



Rue Ontario Des Faubourgs

Une artère aménagée pour ses résidants

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

Sous la supervision de Tandem Ville-Marie Est
Arrondissement Ville-Marie, Ville de Montréal

Cahier B du Pôle Frontenac
Simon Lévesque, conseiller en urbanisme

Mai 2011



TABLE DES MATIÈRES

I. MISE EN CONTEXTE

1.1 Projet d'aménagement sécuritaire du Pôle Frontenac	1
1.2 Vision stratégique	2

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

2.1 Qu'entend t-on par mobilité durable ? par transport actif ?	3
2.2 Les facteurs qui favorisent les modes de déplacements actifs	3
2.3 Les bénéfices individuels et collectifs	4
2.4 Les obstacles aux déplacements actifs	4

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

3.1 Trame urbaine	5
3.2 Utilisation du sol	6
3.3 Lieux de destination	9
3.4 Cadre bâti	11
3.5 Espaces potentiels de développement et projets immobiliers	13
3.6 Environnement	15
3.7 Réseau routier	17
3.8 Transport collectif	18
3.9 Réseau piétonnier	20
3.10 Fiche synthèse : Potentiels et contraintes aux modes de déplacements actifs	21
Recommandations pour sécuriser les modes de déplacements actifs	22

IV. PLAN D'ACTION DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

4.1 Synthèse des pistes d'actions	23
4.2 Orientations d'aménagement et pistes d'actions	25
Orientation 1 Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage ...	25
Orientation 2 Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables	30
Orientation 3 Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt	35

BIBLIOGRAPHIE

36

ANNEXE

Carte : Distributions des piétons, cyclistes et automobilistes blessés dans Sainte-Marie (1999-2008)	38
--	----

NOTE IMPORTANTE: Ce document vient à la suite du cahier principal sur le Pôle Frontenac réalisé par Marie-Hélène Armand et Tristan Bougie sous la supervision de Tandem Ville-Marie Est. Plusieurs textes, images et graphiques importants viennent directement du premier document, considérant leur pertinence pour les documents suivants.

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)

Qu'entend t-on par la rue Ontario des Faubourgs?

C'est la zone couverte par la rue Ontario qui inclue les anciens faubourgs Saint-Jacques et Sainte-Marie. Ces derniers sont des quartiers fortement peuplés situés à proximité du centre-ville. De caractériser ainsi la rue permet de situer le projet simplement avec son nom et permet aux citoyens du lieu de s'identifier à leur rue principale.

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 rue Parthenais (B);
- L'artère commerciale Ontario, entre le métro Frontenac et la voie ferrée (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

1.2 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 GGBB 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 Tecslult
<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.

II. RÉAMÉNAGER 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).

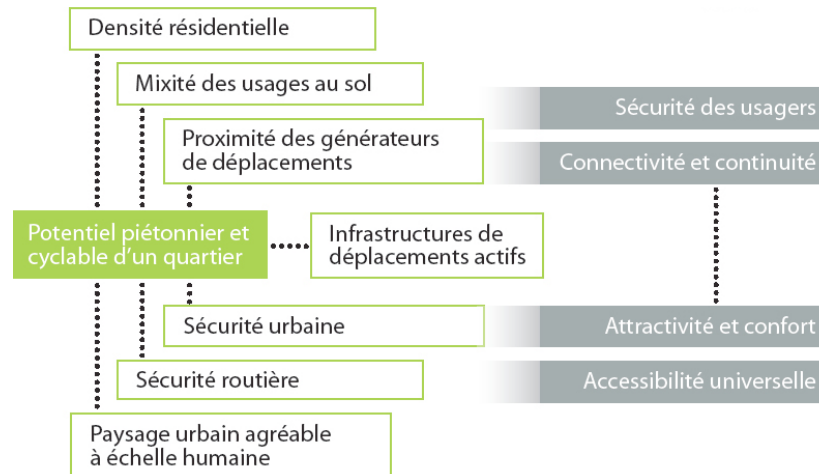
Dans l'objectif de favoriser la mobilité durable, trois types d'interventions forment les piliers d'une approche globale qui assurent des résultats optimaux. Elles comprennent, en complémentarité des mesures éducatives, l'application de politiques et de lois et des interventions sur l'environnement bâti. 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 une 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 environnant la rue Ontario des Faubourgs respecte les caractéristiques montréalaises «typiques» ; c'est-à-dire des îlots rectangulaires, allongés avec ou sans ruelle. Sur Ontario, entre Parthenais et Frontenac, les bâtiments font face à la rue, signe de son importante visibilité pour les commerces. Les marges de reculs de part et d'autre de la rue sont faibles et encadrent bien cette dernière, sauf au niveau de l'usine JTI Macdonald (2045, Ontario). Les zones franches de l'usine repoussent ces marges et portent préjudice à la progression de la trame d'Ontario des Faubourgs. De plus, le stationnement du bâtiment de la Sûreté du Québec (1701, Parthenais) réduit la densité d'occupation dans un espace clé. Ainsi, même si le secteur assure une bonne densité résidentielle, il est caractérisé aussi par l'implantation de bâtiments de grand gabarit en retrait de la rue et d'espaces surdimensionnés et sous-utilisés.



L'usine JTI Macdonald (2045, Ontario) occupe deux îlots entre les rues Ontario et Rouen en plus d'une partie des 3 îlots est, ouest et sud adjacents, si on tient compte de ses zones franches. Des terrains de stationnements sous-utilisés sont implantés sur ces zones, agissant comme zone tampon. Ils nuisent au développement de la rue Ontario et créent une fracture dans le cadre bâti du quartier. Enfin, l'usine ne correspondant pas à un lieu de destination, ces 200 mètres de largeur de terrain le long d'Ontario est un parcours dénué de point d'intérêt, sans compter sa qualité architecturale.

L'ancienne usine Groover sur Parthenais (2065, Parthenais) est un générateur de déplacements très importants dû aux nombres d'artistes l'occupant. Le séparant d'Ontario, un ancien quai de livraison désaffecté gêne la sécurité de cet important coin de rue. De plus, l'ancienne usine avec l'école des métiers des Faubourgs forme le pôle culturel de Sainte-Marie. Ce pôle suscite un achalandage important d'étudiants et d'artistes.



Bâtiment institutionnel occupant un demi-îlot, le bâtiment abritant la polyvalente Pierre-Dupuis et l'école des Métiers des Faubourgs occupe un espace important au niveau du pôle culturel situé à l'intersection de Parthenais et Ontario. Une clôture définissant son périmètre réduit tout de même considérablement l'espace accordé au piéton sur le côté nord de la rue Ontario.



POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Stationnements grandes surfaces aux abords d'Ontario
- Distance entre les générateurs d'achalandage



PHOTO 4 Commerces traditionnels sur la rue Ontario, vue vers l'ouest.



PHOTO 5 Terrain en friche, vue de l'intersection de la rue Parthenais et Ontario.



PHOTO 6 Immeubles d'appartements à proximité de grands terrains de stationnements sous-utilisés sur la rue Ontario, vue vers l'est.

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

3.2 UTILISATION DU SOL

Commerces

La rue Ontario des Faubourgs possède une offre commerciale variée. Cette diversité de commerces et de services de proximité attire un nombre important de citoyens et forme des pôles générateurs de déplacement actifs comme au coin de Ontario et Fullum où une concentration de commerces locaux est présente.

Les rez-de-chaussée donnant sur la rue Ontario sont traditionnellement commerciaux alors 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.

De plus, la présence de plusieurs commerces ouverts plus tard le soir et au début de la nuit garantit un achalandage en dehors des heures de grande affluence, un élément favorable en matière de sécurité urbaine.

Par contre, une concentration d'espace de stationnement et un espace imposant contaminé (coin nord-est de l'intersection Parthenais et Ontario) possédant une localisation favorable à un développement rapide empêche le secteur de jouir de son plein potentiel commercial, et ainsi de son potentiel de développement, d'occupation du territoire et de sécurité.

Enfin, les services associés au domaine de la scène sont aussi omniprésents aux abords de l'ancienne usine groover. On y retrouve d'ailleurs un achalandage élevé d'artistes.

Résidences

Les bâtiments résidentiels ont été construits pour la plupart au début du siècle et sont en moins bonne condition que les bâtiments qu'on retrouve sur les rues locales avoisinantes, qui sont strictement résidentielles. Datant de cette époque, on remarque principalement des duplex et des triplex de construction typiquement montréalaise et leur interprétation contemporaine.

De plus, on ne retrouve pas de complexe de haute densité malgré un potentiel majeur dû aux grands terrains de stationnement.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Discontinuité des locaux commerciaux sur rue à cause des terrains de stationnements
- Dynamisme commercial en remonté
- Heures d'ouverture prolongées de certains commerces
- Forte densité résidentielle



PHOTO 7 Centre Gédéon-Ouimet, vue de l'intersection de la rue Poupart et la rue Ontario.



PHOTO 8 Ancienne usine Grover, vue de la rue Parthenais.



PHOTO 9 Stationnements de JTI-MacDonald, vue de la rue Iberville.

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

3.2 UTILISATION DU SOL

Services publics

À l'extrémité ouest d'Ontario des Faubourgs, on retrouve la polyvalente Pierre-Dupuis et l'école des Métiers des Faubourgs qui se partage le même bâtiment. L'achalandage étudiant et très important à cet endroit venant de l'est soit de la ligne d'autobus 125 Ontario ou du métro Frontenac. De plus, on retrouve le Centre Gédéon-Ouimet sur Ontario des Faubourgs qui génère un nombre élevés de déplacements piétonniers venant lui aussi du métro Frontenac.

Entreprises

Les grandes entreprises datant du début du siècle et de l'industrialisation sont en pertes de vitesse. De grands bâtiments sont entièrement recyclés, comme l'ancienne usine Grover pour les arts de la scène et autres locaux d'artistes. L'usine de cigarettes JTI Macdonald attend certainement le même sort, mais pour l'instant, elle occupe une aire importante aux abords de la rue ontario qui nuit au développement de cette dernière.

Stationnements

Les terrains voués au stationnement sont omniprésents à cause de la JTI et de la SQ. Cet attribution d'espace est néfaste pour la sécurité urbaine et nuit aussi aux déplacements actifs car elle enlève tout intérêt d'un espace pour les citoyens du quartier. Ce dernier facteur nuit considérablement à la sécurité urbaine, car il fait des stationnements des lieux sans vie, sans présence et qui sont donc vulnérable à tout acte criminel.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Pôle de loisirs 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 La polyvalente Pierre-Dupuy et l'école des métiers des Faubourgs, vue de la rue Parthenais.



PHOTO 11 L'ancienne usine Grover, vue de la rue Parthenais.



PHOTO 12 Le centre Gédéon-Ouimet, vue de la rue Ontario.

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

3.3 LIEUX DE DESTINATION

Le principal lieu de destination de la rue Ontario 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 trois autres pôles d'attraction:

La polyvalente Pierre-Dupuy (2000, Parthenais) et l'école des métiers des Faubourgs (2185, Ontario) se partagent le même bâtiment sur l'îlot entre De Lorimier et Parthenais, du côté nord d'Ontario. Les deux institutions accueillent quotidiennement 560 élèves et professeurs.

Heures d'ouverture de l'école des métiers des Faubourgs

Lundi au vendredi 7h30 à 21h00

Heures d'ouverture de la polyvalente Pierre-Dupuy

Lundi au vendredi 7h00 à 18h00

L'accès au bâtiment est possible par la rue Ontario où des oriflammes affichent clairement l'entrée abrupte de l'*École des métiers des faubourgs*, n'ayant pas été imaginée à la base par l'architecte, l'école s'étant établi il y a peu de temps. La polyvalente est plus sobre dans sa visibilité. Une colonne standard de la CSDM marque l'entrée qui se veut plus graduelle et facilite les entrées et sorties d'un grand nombre d'étudiants.

De l'autre côté de Parthenais, on retrouve l'ancienne usine Grover qui possède une qualité architecturale indéniable et qui a fait l'objet de rénovations extérieures majeures, ce qui augmente sa valeur. L'ensemble du complexe accueille quotidiennement 250 artistes de tout les milieux en plus des autres qui se rajoutent en période de tournage ou d'événements. Son accès principal se situe sur Parthenais, en face de l'entrée de la polyvalente, mais on peut accéder au bâtiment sur toutes ses faces.

Le centre Gédéon-Ouimet (1960, Poupart) est le générateur d'achalandage donnant sur la rue Ontario qui est le plus proche du métro Frontenac. L'achalandage du centre se situe aux alentours de 150 élèves par jours durant l'année scolaire entre septembre et juin. Le centre occupe un bâtiment à forte valeur patrimoniale. L'accès principal est situé sur Poupart et on peut voir la colonne standard de la CSDM de la rue Ontario. D'autres accès situés à chacune des extrémités du bâtiment peuvent aussi être utilisés.

Heures d'ouverture du centre Gédéon-Ouimet

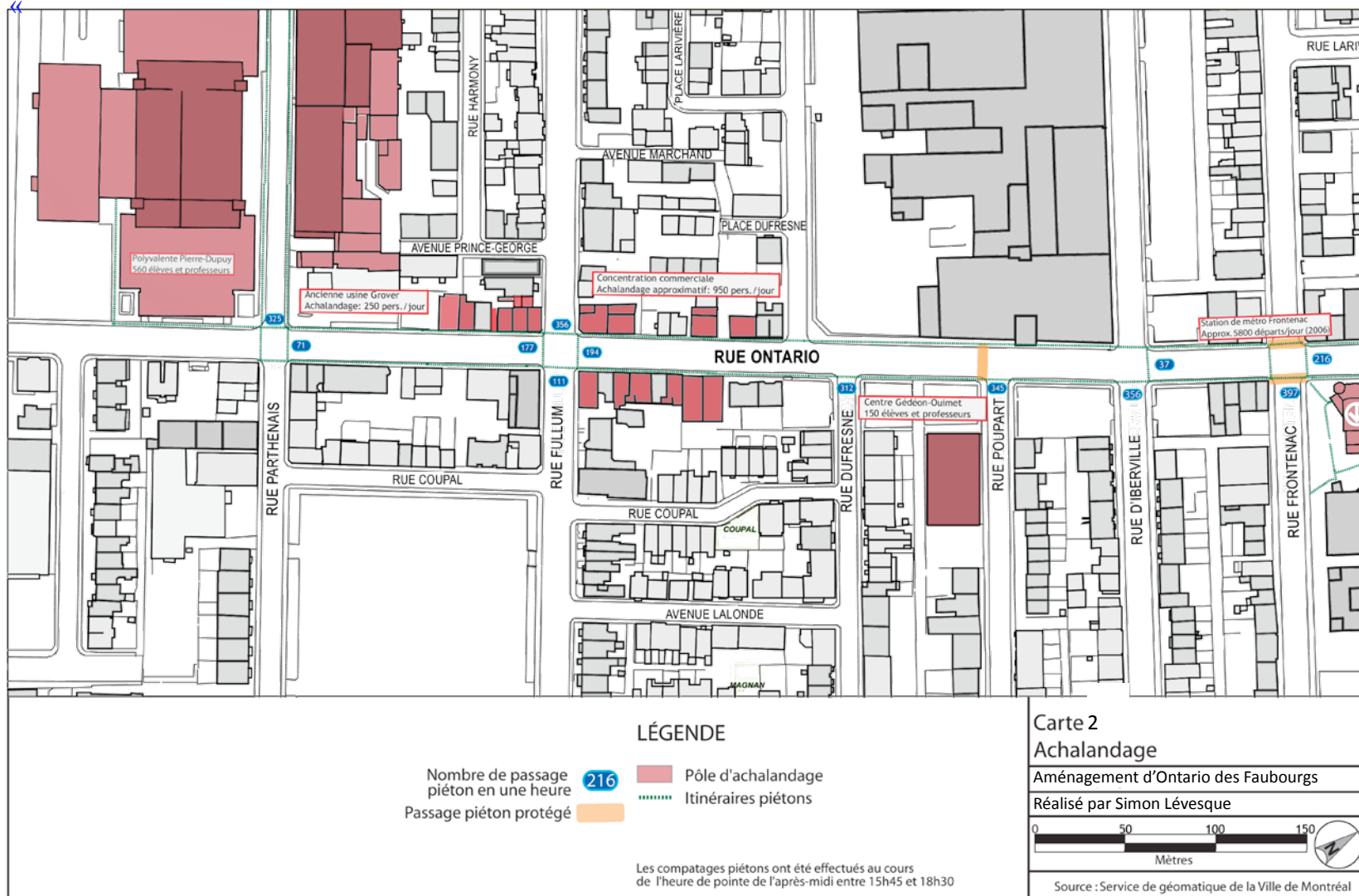
Lundi au vendredi 7h00 à 18h00

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Lieux de destination séparés par une zone morte
- 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



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 d'accident.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Vitrine peu perméable
- Présence de nombreux murs aveugles
- Abondance de stationnements

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

3.4 CADRE BÂTI





PHOTO 14 Stationnements de JTI MacDonald le long de la rue Ontario.



PHOTO 15 Stationnements de JTI MacDonald le long de la rue Iberville.



PHOTO 16 Terrain en friche à l'intersection Ontario et Parthenais.

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

3.3 ESPACES À POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET PROJETS IMMOBILIERS

La rue Ontario des Faubourgs qui désigne les environs d'Ontario entre Parthenais et Frontenac est caractérisée par une quantité importante de terrains en friche ou sous-utilisés. Ainsi, entre Dufresne et Frontenac, les terrains de stationnements se succèdent, offrant au piéton une zone hostile qu'il doit traverser pour rejoindre l'un ou l'autre des générateurs de déplacements.

- Bande de terrains ceinturant l'entreprise JTI Macdonald;
- Friche au nord d'Ontario au coin de Parthenais.
- Stationnement au nord du bâtiment de la Sureté du Québec.

Cette utilisation extensive crée un environnement peu sécuritaire, dépourvu d'activité, sombre et où il est difficile de se repérer. De plus, cette concentration de surfaces bétonnées augmente l'effet d'îlot de chaleur. Enfin, cet espace qui réduit l'encadrement augmente le sentiment de sécurité de l'automobiliste, pouvant voir plus loin de chaque côté, ce qui assurément permet d'augmenter la vitesse de leur déplacement au détriment de la sécurité des utilisateurs des transports actifs.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

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

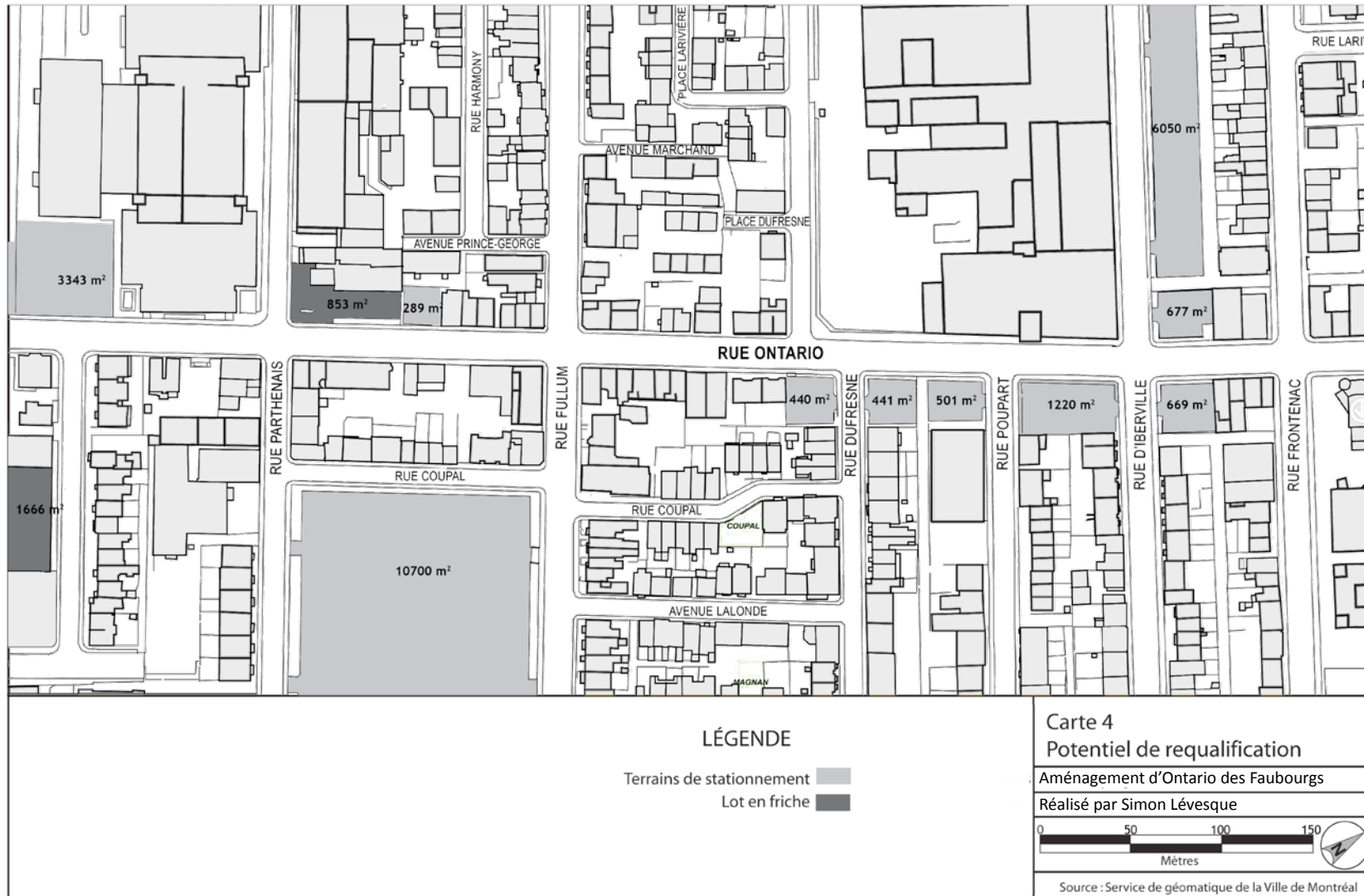




PHOTO 17 Proportion de l'espace dédiée à l'automobile importante, vue vers l'est de la rue Ontario.



PHOTO 18 Espace publique du côté ouest du métro Frontenac



PHOTO 19 Absence de lieu de repos, d'espace de rencontre et de couvert végétal, vue vers l'est de la rue Ontario à l'intersection de la rue Fullum.

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

3.6 ENVIRONNEMENT

La proportion de l'espace dédiée 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 aux abords de la rue Ontario est situé autour du 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. Le prochain espace public vers l'ouest se trouve au coin de De Lorimier et n'est en fait qu'un espace symbolique rappelant un ancien stade de baseball.

De plus, 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. Les prochains bancs se retrouvent sur le terrain de l'école des métiers des Faubourgs et la polyvalente Pierre-Dupuy et encore ne sont pas installés pour les piétons empruntant la rue Ontario. C'est un facteur majeur qui réduit le potentiel de rétention des piétons dans le secteur.

Enfin, le couvert végétal est concentré à proximité de la station de métro. La rue Ontario est particulièrement affectée par une absence quasi-totale de couvert, qui se traduit par une forte concentration d'îlots de chaleur sur la rue, qui est un des facteurs les plus néfastes quant au confort du piéton.

En résumé, sur une distance de 800 m, sur une voie collectrice regroupant les commerces de proximités d'un quartier, on ne trouve aucun espace prévu pour se reposer.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Espace dédié à l'automobile disproportionné comparativement aux espaces piétonniers et cyclistes
- Absence d'espace public de qualité
- Bruit incessant, poussière
- Lacunes en matière d'aménagement sécuritaire (murs aveugle, cachette, vision restreinte)
- Peu d'espace de rencontre
- Concentration d'îlots de chaleur

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

3.6 ENVIRONNEMENT





CARTE 4 Réseau de camionnage

LÉGENDE	LÉGENDE
Voies de camionnage	Hierarchie routière
 24h/24H	 Artère
 Interdit entre 19h et 7h	 Collectrice
	 Locale



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

La rue Ontario des Faubourgs 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 entre-prises 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 entre autre à cause de la 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 à la sécurité des piétons et à l'accessibilité des commerces, lieux de travail et édifices publics de la rue Ontario des Faubourgs.

Selon les mêmes comptages:

Artères

- 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).

Collectrice

- la rue Fullum accueille entre 600 et 800 véhicules à l'heure en direction sud (heure de pointe de l'après-midi).

Locale

- la rue Parthenais accueille entre 500 et 700 véhicules à l'heure en direction sud (heure de pointe de l'après-midi).

Les 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.

De son côté la collectrice Fullum comporte aussi des déplacements pendulaires aussi important que les artères considérant sa largeur (4 voies de 3 mètres de large). Ce qui réduit la vitesse de déplacement sur la voie est la possibilité de circuler en double sens et les deux voies destinés aux stationnements de chaque côté. Par contre, l'aménagement de l'intersection Fullum-Ontario favorise en tout point les voitures, tant par le rayon de courbure important des trottoirs que l'absence de passage priorisant les piétons.

Enfin, la locale Parthenais comme la rue voisine Fullum accueille un débordement de trafic durant l'heure de pointe de l'après-midi venant de l'ouest qui n'a pas été prévu lors de sa conception. De cette manière, la pointe de trafic sur la voie coïncide avec la sortie des écoliers qui ne disposent d'aucun feux de signalisation priorisant les piétons à l'intersection d'Ontario et de Parthenais. De plus, sur les 250 mètres qui séparent Ontario de la rue Larivière, on ne retrouve qu'une seule affiche de zone scolaire et d'indication de zone de 30 km/h.

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

Enfin, la question du camionnage reste un enjeu crucial pour accroître la qualité de vie des résidents et la sécurité des piétons dans le secteur 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.

POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Nuisances environnementales et sanitaire liées à la circulation lourde et la congestion
- Risque de traumatismes routiers élevés 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



PHOTO 21 Engorgement aux sites d'embarquement



PHOTO 22 Autobus 125 Ontario

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

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 bordent produisent 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 traverse protégé est cependant très court, notamment pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Dans l'axe de la rue Ontario plus à l'ouest, 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

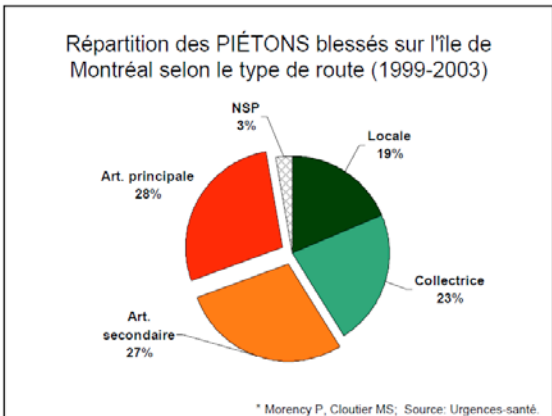
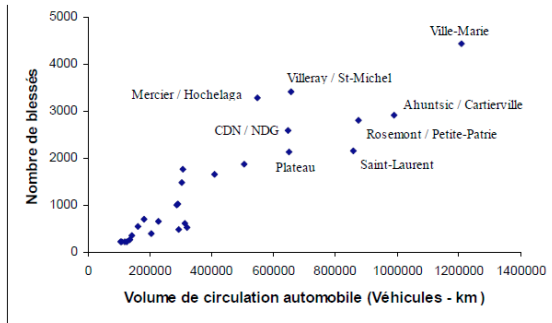
La façon dont sont aménagées les intersections ainsi qu'un nombre important d'obstacles (abribus, feux de circulation) sur les trottoirs nuit à la vision des piétons et des automobilistes. De plus, les lignes d'arrêt pour les véhicules sont à une courte distance des traverses piétonnières, un facteur 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

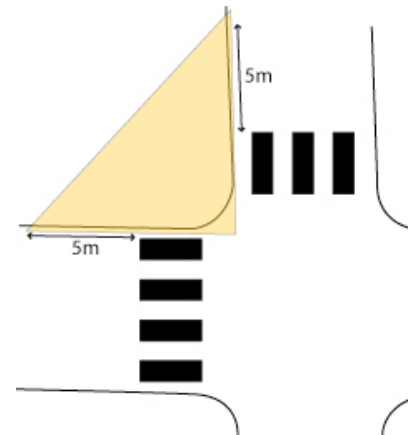


SCHÉMA 4 Triangle de visibilité

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

3.10 FICHE SYNTHÈSE

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

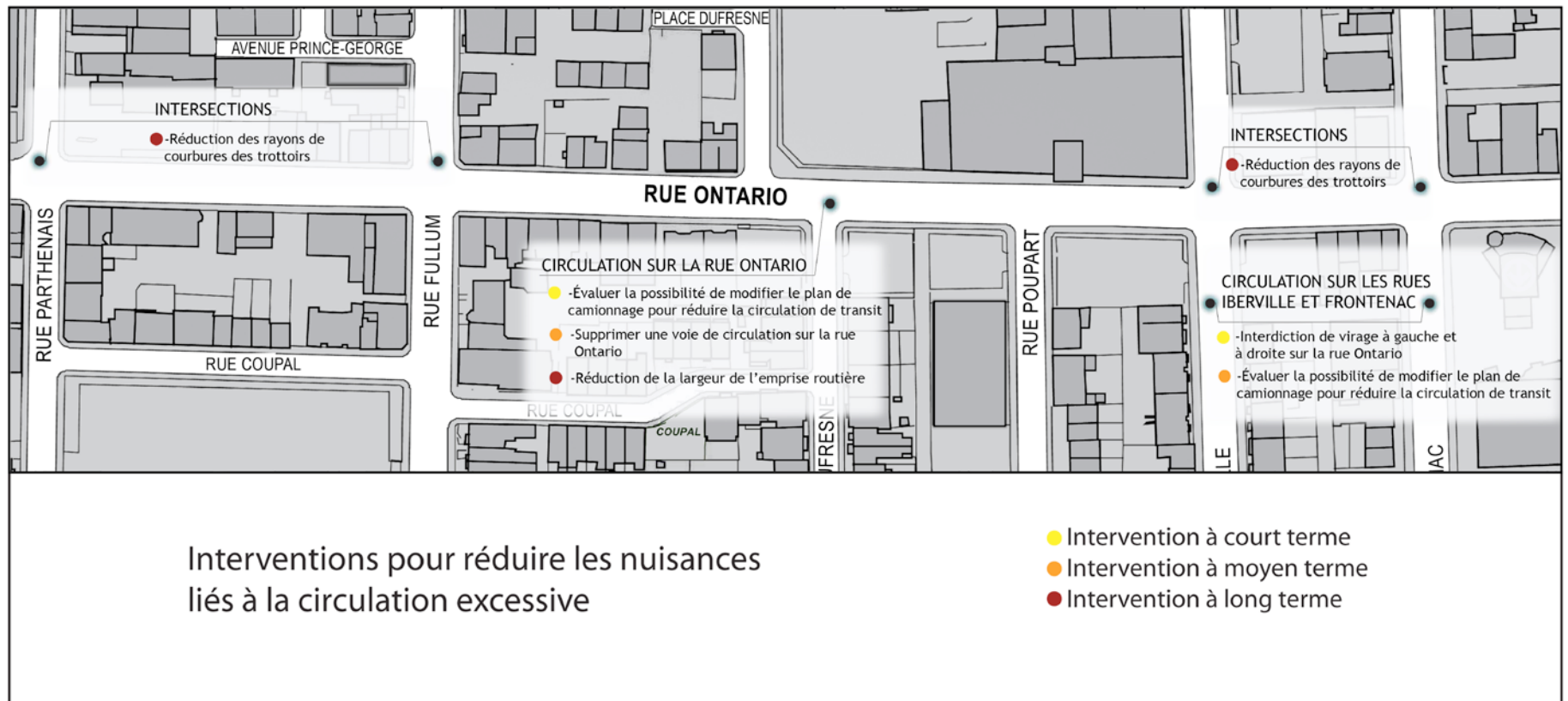
Potentiel et contraintes aux transports actifs sécuritaires.	Recommandations pour sécuriser les déplacements actifs.
<p><u>Aménagement des rues</u> CONTRAINTE - Aménagement des rues (4 voies, champs visuel dégagé, sens unique, pente de rue (côte Sherbrooke)) générant une vitesse de circulation excessive.</p>	<p>Améliorer l'aménagement des rues par la réduction de la largeur des voies de circulation et le rétrécissement du champ visuel.</p>
<p><u>Trame de rue historique</u> POTENTIEL - Ilots peu larges (intersections fréquentes) ralentissant la circulation de transit. CONTRAINTE - Longueur des îlots permettant l'accélération des véhicules.</p>	<p>Assurer le respect de la vitesse de circulation prescrite. Réduire la vitesse de circulation prescrite.</p>
<p><u>Réseau artériel</u> CONTRAINTE - Connexion avec le réseau routier supérieur (accès direct à la rue Notre-Dame) générant un débit de circulation important.</p>	<p>Signaler l'entrée dans un quartier résidentiel par l'aménagement et l'affichage.</p>
<p><u>Circulation de transit</u> CONTRAINTE - 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>Favoriser l'élaboration d'un plan de déplacements urbain au niveau de l'ensemble de l'arrondissement pour réduire la circulation de transit sur Ontario.</p>
<p><u>Camionnage</u> CONTRAINTE - 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. CONTRAINTE - Concentration d'entreprises à vocation industrielle générant une circulation de camions excessive sur l'ensemble du réseau routier.</p>	<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 sur Ontario (entre 19h00 et 7h00).</p>
<p><u>Hauteur du bâti</u> POTENTIEL - Majorité de bâtiments typiquement montréalais (duplex, triplex) contribuant à préserver le caractère propre au quartier Sainte-Marie. CONTRAINTE - Implantation des bâtiments surdimensionnés générant un sentiment d'écrasement pour les piétons.</p>	<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>
<p><u>Implantation des bâtiments</u> POTENTIEL - Présence de terrains et de ruelles sous-utilisés permettant la création d'un réseau d'espaces publics. CONTRAINTE - Implantation de bâtiments ne respectant pas la trame urbaine libérant de vastes espaces sous-utilisés (stationnement).</p>	<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.</p>

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

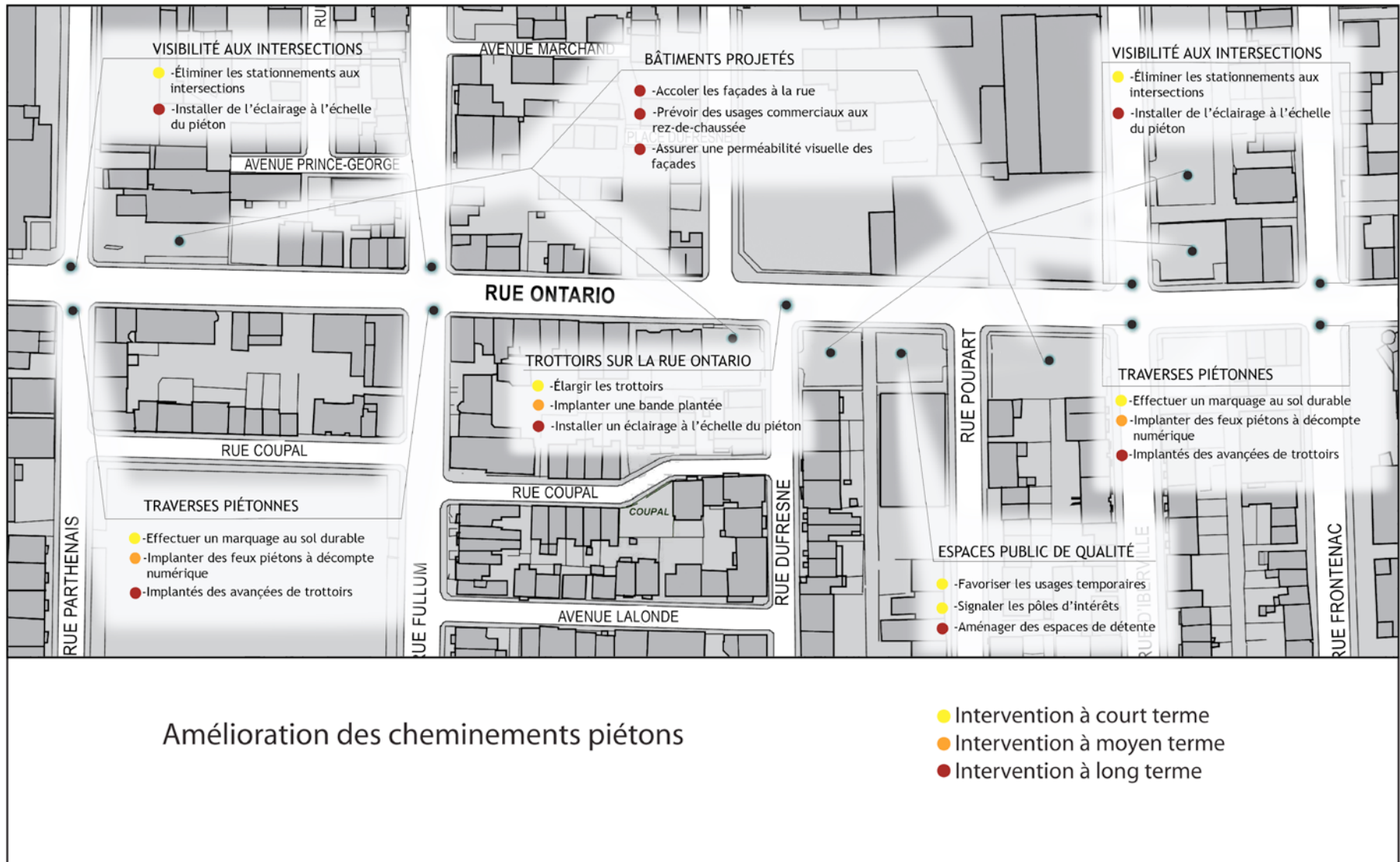
<p>Mixité d'usages POTENTIEL - Concentration de commerces de proximité, d'institutions et de lieux d'emploi garantissant un achalandage piétonnier à toute heure de la journée. POTENTIEL - Forte circulation piétonnière due, en partie, à la concentration résidentielle justifiant l'aménagement d'espaces 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. S'assurer d'aménager les rez-de-chaussée des nouvelles constructions de manière à assurer une perméabilité visuelle. Favoriser la création d'espaces publics. 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 POTENTIEL - Concentration de lieux de destination drainant une population de l'extérieur du quartier. CONTRAINTE - 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 à la rue Ontario des Faubourg pour mettre en valeur et signaler les lieux d'intérêts. Créer des parcours signalés et sécuritaires liant les pôles d'intérêts.</p>
<p>Infrastructures piétonnières CONTRAINTE - 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>Façades commerciales perméables CONTRAINTE - Fortes présence de façades commerciales réduisant la sécurité des lieux et l'accessibilité à l'aide.</p>	<p>S'assurer que les façades commerciales soient transparentes. Adopter des mesures favorisant une appropriation rapide des locaux vacants. Appliquer les principes d'aménagement sécuritaire aux zones de circulation.</p>
<p>Traverses piétonnières CONTRAINTE - Signalisation piétonnière insuffisante augmentant le risque de traumatisme routier.</p>	<p>Sécuriser l'ensemble des traverses piétonnières. Assurer le dégagement des intersections pour permettre la visibilité des piétons.</p>
<p>Infrastructures cyclables CONTRAINTE - 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 par Ontario vers l'ouest, Fullum vers le sud et le prolongement de la piste de De Maisonneuve vers l'ouest.</p>
<p>Transport collectif CONTRAINTE - 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 CONTRAINTE - Aménagement exigus et de mauvaise qualité des espaces publics réduisant la rétention des passants. CONTRAINTE - Le rue Ontario des Faubourgs présente une pluralité d'obstacles aux déplacements actifs pour différents publics (enfants, femmes, aînés, personnes à mobilité réduite).</p>	<p>Verdir la rue Ontario des Faubourgs pour réduire l'impact des îlots de chaleur et de nuisances liées à la forte circulation automobile. Aménager des espaces de détente. Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels. 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 DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

4.1 SYNTHÈSE DES PISTES D'ACTION



VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS
4.1 SYNTHÈSE DES PISTES D'ACTION



Orientations d'aménagement

1_

Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage aux abords de la rue Ontario des Faubourgs pour accroître l'accessibilité en transport actif.

2_

Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables afin des permettre des déplacements actifs sécuritaires, continus et conviviaux le long de la rue Ontario des Faubourgs.

3_

Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt de la rue Ontario des Faubourgs et création d'espaces publics vivants.



PHOTO 23 Signalisation d'entrée dans un quartier résidentiel

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

4.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTIONS

De manière complémentaire, trois grandes orientations balisent le plan d'aménagement de la rue Ontario des Faubourgs 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 résidents 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 espaces publics. 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 de la rue Ontario des Faubourgs;
- 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 et le réaménagement de la rue Ontario des Faubourgs sont 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. De plus, un plan de déplacement urbain créer par l'arrondissement pourrait grandement améliorer la situation.

ORIENTATION 1

Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage aux abords de la rue Ontario des Faubourgs 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.
- 3. Mise en place à l'intersection Parthenais et Ontario d'un aménagement significatif axé sur l'apaisement de la circulation et le côté artistique du quartier en incluant de l'art urbain et ainsi formé l'entrée Ouest du quartier.

¹ Arrondissement Ville-Marie, Sainte-Marie, mon quartier 1, 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 DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

CIRCULATION ET CAMIONNAGE

- 4. Évaluer la possibilité de modifier le plan de camionnage pour interdire le camionnage de transit en tout temps sur la rue Ontario à partir du Pont Jacques-Cartier.
Rabattement des poids lourds vers les rues Notre-Dame et Sherbrooke.
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.
- 5. Évaluer la possibilité de modifier le plan de camionnage pour réduire le camionnage de transit en tout temps sur les rues Frontenac, Iberville et Parthenais.
- 6. Interdire le virage à gauche de la rue Iberville et Parthenais vers la rue Ontario pour limiter son utilisation comme alternative au trafic pendulaire vers le Pont Jacques-Cartier.
- 7. Interdire le virage à gauche et à droite de la rue Fullum pour limiter son utilisation comme alternative au trafic pendulaire vers le Pont Jacques-Cartier.
- 8. Évaluer la possibilité de remettre Frontenac, Iberville et Parthenais double-sens pour réduire de 50% l'aire dédié aux automobilistes et ainsi réduire la vitesse de circulation et augmenter le sentiment de sécurité du piéton.

AMÉNAGEMENT DES TRONÇONS

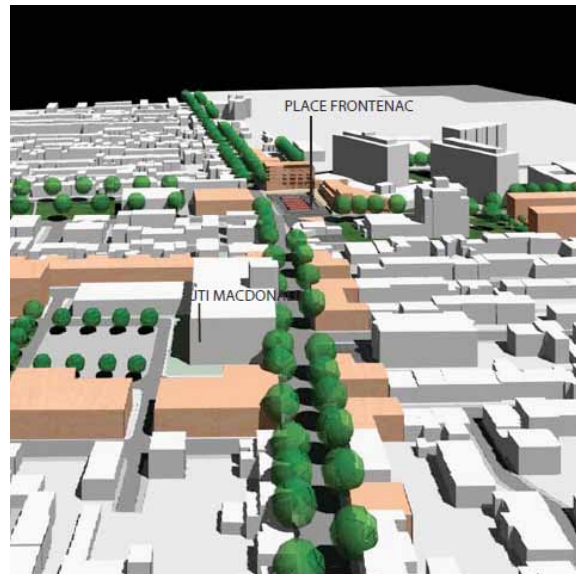
- 9. Réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario (conformément aux normes minimales exigées par le MTQ pour une collectrice/rue locale) à 3 (voir 3,5 mètres) pour chacune des voies de circulation (*Normes des ouvrages routiers, Tome 1 - Conception routière*).
Retrancher une voie de 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.



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

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

- 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.
- 11. Modification de la classification routière de la rue Fullum de collectrice à rue locale pour permettre la suppression d'une voie de circulation et permettre l'élargissement des espaces de circulation piétonniers et amener moins de trafic pendulaire sur la rue Ontario.
- Ces modifications 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.



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 L'Espérance

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

VITESSE DE CIRCULATION

- 12. Implantation de stèles radars indiquant la vitesse de circulation prescrite et réelle des automobilistes sur les rues Frontenac, Iberville, Fullum et Parthenais aux abords de la rue Ontario et sur Parthenais devant l'école.
- 13. Réalisation d'opérations radar par les agents du poste de quartier 22 du Service de police de Ville de Montréal sur rue Ontario des Faubourgs, sur Frontenac, Iberville, Parthenais et Fullum.
- 14. Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections Ontario/Frontenac, Ontario/Iberville, Ontario/Fullum et Ontario/Parthenais 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

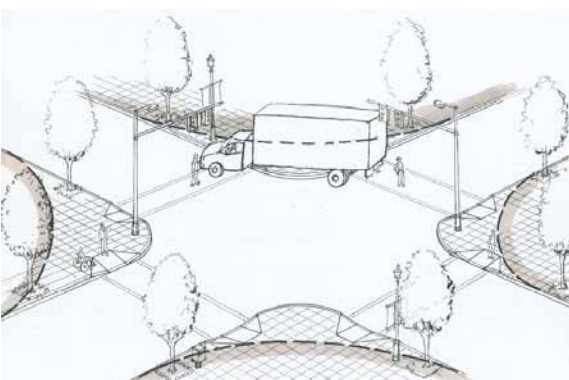


SCHÉMA 5 Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

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)».

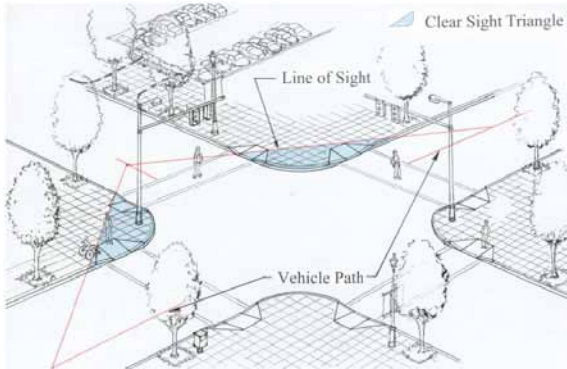


SCHÉMA 6 Dégagement des trottoirs aux intersections.



PHOTO 30 Feux piétons à décompte numérique.



PHOTO 31 Feux pour piétons aériens.

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

ORIENTATION 2

Optimisation des infrastructures piétonnières et cyclables afin des permettre des déplacements actifs sécuritaires, continus et conviviaux le long de la rue Ontario des Faubourgs.

SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS

- 15. Désignation par l'arrondissement Ville-Marie et la Ville de Montréal des intersections Ontario/Frontenac, Ontario/Iberville, Ontario/Parthenais et Ontario/Fullum à titre d'intersections prioritaires à sécuriser dans le cadre de l'Opération de réaménagement des intersections.
- 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 (le cas échéant, retrait des parcomètres).
- 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.
- 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.
- 19. Implantation de feux piétons à décompte numérique munis de signaux sonore à chacune des traverses des intersections énumérées au point 16 dont la programmation permet un temps d'engagement protégé (période d'engagement durant laquelle tous les véhicules sont immobilisés) et un temps total de traversée d'au moins 22 secondes¹ permettant aux usagers à mobilité réduite un cheminement sécuritaire.

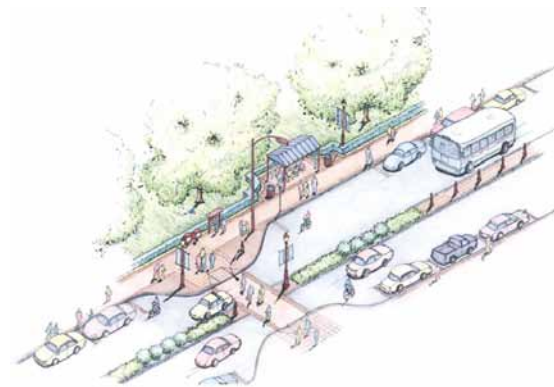


SCHÉMA 7 Mesures d'apaisement de la circulation assurant une traversée sécuritaire des piétons

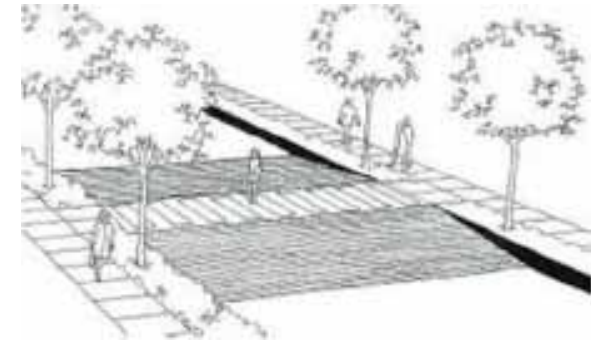


SCHÉMA 8 Traversée pour piétons surélevée et dégagée

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

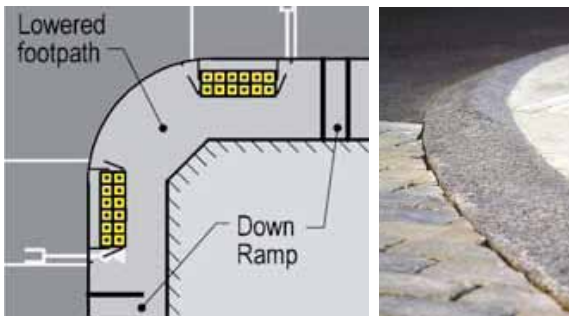
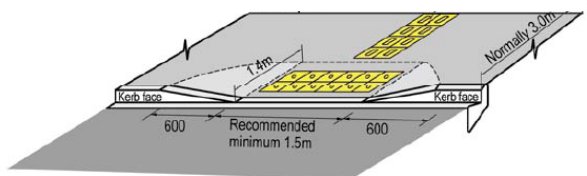


SCHÉMA 9 Bordures surbaissées latérales



PHOTO 34 Bordure de trottoir surbaissée



SCHEMA 10 Bateau pavé texturé

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

- 20. Implantation d'un marquage au sol durable donnant la priorité de passage aux piétons à chacune des traverses des intersections énumérées au point 16. (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 texturé.
- 22. Réduction du temps de traversée des piétons par l'implantation d'avancées de trottoir principalement sur Ontario aux intersections énumérées au point 16.

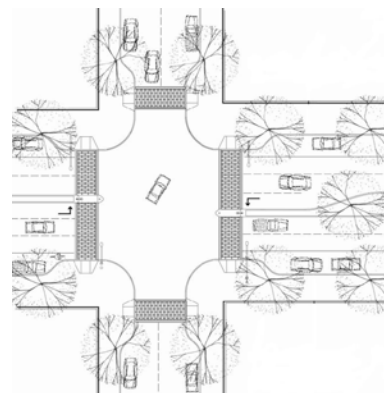
Le réseau artériel de la Ville de Montréal (dont les rues Iberville et Frontenac font partie) relève du conseil d'agglomération. À ce jour, la Ville de Montréal (qui détient le contrôle réel du conseil d'agglomération) s'oppose toujours à l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation sur les 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.»



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

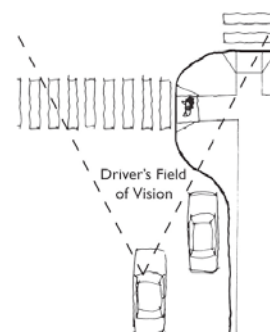


SCHÉMA 12 Champ de vision des automobilistes



PHOTO 35 Avancée de trottoir à un arrêt d'autobus

VI. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

AMÉNAGEMENT DES ESPACES DE CIRCULATION

- 23. 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.
- 24. 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).
- 25. 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 Ontario, Frontenac, Iberville, Fullum et Parthenais.
- 26. Implantation de mobilier urbain (bancs publics, poubelles, colonnes d'affichage) notamment à proximité des arrêts d'autobus.
- 27. 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.
- 28. 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 DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

RÉSEAU CYCLABLE

- 29. 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. Relier la piste sur De Maisonneuve à Fullum, puis à Ontario.

TRANSPORT COLLECTIF

30. 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.
31. 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».



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 DE LA RUE ONTARIO DES FAUBOURGS

ARTÈRE COMMERCIALE ONTARIO

- 32. Implantation de nouveaux bâtiments résidentiels le long d'Iberville à l'est de l'usine JTI Macdonald de 3 à 4 étages de haut.
- 33. Implantation de nouveaux bâtiments alignés sur le trottoir et favorisant un usage mixte: commercial au rez-de-chaussé et résidentiel ou professionnel aux étages au sud de l'usine JTI Macdonald.
- 34. Procéder à la décontamination du site prioritaire au nord-est de l'intersection d'Ontario et Parthenais pour ensuite favoriser son développement en bâtiment mixte comme au point 16.
- 35. Mise en place de programme d'aide à la revitalisation commerciale et à la rénovation des façades sur l'artère commerciale Ontario.
- 36. Développement et implantation d'une signalétique identitaire pour l'artère commerciale Ontario.
- 37. Concentration d'usages générateurs d'activités sur la rue Ontario des Faubourgs.



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

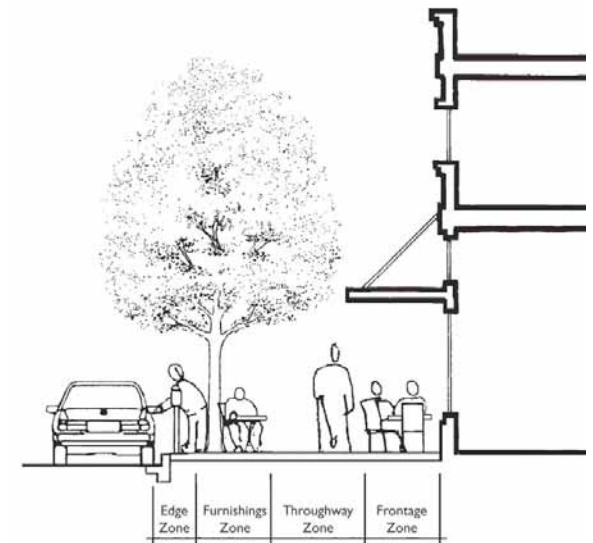


SCHÉMA 16 Trottoirs larges permettant différents usages



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



PHOTO 51 Commerces bordant la Place Valois, Hochelaga



PHOTO 52 Espaces de détente à la Place Valois, Hochelaga

ORIENTATION 3

Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt de la rue Ontario des Faubourgs et création d'espace public vivant.

- 38. Signalisation des pôles d'intérêt du quartier, des distances à parcourir et des temps de déplacement piétonniers et cyclables.
- 39. Aménager des espaces de détente aux abords du centre Gédéon-Ouimet et au coin nord-est de l'intersection Ontario/Parthenais (banc, mobilier urbain, éclairage).
- 40. Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels.
- 41. Intégrer les principes d'aménagement sécuritaires et d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics et de circulation du pôle Frontenac.
- 42. Valoriser le potentiel artistique du quartier Sainte-Marie en intégrant dans tout les projets de réaménagements et d'aménagements une place importante à l'art public.



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 (IRDPO) 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

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

