

Programme particulier d'urbanisme du

Secteur des  
**Faubourgs**

Mémoire présenté par :



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

## Table des matières

1.	Mission de l'AMA-VM	p. 3
2.	La mobilité active dans Ville-Marie	
3.	Propositions de l'arrondissement de Ville-Marie	p. 4
 <u>AXE D'INTERVENTION #1 – PRIORISER LA MOBILITÉ ACTIVE</u>		
4.	Mesures d'apaisement de la circulation	
5.	Réseau cyclable	p. 7
6.	Camionnage	p. 10
7.	Chantiers de voirie et immobiliers	p. 11
8.	Entrée dans le quartier, transition du réseau routier vers la ville	p. 12
9.	Redonner son caractère local à la rue Ontario	p. 15
 <u>AXE D'INTERVENTION #2 – FAVORISER LES MOBILITÉS COLLECTIVES</u>		
10.	Voies réservées pour autobus	
11.	Pôles de mobilité près des stations de métro	
12.	Maillage des Faubourgs via d'autres modes « lourds » que le métro	
 <u>AXE D'INTERVENTION #3 – TRANSFORMER LES RUPTURES DANS LE TISSU URBAIN</u>		
13.	Pour un urbanisme citoyen dans le secteur des Faubourgs	p. 16
14.	Conclusion	p. 18

## 1. Mission de l'AMA-VM

Association citoyenne non partisane représentant les piéton-ne-s et cyclistes de Ville-Marie, en solidarité avec les autres modes de déplacement actifs. L'AMA-VM analyse le territoire et les enjeux liés à la sécurité, la convivialité, la fonctionnalité, l'efficacité et l'entretien des aménagements tout en proposant des solutions. De plus, l'AMA-VM sensibilise et mobilise la population autour de ces enjeux.

## 2. La mobilité active dans Ville-Marie

Dans leurs déplacements, 43 % des résident-e-s du secteur des Faubourgs utilisent le transport collectif (qui inclut la marche, excepté pour certaines personnes à mobilité réduite), 20 % optent pour la marche et 9 % pour le vélo en tant que principal mode de transport (2016). Ces parts modales se distinguent cependant de celles de l'agglomération de Montréal, où 52 % des résident-e-s se déplacent en véhicule privé, 35 % en transport collectif, 8 % à pied, puis seulement 3 % en vélo <sup>1</sup>.

Il existe à ce jour de puissants freins à la mobilité active des résident-e-s et visiteur-euse-s de Ville-Marie : l'omniprésence de l'automobile en transit causant une forte congestion (à des heures de plus en plus étendues en semaine, lors de fermetures sur le réseau routier supérieur, mais aussi les fins de semaine lors de grands événements), le peu de mesures d'apaisement de la circulation (traverses piétonnières quasi-inexistantes, trottoirs étroits par endroits, réseau cyclable défaillant), le camionnage local et de transit, le sentiment d'insécurité à tout âge (particulièrement manifeste chez les femmes et les aîné-e-s).

Ces dernières sont par ailleurs surreprésentées dans les statistiques de collisions avec blessé-e-s léger-ère-s, graves et décès, à la fois en tant que piétonnes et cyclistes.

Démographiquement, la croissance du nombre de ménages dans l'arrondissement fut forte entre 2001 et 2016, soit 24 % (passant de 41 580 à 51 430). Celle des ménages sans enfant est davantage fulgurante, à 40 % (27 445 à 38 375), alors que les familles avec enfants désertent graduellement l'arrondissement (14 135 à 13 055) <sup>2</sup>. Constatant cette tendance de fond, il y a lieu d'anticiper la poursuite de cette dynamique, dont participe l'accroissement de la proportion de ménages composés de retraité-e-s célibataires et en couple.

Il y a lieu de se questionner sur les multiples raisons de la fuite des ménages avec enfants de l'arrondissement, et ce, malgré une forte croissance démographique : contexte économique, spéculation immobilière, offre insuffisante de logements sociaux, abordables et de taille convenable (notamment les logements de plus de 2 chambres à coucher), insécurité et manque de convivialité dans les déplacements, bruit et qualité de vie, éloignement des terrains de jeu, manque d'écoles dans certains secteurs de l'arrondissement, etc.

L'AMA Ville-Marie considère que le manque de sécurité et de convivialité liées à la mobilité active et collective puisse être l'un des facteurs déterminants de cet exode.

---

1 Montréal en statistiques : [ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6897.68087682&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897.68087682&_dad=portal&_schema=PORTAL)

2 *Ibid.*

### 3. Propositions de l'arrondissement de Ville-Marie

L'arrondissement de Ville-Marie propose de reconnecter les trames de rue des quartiers Centre-Sud et du Vieux-Montréal, de transformer le lien routier entre la fin de l'autoroute Ville-Marie (future « route 136 »), l'avenue Papineau (accès au pont Jacques-Cartier) et la rue Notre-Dame pour l'adapter au contexte urbain, y concilier les diverses mobilités, puis créer de nouveaux milieux de vie incluant les équipements collectifs nécessaires.

Lors du forum citoyen « Transports et déplacements », l'arrondissement a présenté plusieurs de ses orientations en termes de mobilité active dans les secteurs en requalification :

- redonner plus de place aux mobilités actives dans les secteurs existants ;
- favoriser la mobilité collective ;
- transformer les ruptures dans le tissu urbain ;
- créer une trame viaire et une mixité de fonctions dans les secteurs à requalifier pour répondre à ces objectifs.

Pour y parvenir, l'arrondissement propose **trois axes d'intervention** à partir desquels l'AMA Ville-Marie dresse un portrait actuel de la mobilité active dans l'arrondissement et les retards cumulés face à d'autres arrondissements adjacents. L'AMA-VM énumère également des recommandations dans ce document, visant à favoriser la mobilité active tout en assurant la sécurité de tou-te-s.

Bien que certaines des observations que nous portons à l'attention des commissaires portent sur l'ensemble de l'arrondissement ou soient présentement concentrées sur d'autres secteurs, nous le faisons sachant que les dynamiques en jeu puissent déjà se retrouver dans le secteur des Faubourgs, et que d'autres pourraient s'y propager au fur et à mesure de son réaménagement.

## AXE D'INTERVENTION #1 – PRIORISER LA MOBILITÉ ACTIVE

### 4. Mesures d'apaisement de la circulation

#### 4.1. Vitesse maximale permise

En 2017, la Ville de Montréal avait annoncé des mesures de limitation de vitesse pour l'année 2018. Plusieurs arrondissements centraux, tels Le Plateau-Mont-Royal, Rosemont–La Petite-Patrie, Le Sud-Ouest, puis Verdun, ont déjà systématiquement réduit les limites de vitesse sur leur territoire.

*« La Ville imposera ainsi une limite de 30 km/h dans toutes les rues locales, près des zones scolaires et tous les parcs.*

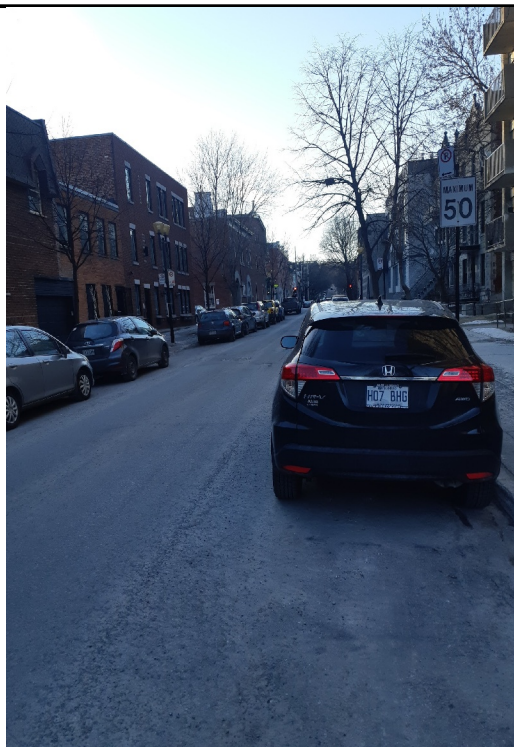
*La limite sera fixée à 40 km/h sur les grandes artères du centre de l'île, comme le boulevard René-Lévesque<sup>3</sup>.»*

La Presse, 4 juillet 2017

3 [www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201707/04/01-5113149-reduction-de-la-vitesse-dans-la-majorite-des-rues-de-montreal-en-2018.php](http://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201707/04/01-5113149-reduction-de-la-vitesse-dans-la-majorite-des-rues-de-montreal-en-2018.php)

Depuis sa création en mai 2018, l'AMA Ville-Marie demande à la Ville de faire appliquer ces mesures d'apaisement de la circulation dans l'arrondissement le plus central de Montréal. Nous avons fait plusieurs interventions en conseil d'arrondissement, lors de rencontres avec la direction des travaux publics, avec les élu-e-s et les conseiller-ère-s de ville.

À ce jour, les limites de vitesse dans l'arrondissement n'ont pas ou peu changé.



Un ticket 311 a été ouvert par l'AMA-VM le 23 mai 2018 (réf.: 18-151287)

Photo : rue Beaudry limitée à 50 km/h malgré son caractère résidentiel

#### 4.2. Aménagements physiques visant la sécurité et la convivialité piétonnières

Les panneaux de circulation n'étant pas observés par tou-te-s les conducteur-trice-s, des mesures physiques doivent être mises en place. Des trottoirs traversants pourraient être installés sur les corridors scolaires et les zones fréquentées par les enfants et les aîné-e-s (terrains de jeu, centres sportifs, centres culturels et communautaires, etc.), afin de garantir la réduction de la vitesse, tout en éliminant les flaques d'eau, de gadoue et les plaques glace là où se descendent les trottoirs aux intersections. Des saillies de trottoir vertes permettraient de réduire la distance de traverse sur les rues locales les plus larges, et de participer à réduire la vitesse ; ces saillies permettent notamment d'empêcher le stationnement dans les zones de 5 mètres aux intersections.

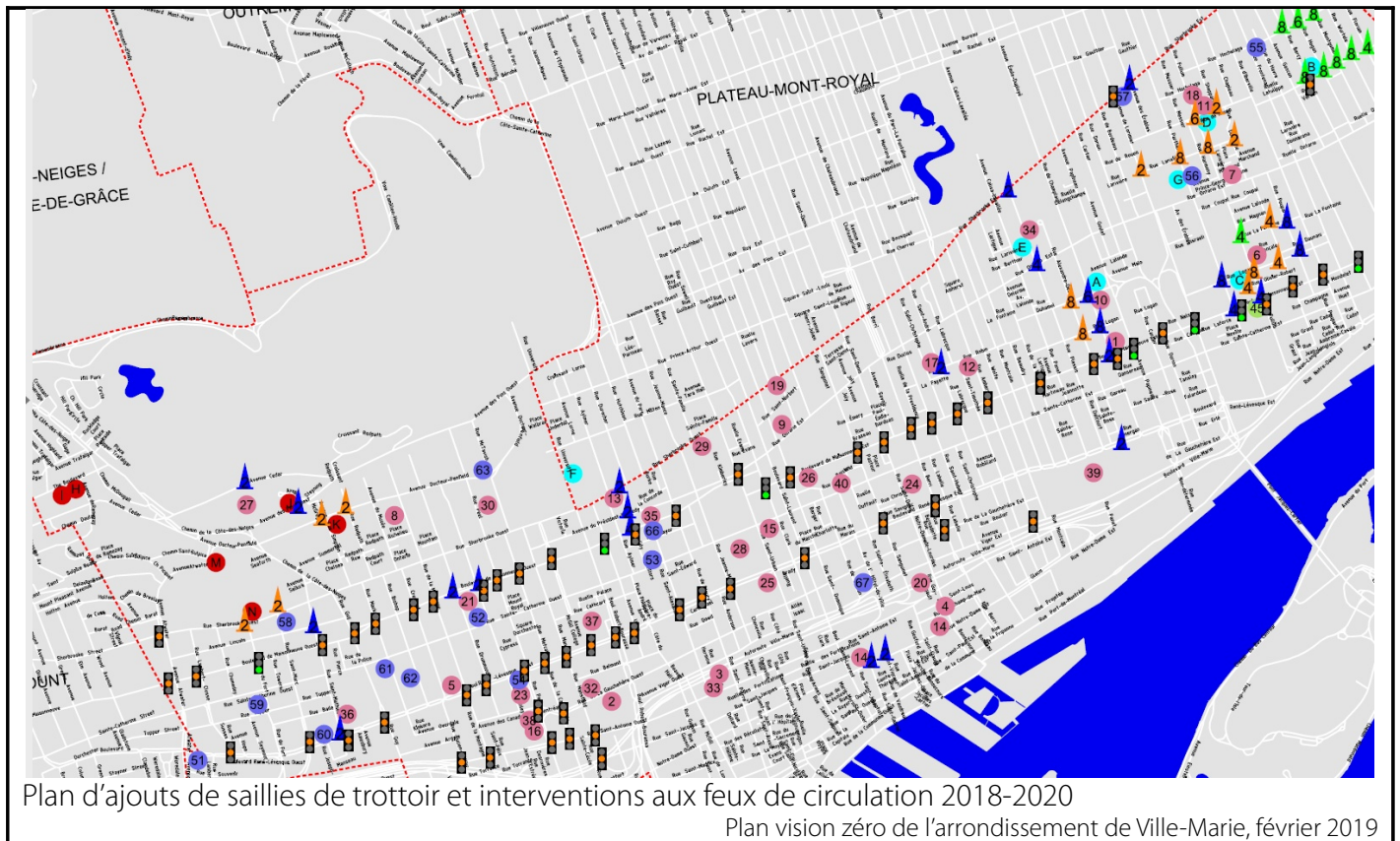
#### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande :
  - la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, aussi bien légales (limitations de vitesse) que physiques (aménagements);
  - de sécuriser avant tout les zones fréquentées par les enfants et aîné-e-s (corridors scolaires, terrains de jeu, centres sportifs, centres culturels et communautaires).

### 4.3. Plan vision zéro de l'arrondissement de Ville-Marie

La carte des interventions 2018-19-20 dévoilée par l'arrondissement en février 2019 démontre une volonté d'améliorer l'expérience piétonne. Les interventions aux feux sont toutefois concentrées sur des axes restreints par rapport à l'ensemble des parcours piétonniers les plus prisés, tels : Sherbrooke, Ontario, Ste-Catherine, Notre-Dame (Vieux-Montréal), St-Paul, Crescent, McGill, St-Laurent, St-Denis, Amherst.

Nous nous interrogeons quant au fait que le Vieux-Montréal semble quasi-exclu de cette première vague d'interventions, alors que ce secteur est à la fois très prisé de visiteur-euse-s s'y rendant à pied, mais aussi perçu comme peu convivial par certain-e-s (trottoirs étroits, forts débits véhiculaires, congestion, peu de végétation).



#### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

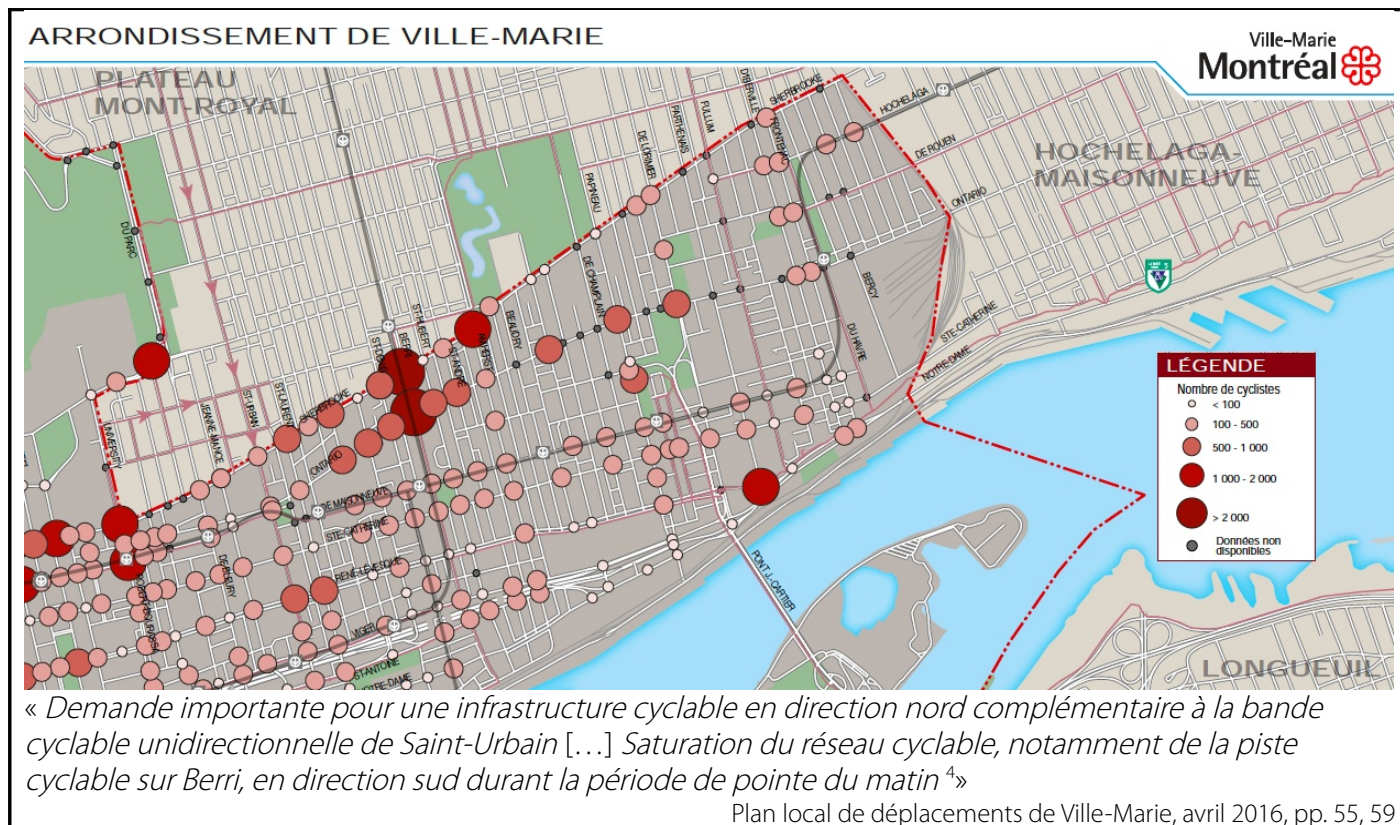
- L'AMA Ville-Marie recommande de réduire la vitesse à 30 km/h dans toutes les rues locales, en priorité à proximité des zones scolaires, et à 40 km/h sur les grandes artères.
- L'AMA Ville-Marie recommande d'associer ces mesures de réduction de vitesse à des aménagements physiques permettant à tous les usagers de se sentir en sécurité :
  - prolongation des phases protégées de feux piétonniers partout où c'est nécessaire ;
  - trottoirs traversants et ralentisseurs ;
  - saillies de trottoir ;
  - réduction du nombre de voies véhiculaires / remplacement des par voies cyclables et/ou réservées pour autobus ;
  - ajout d'obstacles naturels permettant aussi le verdissement ;
  - davantage de rues piétonnes et partagées.

## 5. Réseau cyclable

### 5.1. Réseau artériel

#### 5.1.1. Problématique et besoins

Le secteur des Faubourgs comprend de nombreuses artères qui concentrent de forts débits de circulation aux heures de pointe, lors de grands événements et lors de fermetures d'axes routiers majeurs tels le pont Champlain et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (ceci pourrait s'accroître lors d'éventuelles fermetures de la Métropolitaine). Une congestion chronique est patente aux abords du pont Jacques-Cartier, ce qui rend le secteur plus accidentogène pour les piétons et cyclistes, notamment en pointe d'après-midi.



Ces artères sont aussi des lignes de désir pour les cyclistes, comme l'indique le Plan local de déplacements de Ville-Marie. Les artères du secteur des Faubourgs sont très fréquentées malgré le peu de liens cyclables inter-arrondissements vers le nord et l'est.

Le pont Jacques-Cartier est aussi fort fréquenté en presque toute saison, excepté lors de la fermeture hivernale de sa piste multifonctionnelle, en dépit d'une étude exhaustive d'un cabinet de génie civil ayant démontré que maintenir la piste ouverte à l'année serait une option simple, peu coûteuse et sensée.

#### Recommandation de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande que la Ville de Montréal fasse pression, de pair avec ses partenaires municipaux, sur la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. puis Infrastructure Canada qui la chapeaute, afin de garder ouvertes les pistes multifonctionnelles du pont Jacques-Cartier (et éventuellement Samuel-de-Champlain) à l'année, puisque ce seront les seuls axes permettant la mobilité active inter-rives entre Montréal et la Rive-Sud.

### 5.1.2. Réseau express vélo (REV)

Les nombreux aménagements prévus autour du site de Radio-Canada et à l'est du pont Jacques-Cartier seraient l'occasion de revoir la configuration de la piste cyclable du boulevard René-Lévesque, tel qu'indiqué ci-dessous. Enfin, la continuité de cette piste dans l'est devrait s'effectuer *sur* la rue Notre-Dame, et non sur la présente piste cyclable multifonctionnelle accidentogène, peu éclairée, sinueuse, cabossée (formation de grande flaques d'eau / de glace) et inadéquatement entretenue l'hiver.

#### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande la création de pistes cyclables protégées, entretenues quatre saisons, larges, de typologie « double unidirectionnelle » en autant que possible sur le réseau artériel (REV), afin de mailler le secteur des Faubourgs avec les arrondissements voisins :
  - Sherbrooke
  - Hochelaga
  - Président-Kennedy / Ontario
  - René-Lévesque / Notre-Dame (route 136)
  - Viger (direction ouest)
  - St-Antoine (direction est)
  - Amherst
  - Papineau (direction sud)
  - de Lorimier (direction nord)
  - d'Iberville (direction sud)
  - Frontenac (direction nord)

### 5.1.3. Stationnement sur artères

Un scénario potentiel permettant de réaliser un réseau cyclable protégé et unidirectionnel artériel serait d'éliminer le stationnement sur artères. Par définition, une artère est un axe de déplacement, une voie permettant à un fort débit d'usager·ère·s de divers modes de se déplacer rapidement. Le stationnement sur artère est donc par définition antinomique.

Il supprime de l'espace pouvant être utilisé par d'autres usager·ère·s de la route (transport actif et collectif) tout en étant générateur de conflits accidentogènes :

- forte probabilité d'emportierage sur artère à fort débit (exemple : Bernard Carignan, décédé sur la rue St-Denis en 2015);
- arrêt de la circulation : chaque véhicule entrant ou sortant d'une case de stationnement génère des arrêts intempestifs pour l'ensemble des usager·ère·s, et parfois de la rage au volant ;
- usage de l'espace : une voie de stationnement sur artère réduit sa largeur, donc le débit de circulation globale.

#### Recommandation de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande la suppression du stationnement véhiculaire sur artère au profit du transport actif et collectif.



## 5.2. Réseau local résidentiel

Les rues résidentielles du secteur des Faubourgs doivent impérativement se voir appliquer des mesures d'apaisement de la circulation, telles que présentées plus haut. Un marquage au sol clair et durable devrait être mis en place pour mieux baliser les voies cyclables. De plus, les pictogrammes vélo devraient être peints au milieu de la chaussée, et non dans la zone d'emportierage tel que c'est présentement le cas, où ils se retrouvent ensevelis sous la neige tassée à droite l'hiver.



Le réaménagement du secteur des Faubourgs pourrait aussi être l'occasion d'autoriser les cyclistes à rouler en sens inverse de la circulation automobile dans les rues résidentielles à sens unique. Comme le prouvent les expériences parisienne et montréalaise, cela simplifie le trajet des cyclistes sans aggraver les risques liés à la sécurité puisque le contact visuel se fait bien entre le cycliste et l'automobiliste. De plus, cela permet aux cyclistes qui le souhaitent d'éviter d'emprunter des artères plus achalandées et donc plus dangereuses.

### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande :
  - lorsque la signalisation cycliste consiste en un marquage au sol, que celui-ci soit situé en dehors de la zone d'emportierage ou qu'il comporte une zone-tampon d'au moins 70 cm (meilleure norme au Québec);
  - sur une rue résidentielle les pictogrammes vélo devraient être situés au milieu de la chaussée afin d'indiquer un partage complet de la route.
  - d'autoriser les cyclistes à rouler en sens inverse de la circulation automobile dans les rues résidentielles à sens unique.

## 6. Camionnage

Il faut revoir la place des camions en ville et sur le réseau résidentiel. Le départ de Molson va nécessairement réduire globalement le nombre de camions-remorque circulant dans le quartier. Mais l'arrivée de nouveaux acteurs tels Super C (coin Ontario E. / Amherst) puis des futurs commerces du Quartier des lumières et d'autres projets accroîtra les activités de livraison. Cette période de transition entre le départ de Molson et l'arrivée de nouveaux acteurs serait l'occasion de revoir la politique de camionnage de transit et de livraisons locales du secteur des Faubourgs, tout comme de resserrer la sécurité autour des chantiers.

Les camions lourds devraient être interdits de circuler sur la majeure partie du réseau routier, notamment aux heures de pointes du matin et du soir, où les déplacements piétonniers et cyclistes sont les plus importants. Les camions surdimensionnés (plus longs qu'on « camion-cube » ou comportant davantage d'angles morts, tels les camions-grue) devraient faire l'objet d'une interdiction stricte.

Il devrait être interdit d'effectuer des livraisons sur tout le réseau local avec des véhicules surdimensionnés, à moins d'être accompagné d'une escorte routière. Bien sûr, une fois une réglementation en place, il faudra s'assurer qu'elle soit systématiquement appliquée, via l'aide du SPVM et de l'Escouade mobilité.

Finalement, les chantiers d'excavation et de construction étant appelés à se multiplier drastiquement dans le secteur des Faubourgs, un accroissement de la circulation des mastodontes que sont les camions à benne et les bétonnières est à anticiper. De tels véhicules (ainsi que ceux servant aux opérations de déneigement) sont surreprésentés dans les collisions causant le décès de piéton-ne-s et cyclistes.

Il est à noter que de nombreux-se-s camionneur-euse-s sont rémunéré-e-s « au voyage », et non à taux fixe, ce qui pousse nombre d'entre eux-elles souhaitant maximiser leurs revenus à rouler au-delà des limites de vitesse et à prendre des risques indus en milieu fortement urbanisé, notamment aux intersections où ont lieu la majorité des collisions.

Une telle collision s'est produite au passage piétonnier coin Tupper et Atwater le 12 décembre 2018, où la phase piétonnière protégée du feu ne dure que 6 secondes pour traverser les 6 voies et le terre-plein élargi d'Atwater. Cette durée demeure inchangée malgré l'intervention de l'arrondissement pour prolonger la phase protégée à 18 secondes, mais dans le seul sens d'Atwater, où moins de piéton-ne-s traversent les 4 voies de la rue Tupper, locale. Suzanne Lawson, 72 ans, qui s'entraînait quotidiennement et marchait à bon train pour son âge, n'a pu compléter sa traversée avant que le camionneur ne tourne à gauche puis la happe. (Les vitres du camion étaient partiellement obstruées de poussière, probablement en raison de l'activité d'excavation du chantier du promoteur Devimco, adjacent, dont il venait de sortir. (Lien vers photo ci-dessous.)

[Lien vers photo du camion à benne aux vitres souillées avec lequel a été écrasée Suzanne Lawson](#)<sup>5</sup>.

TVA Nouvelles, 12 décembre 2018

5 [storage.tvanouvelles.ca/v1/dynamic\\_resize/sws\\_path/tvanouvelles\\_prod/Untitled\\_Sequence.158dd20288-d22a-40df-83ae-937cd40b1cc5\\_16x9\\_WEB.jpg?quality=80&size=1200x&version=1](https://storage.tvanouvelles.ca/v1/dynamic_resize/sws_path/tvanouvelles_prod/Untitled_Sequence.158dd20288-d22a-40df-83ae-937cd40b1cc5_16x9_WEB.jpg?quality=80&size=1200x&version=1)

Une énième collision mortelle impliquant un camion à benne a eu lieu le 19 mars 2019, coin St-Urbain et Viger, impliquant cette fois un conducteur de camion de chargement de neige franchissant un passage piétonnier fort achalandé en virant à droite.

### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande :
  - de revoir le plan de camionnage du secteur des Faubourgs et de l'adapter aux nouvelles réalités commerciales ;
  - d'interdire les camions lourds sur certaines parties du réseau routier et à certaines heures (heures de pointe du matin et du soir);
  - d'interdire les véhicules surdimensionnés pour les livraisons locales sur rues résidentielles, à moins qu'ils soient accompagnés d'une escorte routière ;
  - que la Ville élabore une zone d'où serait détourné le transit de poids lourds du réseau routier central entre 7h et 19h (A-440, A-25, A-132, A-30, pont Mercier, A-20, A-13);
  - que les contracteurs avec lesquels la Ville fait affaire pour le déneigement et les travaux publics n'utilisent que des camions équipés de jupes latérales, puis soit de détecteurs d'obstacles et/ou de caméras d'angles morts.

## 7. Chantiers de voirie et immobiliers

Nous avons pu entrevoir lors des séances préliminaires de cette consultation que de nombreux changements urbanistiques sont à anticiper dans le quartier. Ceux-ci ont débuté avec le nouveau siège social de la Maison Radio-Canada, bientôt terminé. De nombreux autres sont en cours d'excavation, de planification ou seront annoncés ultérieurement : complexe Bourbon, cinéma Champlain, Quartier des lumières, Quais de Lorimier, terrains de Molson, entre autres nombreux projets résidentiels et commerciaux.

Dans les années à venir, le nombre de chantiers de construction routiers et immobiliers augmentera drastiquement dans le secteur des Faubourgs. Il faudra donc s'assurer que lors leur débordement sur le réseau routier, la sécurité des piéton-ne-s, personnes à mobilité réduite et des cyclistes soit la première priorité, d'abord en terme d'accès (routes de camionnage, artères) mais aussi de sécurité (signaleur-euse-s, détours piétonniers et cyclistes).

### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande :
  - de définir des routes de camionnage strictes qui devront être respectées et surveillées par le SPVM et l'Escouade mobilité ;
  - de sécuriser les abords des chantiers via des signaleur-euse-s pendant la durée de travaux impliquant des entrées et sorties de poids lourds et de machinerie lourde ;
  - de prévoir *avant* le démarrage de chaque chantier de construction les détours pour la mobilité piétonnière, universelle et cycliste lorsque cela s'applique ;
  - d'exiger une station de nettoyage de vitres à la sortie de chaque chantier d'excavation ;
  - de ne pas autoriser un chantier tant que ce plan ne sera pas fourni, puis de sanctionner sévèrement tout contracteur ne le respectant pas.

## 8. Entrée dans le quartier, transition du réseau routier vers la ville

L'une des particularités urbanistiques du secteur des Faubourgs est ses accès directs au réseau routier supérieur. D'une part via la sortie de l'autoroute Ville-Marie / A-720 / future « route 136 » / rue Notre-Dame Est, d'autre part via les accès au pont Jacques-Cartier. Il est crucial ici de marquer une coupure nette avec les voies de typologie autoroutière dès le moment où automobilistes et camionneur-euse-s entrent dans le secteur.

Les présentations préliminaires de la Ville proposent de s'inspirer du réaménagement du boulevard Robert-Bourassa pour créer un boulevard urbain en sortie de l'autoroute Ville-Marie : le boulevard Ville-Marie.

Bien que nous appuyions ce type d'aménagement qui redonne de l'espace aux piétons et crée des îlots de verdure nécessaires dans le quartier, il est important de souligner l'absence de lien cyclable sur le boulevard Robert-Bourassa. Et ce, malgré les recommandations faites en 2014 par l'organisme Vélo-fantôme suite au décès de Salim Aoudia, happé à l'intersection de Wellington par un camion-remorque. Ce boulevard est dangereux pour les cyclistes car situé en sortie d'autoroute, où les automobilistes peinent à adapter leur vitesse à la conduite en milieu fort urbanisé, et ne s'attendent souvent pas à y croiser des cyclistes, dont certain-e-s empruntent ce boulevard malgré les risques accrus.

La présentation de la Ville sur le réseau routier du secteur des Faubourgs laisse entrevoir un grand détour cycliste vers le nord, évitant le boulevard Ville-Marie, ce qui semble faire écho à l'aménagement du boulevard Robert-Bourassa malgré les demandes répétées de groupes cyclistes.



Le réaménagement du boulevard Robert-Bourassa avec trottoirs élargis, ainsi que son verdissement central améliorent la sécurité et la convivialité piétonnières ; l'axe demeure cependant hostile pour les cyclistes.

Photos de l'AMA-VM : boulevard Robert-Bourassa direction nord, mars 2019

Lors de la consultation citoyenne sur les abords du pont Jacques-Cartier du 20 avril 2017, il avait été proposé un réaménagement de l'avenue de Lorimier qui inclut une piste cyclable protégée, permettant de lier les axes cyclables protégés des boulevards de Maisonneuve et René-Lévesque. Aussi, le verdissement de l'avenue de Lorimier permettrait aux automobilistes de réaliser plus rapidement qu'ils-elles entrent dans un milieu de vie, tout en offrant aux piéton-ne-s et cyclistes des aménagements sécuritaires et agréables, revitalisant cette zone jusqu'alors désertée par les riverain-e-s, car perçue comme étant hostile.

L'AMA Ville-Marie constate qu'étant donné que l'occupation des rives du secteur des Faubourgs par le Port de Montréal et les nombreuses voies du CN et du CP bloque l'accès à l'eau, le pont Jacques-Cartier représente l'une des deux voies les plus directes afin d'y avoir accès à pied et à vélo : en se rendant à l'île Ste-Hélène via sa piste multifonctionnelle. Toutefois, les résident-e-s et visiteur-euse-s se trouvant au nord, à l'est, puis au sud des bretelles du pont doivent pour y accéder effectuer un détour souvent peu convivial.

L'idée d'un ascenseur facilitant la mobilité active et l'accessibilité universelle au pont fut par ailleurs présentée à l'OCPM par les citoyens Gaétan Auger et Victor Balsis le 3 mars 2016 <sup>6</sup>. L'AMA VM la considère prometteuse notamment pour faire le lien entre le pont et la future promenade fluviale.

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS SOUS  
LE PONT JACQUES-CARTIER (SECTEUR MONTRÉAL)
PROPOSAL TO DEVELOP THE LAND UNDER THE  
JACQUES CARTIER BRIDGE (MONTREAL SECTOR)



**UN PARC URBAIN POUR DESSERVIR LA COMMUNAUTÉ  
ET REHAUSSER L'ENTRÉE DE VILLE**

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée réalise une étude d'avant-projet visant à améliorer la gestion de l'eau drainée provenant du tablier du pont Jacques-Cartier et à revitaliser les terrains sous la structure.

**RÉALISATION 2020-2021**  
JacquesCartierChamplain.ca

**AN URBAN PARK TO SERVE THE COMMUNITY AND  
ENHANCE THE ENTRANCE TO THE CITY**

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated is conducting a prefeasibility study on how to improve the management of runoff water from the deck of the Jacques Cartier Bridge and revitalize the land under the structure.

**TARGET COMPLETION: 2020-2021**  
JacquesCartierChamplain.ca



Le verdissement de l'avenue de Lorimier et l'installation d'une piste cyclable protégée permet de revitaliser les abords du pont, et de sécuriser ses accès pour le transport actif <sup>7</sup>.

Résultat de la consultation citoyenne sur les abords du pont Jacques-Cartier, 20 avril 2017

6 [ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/7.1.33\\_ocpm\\_memoire\\_pont\\_jacques\\_cartier\\_integre\\_milieu\\_urbain\\_10\\_mars\\_2016\\_final.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/7.1.33_ocpm_memoire_pont_jacques_cartier_integre_milieu_urbain_10_mars_2016_final.pdf)

7 [ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7317,142699115&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,142699115&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Enfin, un panneau d'accueil pourrait être installé à la sortie du pont Jacques-Cartier, indiquant l'entrée dans la Ville de Montréal et le secteur des Faubourgs, qui permettrait de créer une démarcation entre l'aménagement quasi-autoroutier du pont Jacques-Cartier et l'aménagement urbain du secteur des Faubourgs.

De plus, ce panneau permettrait de donner une identité au secteur des Faubourgs, de la même manière que le panneau installé sur la rue Ontario, indiquant l'entrée dans le quartier Hochelaga, ceux de la Petite-Italie ou les ouvrages à l'entrée et la sortie du Quartier chinois.



Panneau emblématique indiquant l'entrée du quartier Hochelaga

#### Recommandations de l'AMA Ville-Marie

- L'AMA Ville-Marie recommande :
  - la mise en place des mesures d'apaisement de la circulation en sortie d'autoroute ;
  - l'aménagement de pistes cyclables protégées sur le futur boulevard Ville-Marie ;
  - l'aménagement de pistes cyclables protégées sur l'avenue de Lorimier ;
  - étudier la faisabilité de construire un ascenseur public d'une facture architecturale s'harmonisant avec celle du pont Jacques-Cartier, qui permettrait d'accéder au niveau de sa piste multifonctionnelle à partir de la promenade fluviale ou de sentiers piétonniers, puis d'une piste cyclable protégée ;
  - le verdissement massif des boulevards Ville-Marie et de l'avenue de Lorimier ;
  - la mise en place d'un panneau d'accueil dans le quartier / dans la ville.

## 9. Redonner son caractère local à la rue Ontario

La rue Ontario est fortement utilisée par les automobilistes en provenance de la Rive-Sud, en grande majorité en mode « auto-solo » pour le transit vers le pont Jacques-Cartier, compromettant la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que la qualité de vie des résidents et des commerces de proximité.

Fait à noter : le résultat d'une décision « non concertée » auprès du voisinage de la part de l'arrondissement, qui n'avait alors qu'un seul objectif, soit celui d'« assurer la fluidité automobile » en autorisant le virage à droite sur Papineau. L'AMA Ville-Marie recommande de détourner ce trafic via la rue Sherbrooke afin de redonner un caractère plus local et commercial à la rue Ontario. Cela faciliterait aussi l'aménagement d'un axe cyclable, une alternative viable et plus sécuritaire. Par le fait, l'AMA-VM recommande que le trafic se fasse via une voie réservée exclusivement aux cyclistes sur la rue Ontario d'est en ouest le matin, puis d'ouest en est le soir. Le trafic automobile devrait alors s'avérer local, puis devrait être limité d'est en ouest le matin, puis d'ouest en est le soir.

### AXE D'INTERVENTION #2 – FAVORISER LES MOBILITÉS COLLECTIVES

#### 10. Voies réservées pour autobus

L'AMA Ville-Marie, bien que favorable à l'implantation de voies réservées pour les autobus, déplore les enjeux de cohabitation entre les chauffeurs et les cyclistes. Ces voies sont souvent utilisées par les cyclistes à défaut de pouvoir utiliser des pistes cyclistes balisées et sécuritaires. Dans les situations pour lesquelles une infrastructure cycliste dédiée est difficilement applicable, il est tout à fait possible de faire cohabiter vélos et autobus roulant à basse vitesse dans une même voie, comme instauré par exemple à Londres (Grande-Bretagne).

#### 11. Pôles de mobilité aux abords des stations de métro

L'AMA Ville-Marie considère essentiel de pouvoir mettre à disposition des usagers du métro des bornes BIXI et des places réservées pour les véhicules en libre-service. Il nous paraît crucial d'augmenter le nombre de stationnements « quatre saisons » pour vélos, voire des espaces de stationnement sécurisés, tout comme d'assurer une connexion directe des stations de métro avec un réseau cyclable artériel entretenu été comme hiver. C'est le cas des stations de la ligne verte, situées à proximité de la piste Claire-Morrissette longeant le boulevard de Maisonneuve, mais pas systématiquement le cas des stations de la ligne orange aux abords du quartier, situées à proximité de simples bandes cyclables souvent empiétées par des véhicules pris dans la congestion, stationnés illégalement, puis des camions de livraison.

#### 12. Maillage des Faubourgs via d'autres modes « lourds » que le métro

En plus de son réseau routier, l'arrondissement de Ville-Marie se trouve confronté à la saturation des réseaux de transport collectif, notamment la ligne verte en direction ouest (hyper-pointe matinale), puis en direction est (pointe d'après-midi), tout comme la station Berri-UQAM, ce qui favorise l'usage de l'auto-solo.

Le développement du métro, tout comme d'autres modes dits « lourds » (à plus forte capacité que les lignes d'autobus) relevant du bon vouloir du gouvernement provincial, la Ville aurait avantage à étudier le maillage de modes moins lourds, tels : le tramway ou le SRB.

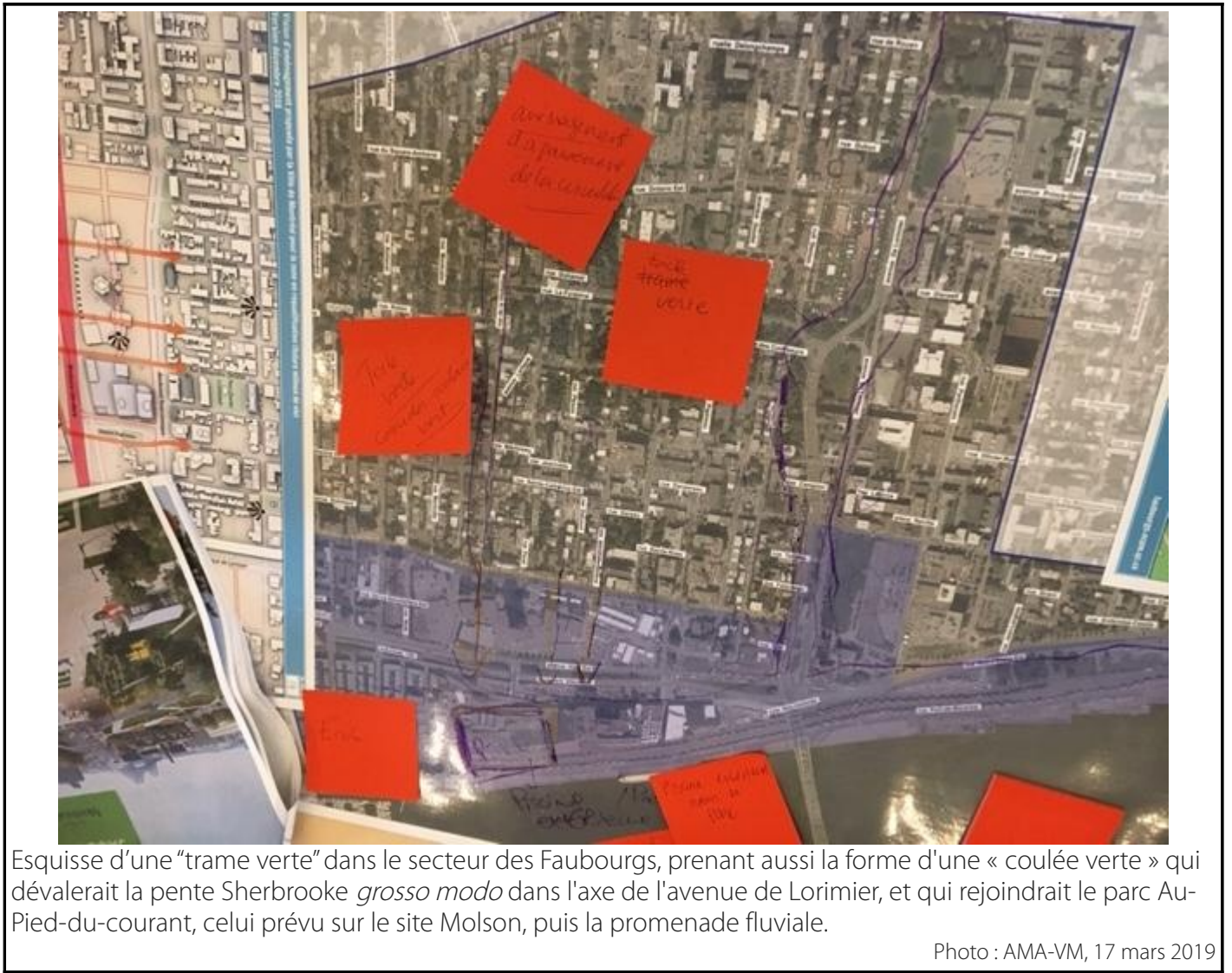
## AXE D'INTERVENTION #3 – TRANSFORMER LES RUPTURES DANS LE TISSU URBAIN

### 13. Pour un urbanisme citoyen dans le secteur des Faubourgs

#### 13.1. Tisser la trame verte des Faubourgs

L'actuel Centre-Sud regorge de ruelles vertes, de petits espaces verts, qui pourraient être connectés au parc des Faubourgs via une « trame verte » rejoignant les nouveaux secteurs en vue d'être requalifiés, puis la rue de la Visitation (photo ci-dessous). L'axe pourrait aboutir au nouveau parc prévu sur le site Molson, à la promenade fluviale (qui pourrait comporter une passerelle longeant les voies ferrées jusqu'à l'ouest du parc Au-Pied-du-courant, afin d'éviter que la promenade soit déportée le long du boulevard Ville-Marie).

Cette proposition rejoint celle exprimée par les citoyens du Centre-Sud lors des consultations de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain dans le but de réduire l'intrusion automobile dans des milieux de vie, compromettant à la fois leur sécurité et leur santé. Cette trame verte devrait être agrémentée de larges trottoirs, de bancs, d'arbres, de saillies et de bacs à vivaces et fleurs, dans une perspective inclusive et d'accessibilité universelle. Elle vise à favoriser la mobilité active et reconnecter le nord du quartier au sud, tout en réduisant les îlots de chaleur existants.



Esquisse d'une "trame verte" dans le secteur des Faubourgs, prenant aussi la forme d'une « coulée verte » qui dévalerait la pente Sherbrooke *grosso modo* dans l'axe de l'avenue de Lorimier, et qui rejoindrait le parc Au-Pied-du-courant, celui prévu sur le site Molson, puis la promenade fluviale.

Photo : AMA-VM, 17 mars 2019



## 13.2. Faire de la vie publique le moteur de l'urbanisme

En 2009, Copenhague a établi un plan prospectif appelé « Une Métropole pour ses habitants », basé sur les travaux de Jan Gehl, architecte et urbaniste émérite. « *Le conseil de la ville a décidé via un plan stratégique, de faire de Copenhague la meilleure ville du monde. Il est intéressant de s'attarder sur quelques arguments clés développés : les citoyens doivent marcher plus ; ils doivent passer plus de temps dans les espaces publics ; ils doivent quitter plus souvent leur sphère privée.*»

Gehl en illustre les conséquences : « *cela améliore la vie en société, c'est bon pour le climat, et pour la santé. Si tout le monde passait plus de temps dans les espaces publics, la ville deviendrait plus sûre, plus excitante, plus animée et plus intéressante pour tous. C'est l'un des éléments clés de la démocratie dans nos sociétés : faire en sorte que les citoyens se rencontrent tout au long de leur journée, et que cette diversité se croise en dehors des murs et des écrans.*» (traduction libre)

## 13.3. Concevoir des expériences multi-sensorielles

L'être humain est un animal bipède développé pour un rythme de déplacement lent aux environs de 4.5 km/ heure. Pour cela, « *Une bonne ville est une ville construite autour du corps humain et de ses sens. Il faut optimiser ses capacités à se déplacer à expérimenter ses sens dans un environnement maîtrisé. Pendant de nombreuses années, les villes ont brisé ces lois naturelles pour le bien-être de l'automobile au détriment du bien-être humain.*» comme l'ajoute Jan Gehl dans ce plan des plus inspirants pour l'AMA-VM, qui invite la Ville de Montréal à profiter de l'opportunité qu'est celle de transformer ce secteur fortement envahi par l'automobile.

## 13.4. Accessibilité universelle via la conception urbanistique à échelle d'enfants

Une ville conçue du point de vue d'un enfant donne lieu à des idées qui bénéficient à tou-te-s. Les parcs de jeux deviennent des espaces de socialisation, la planification à petit niveau met fin à l'anonymat à grand échelle, aux défis liés à la sécurité des piéton-ne-s et aux pôles autocentriques, l'engagement précoce se mue en responsabilité sociale... Et la liste est encore longue. Les enfants regorgent d'idées qui profitent à tou-te-s et pourraient permettre aux villes d'assurer une plus grande accessibilité universelle.

Exclure les enfants de l'urbanisme revient à laisser passer la chance d'attirer l'attention de nos futurs dirigeant-e-s sur divers problèmes tels que le surpeuplement, la sécurité et la durabilité. En apprenant tôt à penser à leur environnement, à l'observer et à le commenter, les enfants acquièrent des compétences clés de la vie quotidienne.

Des jeux vidéo tels Minecraft ont déjà répondu à ce besoin qu'ont les enfants de créer leur propre monde. Le programme ONU-Habitat a récemment utilisé ce jeu pour ouvrir le dialogue avec les plus jeunes<sup>8</sup>. Des ateliers sont désormais organisés dans 15 pays, durant lesquels les enfants utilisent le jeu pour présenter leurs idées aux décideurs locaux. L'AMA-VM recommande que la Ville de Montréal saisisse cette opportunité pour impliquer les enfants dans sa réflexion d'aménagement de ce nouveau secteur en requalification visant à atteindre de façon optimale ses axes d'intervention.

---

8 [www.fastcompany.com/3048041/kids-are-using-minecraft-to-design-a-more-sustainable-world](http://www.fastcompany.com/3048041/kids-are-using-minecraft-to-design-a-more-sustainable-world)

## 14. Conclusion

L'AMA Ville-Marie suggère que l'auto-solo ne soit plus la seule option des automobilistes, dont une grande majorité proviennent des arrondissement périphériques et des couronnes. Ceci, pour la sécurité, la santé et la qualité de vie des citoyen-ne-s de Ville-Marie.

Pour s'y rendre, l'AMA-VM recommande :

- que la Ville de Montréal réduise la vitesse des quartiers à 30 km/h en s'assurant d'implanter des aménagements (dos d'ânes, saillies, traverses surélevées, durée prolongée des phases protégées des feux, etc.) pour la sécurité de tout-e un-e chacun-e ;
- que la Ville de Montréal envisage une « trame verte » visant à reconnecter le secteur nord au sud via l'élargissement et le reverdissement des trottoirs, le mobilier urbain, et ce, dans une perspective inclusive et d'accessibilité universelle ;
- que la Ville de Montréal développe un réseau cyclable quatre saisons protégé tout en favorisant le partage de la route ;
- que la Ville de Montréal fasse pression, de pair avec ses partenaires municipaux, sur la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. et Infrastructure Canada afin de garder ouvertes les pistes multifonctionnelles de ces ponts à l'année, puisque ce sont les seuls axes permettant la mobilité active inter-rives entre Montréal et la Rive-Sud ;
- que la Ville de Montréal explore avec ses partenaires municipaux et de transport collectif l'implantation de pôles de mobilité multimodale à certains emplacements névralgiques de la Rive-Sud visant à favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs, ainsi que celle du covoiturage, afin de réduire la congestion et la pollution en ville ;
- que la Ville de Montréal augmente la fréquence de passage des autobus et du métro ;
- que la Ville de Montréal poursuive ses démarches auprès de l'ARTM et de Québec pour le développement de nouvelles stations et de lignes de métro, de tramway ou de SRB ;
- que la Ville de Montréal envisage un système de « récompenses » (par exemple : voies réservées, crédit de taxes sur l'essence, réduction sur la carte Opus, etc.) pour tou-te-s les automobilistes ayant opté pour le covoiturage ou la mobilité active, dans le but de réduire l'utilisation de l'«auto-solo » et de favoriser la mobilité active et durable ;
- que la Ville de Montréal fasse la promotion de la mobilité active et priorise les aménagements la rendant plus sécuritaire et conviviale, à la fois dans le secteur des Faubourgs et dans tout l'arrondissement de Ville-Marie.

Mémoire co-rédigé et révisé par :

Stéphanie Bellenger-Heng  
Marie-Axelle Borde  
François Dandurand  
François Desaulniers  
Karim Kammah