004. 30 pages
CIRCULATION SUR LA RUE ONTARIO 3 / Évaluer la possibilité de modifier le plan de camionnage pour interdire le camionnage de transit en tout temps sur la rue Ontario (du Pont Jacques-Cartier vers l'est).	Production d'un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 131, août 2004. 30 pages
CIRCULATION SUR LA RUE FRONTENAC 4 / Évaluer la possibilité de modifier le plan de camionnage pour réduire le camionnage de transit en tout temps sur la rue Frontenac.	Production d'un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 131, août 2004. 30 pages
5 / Interdiction de virage à gauche et à droite de la Frontenac à l'intersection de la rue Ontario.	
AMÉNAGEMENT DES TRONÇONS 6 / Réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue du Havre (conformément aux normes minimales exigées par le MTQ pour une rue locale) de 3 mètres pour chacune des voies de circulation et 2,5 mètres pour les voies de stationnement (<i>Normes des ouvrages routiers, Tome 1 – Conception routière</i>).	Plan particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Sainte-Marie Plan de Quartier vert du quartier Sainte-Marie
7 / Évaluer la possibilité de fermer le tronçon de la rue du Havre à la circulation automobile entre les rues Ontario et Lafontaine pour lier l'îlot de la station de métro Frontenac à un futur parc au coin sud/est des rues Ontario et du Havre.	Plan particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Sainte-Marie Plan de Quartier vert du quartier Sainte-Marie
8 / Modification de la classification routière de la rue Ontario de collectrice à rue locale pour permettre la suppression d'une voie de circulation et permettre l'élargissement des espaces de circulation piétons sur l'artère commerciale.	Révision de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier de l'agglomération Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 130, août 2004. 30 pages Support local (élu, RUI Sainte-Marie)
9 / Réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario (conformément aux normes minimales exigées par le MTQ pour une collectrice/rue locale) de 3 à 3,5 mètres pour chacune des voies de circulation (<i>Normes des ouvrages routiers, Tome 1 – Conception routière</i>).	Plan particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Sainte-Marie Plan de Quartier vert du quartier Sainte-Marie
VITESSE DE CIRCULATION 10 / Réduction de la vitesse de circulation de 50 km/h à 40 km/h sur les rues Ontario et du Havre (rue collectrice et locale).	Projet de réduction de la vitesse de circulation sur les rues locales Demande de modification au Code de la sécurité routière formulée par la Ville de Montréal au gouvernement du Québec.

ANNEXE

	Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
11 / Réduction de la vitesse de circulation de 50 km/h à 40 km/h sur les rues Frontenac et d'Iberville (réseau artériel).	Projet de réduction de la vitesse de circulation Évaluation de la réduction de la vitesse de circulation possible par le bureau de la sécurité routière pour les secteurs sensibles et vulnérables. Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
12 / Implantation de stèles radars indiquant la vitesse de circulation prescrite et réelle des automobilistes sur les rues Frontenac, Iberville et du Havre.	Utilisation des stèles radars ayant servi à la campagne de sécurité routière de l'arrondissement Rosemont-La Petite Patrie
13 / Réalisation d'opération radar par les agents du poste de quartier 22 du Service de police de Ville de Montréal sur les rues du pôle Frontenac.	Nouvelle escouade policière dédiée à la sécurité routière (2006) Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 157, août 2004. 30 pages
14 / Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre afin de contraindre les automobilistes à réduire leur vitesse de circulation lors des virages.	Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (annonce 2008) Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
ORIENTATION 2 Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables afin des permettre des déplacements actifs sécuritaires, continus et conviviaux au Pôle Frontenac.	
Orientations et pistes d'action pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires.	Leviers, outils et programmes
SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS	
15 / Désignation par l'arrondissement Ville-Marie et la Ville de Montréal des intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre à titre d'intersections prioritaires à sécuriser dans le cadre de l'Opération de réaménagement des intersections.	Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008) Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
16 / Application du Code de la sécurité routière (article 386, al. 4) interdisant l'immobilisation d'un véhicule routier à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons.	Code de la sécurité routière (article 386, al. 4)
17 / Dégagement des trottoirs aux intersections (abris-bus, poubelles, boîtes postales, affichage) pour permettre aux piétons de voir et d'être vus par les automobilistes et les cyclistes.	Guide d'aménagement sécuritaire (Ville de Montréal) Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008) Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
18 / Implantation d'un éclairage à l'échelle du piéton aux intersections pour permettre aux piétons de voir et d'être vus par les automobilistes et les cyclistes et d'une intensité évitant le suréclairage et la création de zone	Guide d'aménagement sécuritaire (Ville de Montréal) Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la

ANNEXE

d'ombre.	sécurité des déplacements, Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008)</i> Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
19 / Implantation de feux piétons à décompte numérique munis de signaux sonore à chacune des traverses des intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre dont la programmation permet un temps d'engagement protégé (période d'engagement durant laquelle tous les véhicules sont immobilisés) et un temps total de traverse d'au moins 20 secondes permettant aux usagers à mobilité réduite un cheminement sécuritaire. Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, La circulation dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, Rapport de consultation et recommandations, déposé au Conseil d'arrondissement du 3 novembre 2008, approuvé le 28 octobre 2008, p. 19. 49 pages.	Programme d'implantation de feux à décompte numérique aux intersections (Ville de Montréal) <i>Financement potentiel du Programme d'infrastructures Canada-Québec (PICQ)</i> Ville de Montréal, Réinventer Montréal : Plan de transport, Vision du Plan de transport (p. 102), 224 pages, 2008.
20 / Implantation d'un marquage au sol durable donnant la priorité de passage aux piétons à chacune des traverses des intersections Ontario/Frontenac et Ontario/du Havre.	Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008)</i> Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
21 / Sécurisation des trottoirs lors de travaux de réfection par l'implantation de bordures surbaissées latérales et de bateau texturés	Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008)</i> Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
22 / Réduction du temps de traversée des piétons par l'implantation d'une avancée de trottoir du côté est de la rue Frontenac au sud et au nord de la rue Ontario permettant aux piétons traversant la rue Frontenac vers l'ouest d'être visibles par les automobilistes.	Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008)</i> Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
23 / Réduction du temps de traversée des piétons par l'implantation d'avancées de trottoir de part et d'autre de la rue du Havre au sud et au nord de la rue Ontario.	Opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée » Programme de sécurisation de 50 intersections par années (Bureau de la sécurité des déplacements, Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 6 M\$ pour les dix prochaines années (ann. en 2008)</i> Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages
AMÉNAGEMENT DES ESPACES DE CIRCULATION	
24 / Réfection des trottoirs endommagés constituant un obstacle aux déplacements actifs des aînés, des personnes se déplaçant avec une poussette et des personnes à mobilité réduite.	Programme de réfection des trottoirs (Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 25 M\$ pour les cinq prochaines années (ann. en 2008)</i> Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 154, août 2004. 30 pages Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier !, Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, p. 104, août 2004. 30 pages

ANNEXE

25 / Suite à la réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario, élargissement des trottoirs de 1,35 mètres de part et d'autre de la rue Ontario (largeur totale 3,35 mètres).	
26 / Implantation d'une bande plantée créant une zone tampon entre les automobilistes et les piétons, permettant d'améliorer l'esthétique des lieux, de concentrer le champ visuel des automobilistes sur la route et de lutter contre les îlots de chaleur urbains sur les rues Frontenac, Ontario et du Havre.	Poursuivre le Projet de verdissement de l'îlot de chaleur Sainte-Marie - Saint-Jacques
27 / Implantation de mobilier urbain (bancs publics, poubelles, colonne d'affichage) notamment à proximité des arrêts d'autobus.	
28 / Modification de l'éclairage de rue à l'échelle du piéton, dirigé vers le sol pour éviter la pollution lumineuse et d'une intensité évitant le suréclairage et la création de zone d'ombre.	Guide d'aménagement sécuritaire (Ville de Montréal)
29/ Sécurisation des espaces de circulation piétonnière temporaires aux abords des chantiers de construction et de réfection routière par l'implantation de barrières physiques.	Mesures et outils pour rendre les zones de chantiers sécuritaires (Ville de Mtl) <i>En développement par la Ville de Montréal</i> Ville de Montréal, <i>Réinventer Montréal : Plan de transport, Vision du Plan de transport</i> (p. 154), 224 pages, 2008.
DENSIFICATION DE L'ÉDICULE DU MÉTRO FRONTENAC	
30 / Dans le cadre de la densification de l'îlot recouvrant l'édicule du métro Frontenac, implantation de marges de recul avant et latérales (retrait) au futur bâtiment pour dégager une espace minimal de circulation piétonnière.	
31 / Dans le cadre de la densification de l'îlot recouvrant l'édicule du métro Frontenac, implantation de façades vitrées (idéalement sur 4 côtés) pour assurer une perméabilité visuelle et prioriser des usages commerciaux (heures d'ouverture prolongées) au rez-de-chaussée.	Guide d'aménagement sécuritaire (Ville de Montréal)
RÉSEAU CYCLABLE	
32 / Implantation d'une piste cyclable nord-sud dans l'axe d'Iberville/du Havre et d'une piste cyclable est-ouest dans l'axe Ontario pour connecter le Pôle Frontenac au réseau cyclable montréalais.	Plan visant à doubler le réseau cyclable montréalais (Ville de Montréal) <i>Enveloppe budgétaire de 50 M\$ pour la création de 400 nouveaux kilomètres sur une période de cinq à sept années (annoncé en 2008)</i>
33 / Relocalisation des supports à vélo et des bornes Bixi actuellement sur l'espace public du métro Frontenac sur la rue du Havre et aménagement d'une aire pour vélo couverte et sécurisée (éclairage, dégagement visuel).	
TRANSPORT COLLECTIF	
34 / Réaménagement des arrêts d'autobus (abris-bus) et de l'aire d'attente des taxis en retrait des passages piétonniers et élargissement des aires d'attente pour limiter l'engorgement des intersections et des trottoirs.	
35 / Implantation de mesures d'aménagement sécuritaire à proximité des arrêts d'autobus (abris-bus) (éclairage sécuritaire, affichage des heures de passage, point d'accès à l'aide).	
36 / Implantation d'un ascenseur à la station de métro Frontenac.	Programme de modernisation des stations et des équipements fixes du métro (Ville de Montréal)

ANNEXE

	<p><i>Améliorer la fiabilité de l'exploitation et l'accessibilité à tous du réseau, notamment à l'aide d'ascenseur dans les stations.</i></p> <p><small>Ville de Montréal, Réinventer Montréal : Plan de transport, Vision du Plan de transport (p. 18), 224 pages, 2008.</small></p>
<p>ARTÈRE COMMERCIALE ONTARIO</p> <p>37 / Mise en place de programme d'aide à la revitalisation commerciale et à la rénovation des façades sur l'artère commerciale Ontario.</p>	<p>Programme réussir réussir@montréal (PRAM)</p> <p><i>Le PR@M-COMMERCE est un programme de revitalisation des secteurs et des artères commerciales qui vise l'amélioration de la qualité des milieux de vie et la croissance économique. Il propose aux commerçants, aux regroupements de commerçants et aux sociétés de développement commercial (SDC) un soutien dans plusieurs champs d'intervention : l'accompagnement, les diagnostics et plans directeurs collectifs, le design d'aménagement et la rénovation.</i></p> <p><small>Ville de Montréal, Programme réussir@montréal, PRAM-Commerces, Programme de subventions relatives à la revitalisation des secteurs commerciaux, 2 pages, 2008.</small></p>
38 / Développement et implantation d'une signalétique identitaire pour l'artère commerciale Ontario.	Regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario
39 / Concentration d'usages générateurs d'activités autour du métro Frontenac.	
40 / Implantation de bâtiments sur rue et aux façades vitrées pour assurer une perméabilité visuelle et prioriser des usages commerciaux au rez-de-chaussée.	

ORIENTATION 3

Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt du Pôle Frontenac et création d'espace public vivant.

Orientations et pistes d'action pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires.	Leviers, outils et programmes
41 / Signalisation des pôles d'intérêt du quartier, des distances à parcourir et des temps de déplacement piétonniers et cyclables.	
42 / Aménager des espaces de détente aux abords de l'édicule de la station de métro Frontenac, devant la Maison de la Culture Frontenac et au futur parc à l'intersection Ontario/du Havre (banc, mobilier urbain, éclairage).	
43 / Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels.	
44 / Intégrer les principes d'aménagement sécuritaires et d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics et de circulation du pôle Frontenac.	

ANNEXE

DISTRIBUTION DES PIÉTONS BLESSÉS (1999-2003), ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE

