

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Montréal, Octobre 2020

**La rue Ontario, l'artère vivante du quartier des Faubourgs
Une revitalisation naissante qu'il faut soutenir
et non pas mettre en danger !**



La rue Ontario Est, particulièrement entre les rues Berri et De Lorimier, connaît une vitalité et un dynamisme notable depuis quelques temps. Parmi les raisons de cette vitalité, les commerçants et les acteurs économiques locaux, ainsi que la population de plus en plus familiale du quartier, tiennent un rôle de premier plan.

Notre conviction :

- Ontario Est a vocation à redevenir l'artère commerciale/résidentielle conviviale et foisonnante de vie qu'elle était au début des années 60 : un modèle d'artère moderne apaisée, conciliant l'accueil des résidents, des travailleurs locaux et des personnes en transit ou de passage.
- Ontario Est doit devenir l'illustration concrète de l'ambition d'attractivité de Montréal.

C'est dans cette perspective que nous, résidents, commerçants et investisseurs de ce secteur :

- 1. sommes opposés au projet de « mise à sens unique vers l'ouest entre l'avenue Papineau et la rue Atateken, tout en maintenant la circulation à double sens pour les autobus et à redistribuer l'espace de la rue au profit des mobilités actives ».**
- 2. demandons à ce que le scénario de « Statu quo géométrique avec interdiction de virage à droite de l'Ouest vers le Sud (via Papineau) de la rue Ontario direction Est » soit retenu et bonifié.**
- 3. demandons, à nouveau, à être associés aux réflexions quant aux réponses à apporter à divers enjeux de mobilité actuels et à venir.**

Ces éléments sont discutés plus en détail ci-après.

Mais comme nous le notons plus tard dans ce document, et ironiquement, les différentes mesures incitant à une baisse de la circulation des individus, et donc à la promotion de mesures telles que le télétravail, ont conduit à une transformation radicale et rapide des habitudes et des mobilités globales.

En ce moment, sur la rue Ontario Est, il n'y a plus de problèmes de congestion en après-midi en semaine.

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Faubourgs Ontario, association de commerçants et d'acteurs économique de ce quartier, appuie le plus grand nombre possible de réflexions et d'actions visant à soutenir et à entretenir la dynamique actuelle de notre quartier, laquelle profite au premier plan à tous les résidents de celui-ci.

En ce sens, nous avons participé aux premières étapes des travaux de l'Office de consultation publique du secteur des faubourgs (OCPM) et avons soumis un mémoire présentant une réflexion de ce que peut devenir dès demain l'activité commerciale de la rue Ontario, activité au service d'une ambition plus forte et plus large :

- un quartier vivant, résidentiel et culturel
- possédant une signature communautaire forte.

A plus long terme, c'est l'ambition de mettre en valeur ce quartier d'exception à tout point de vue qui anime nos démarches.

La mixité sociale et économique, la qualité architecturale du bâti, la mixité des usages du foncier entre résidentiel, commercial, communautaire et culturel, la proximité du vieux port, de la Place des arts, du centre-ville à pied et en transport collectif, la qualité de ses parcs et jardins, la richesse de son histoire industrielle et sociétale ne sont que quelques-unes de ses caractéristiques atypiques qui caractérisent son potentiel.

En janvier 2020, lorsque nous avons été par hasard informés d'une réflexion en cours sur les circulations sur la rue Ontario Est entre Atateken et Papineau dans le cadre de l'élaboration du PPU des Faubourgs, nous avons écrit à nos élus afin d'être évidemment considérés comme une partie prenante dans cette question. Nous sollicitons d'avoir une contribution active à ce dossier avant sa mise en consultation¹.

Notre courrier a bien été réceptionné et a circulé dans différents services de l'arrondissement de Ville Marie. Il n'a cependant JAMAIS reçu de réponse.

Dans ce contexte, nous tenons à rappeler certains enjeux et jalons structurants dès maintenant.

¹ Courrier envoyé à Madame la Mairesse Valerie Plante, ainsi qu'aux conseillers élus Sophie Mauzerolle et Robert Beaudry le 15 janvier 2020, joint en annexe B.

Nous voulons retrouver notre rue de quartier pour la transformer en lieu de fréquentation locale et aussi de destination avec une image forte.

La rue Ontario Est paie une contribution importante à l'ensemble de l'agglomération de Montréal en étant actuellement fortement sollicitée pour l'accès au Pont Jacques Cartier vers la rive sud. Cette activité de transit qui nuit à sa sécurité, ainsi qu'à son attractivité doit être supprimée. La rue Ontario Est ne ressemble en rien aux autres voies de circulation desservant le Pont que sont la rue Sherbrooke, les boulevards de Maisonneuve et René Levesque, et ne doit pas leur ressembler : ce serait sa mort commerciale, et donc à nouveau l'agonie résidentielle de ce quartier.

Comme le souligne le PPU des Faubourgs soumis à consultation²,

« La rue Ontario est une rue de forte intensité urbaine, aux vocations à la fois commerciale et résidentielle. C'est un axe important de mobilité collective et active vers l'est, mais également une voie d'accès au pont Jacques-Cartier. Elle connaît depuis quelques années un renouveau commercial avec des commerces de proximité qui semblent apporter une offre autrefois présente sur la rue Sainte-Catherine. L'implantation récente d'une épicerie dans l'ancien marché Saint-Jacques conforte cette vocation de proximité. Parallèlement, la circulation de transit pour accéder au pont Jacques-Cartier représente un frein à l'attractivité commerciale de la rue ainsi qu'un handicap majeur pour la ponctualité des lignes de bus présentes sur cet axe, en plus de constituer une source d'insécurité pour les mobilités actives. Afin d'appuyer la vocation commerciale de la rue et de prioriser les mobilités actives et collectives qui y sont complémentaires, la circulation de transit doit être réduite, d'autant que l'emprise de la rue n'est pas adaptée à cette fonction. »

Cette approche reflète fidèlement celle brossée dans l'*Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario »* menée par EXP Inc. durant l'été et l'automne 2019 à la demande de l'Arrondissement.

Cette étude commence par *« La rue Ontario est une artère commerciale de l'arrondissement Ville-Marie et constitue un axe important de mobilité active et de transport collectif. L'artère commerciale est discontinuée entre les rues Dorion et De Lorimier, au niveau de la tête de pont (parc des Faubourgs), et reprend vie à l'Est de la rue De Lorimier. Le tronçon à l'étude se situe à l'Ouest de la rue Papineau, jusqu'à la rue Atateken. Il est caractérisé par une très grande mixité d'usages (occupation du sol), qui inclut à la fois des résidences, des commerces de proximité et de l'institutionnel. Ce tronçon compose difficilement avec une forte densité de trafic de transit, en direction du pont Jacques-Cartier, qui crée une remontée de files d'attente en raison de la problématique du virage à droite vers le Sud, à l'intersection Papineau. »*

² page 37 : Stratégie d'intervention 3.2 Apaiser la circulation sur la rue Ontario

A sa page 2, un peu plus loin, il est précisé : « *La rue Ontario est plutôt une victime de la distribution des débits des bretelles d'accès au pont, du fait qu'un trafic de transit à destination ou en provenance du pont y déverse un flux véhiculaire beaucoup plus important que ses activités propres. Ce qui par ricochet amène des nuisances qui dégradent la qualité de vie et l'environnement du quartier à certaines heures et par endroits, à titre d'exemple le mouvement de virage à droite mentionné plus haut.* »

En effet, la rue Ontario est une artère à deux voies de circulation (une dans chaque sens), ainsi que deux lignes de stationnements payants par horodateurs et de zones de livraison : une sur le côté nord, une côté sud. Ces zones d'arrêts et de stationnement viennent conforter l'attractivité commerciale de l'artère :

- en permettant l'arrêt des véhicules en toute sécurité afin de faire des courses, fréquenter un restaurant ou une salle de spectacle, lesquels sont pour une majorité, des lieux de destination situés dans notre quartier.
- en facilitant la desserte des commerces et salles de spectacles pour les livraisons régulières et nombreuses nécessaires à leurs activités.

La rue Ontario fait 18 m de large, dont des trottoirs de 3,30 m de part et d'autre, des stationnements et livraisons de 2,40 m de large au nord et au sud, et deux voies de circulation d'environ 3,40 m chacune.

En cohérence avec le diagnostic posé par le PPU des Faubourgs, le quartier aspire à retrouver sa rue de desserte locale et les services associés, économiques, commerçants, de transports apaisés et collectifs en levant le poids de la desserte du Pont Jacques Cartier.

Nous voulons que notre dynamique commerciale actuelle soit totalement prise en compte, et que le maintien ou le renforcement de celle-ci soit une priorité absolue quelques soient les projets d'urbanisme envisagés. Nous sommes des éléments absolument nécessaires à la qualité et à la résilience de nos zones de vie, et devons être considérés comme tels.

Par conséquent, nous demandons notamment à l'arrondissement et à la ville d'éviter tout travaux de voirie ou de chaussée à fort impact sur l'heureuse dynamique de quartier en cours :

- 1. Bannir ceux non absolument urgent ou nécessaires générant de longues périodes de perturbation,**
- 2. Promouvoir des solutions d'aménagement simples, ayant peu d'impact sur l'écosystème local**

3. **Promouvoir des solutions d'aménagement peu coûteuses, que ce soit en termes de coûts directs (coûts des chantiers) ou en coûts indirects (baisse d'achalandage, difficulté d'accessibilité, de livraison, risques en termes de sécurité, nuisances sonores et de pollution, etc...)**
4. **Ne pas couper les accès directs à la Rue Ontario des écosystèmes qui l'entourent, l'innervent et l'alimentent :**
 - **en arrivant du centre-ville, chose illogique et clairement préjudiciable**
 - **en arrivant de l'Est, lien naturel entre les quartiers.**

L'installation d'une offre commerciale variée et sa pérennisation sont des chantiers de longue haleine. Les préoccupations légitimes d'entretien et d'aménagement des espaces publics (chaussée, trottoirs, dessertes en eau, fibre, téléphonie, démolitions, constructions...) doivent impérativement intégrer la préoccupation des dynamiques d'achalandage, des fidélisations de clientèle, et d'impact sur l'image de telle ou telle zone.

Voici ce que nous écrivions encore il y a quelques mois : « Concrètement, si on considère qu'un commerce de détail qui fonctionne correctement génère de manière directe de l'ordre de 10 emplois à temps plein (30 h, moyenne basse), une baisse de clientèle ne serait-ce que de 20 % sur une période qui se prolonge a des impacts quasi immédiat sur le nombre d'emplois, donc sur les revenus disponibles de personnels étant aussi - bien souvent - des résidents du quartier. C'est en effet la première variable d'ajustement du propriétaire commerçant. Les programmes d'indemnisation existants en la matière (montant maximum de 30 000 dollars par commerce pour une perturbation majeure d'au moins six mois) nécessitent l'ouverture des livres de comptes, sont longs à documenter et à obtenir. Les emplois éventuellement couverts (avec un taux de salaire de 15 dollars/h, 30 000 dollars correspondent environ à deux salariés sur une période de 6 mois) ont disparu depuis longtemps lors de l'arrivée de l'indemnisation. Les clients qui ont été poussés à modifier leurs habitudes ne reviennent pas, ou très peu, et souvent le commerce concerné ne peut s'en remettre : il devient un local vacant. »

Depuis, nous sommes tous embarqués dans la gestion journalière d'éléments tournant autour de la pandémie de COVID19. Nous affrontons individuellement des contraintes très hétérogènes et extrêmement fluctuantes. Malgré la mise en œuvre de programmes de soutiens économiques majeurs par les différents paliers politiques, certains acteurs économiques ont disparus, tout simplement. Certains sont très fragilisés. D'autres sont fermés sans réelle visibilité sur les options qui vont pouvoir se présenter à eux. D'autres encore ont une activité renforcée et des défis sanitaires et de gestion des ressources humaines non négligeables.

Tous s'adaptent.

La crise du COVID19 est un accélérateur de tendances, et une opportunité à saisir : l'occasion de lancer des projets iconoclastes, ou différents. Des projets atypiques, ou dans l'air du temps. Des idées collectives afin de soutenir nos milieux de vie et de fraternité, dans une période où le lien social se dilate volontairement.

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Notre artère commerciale a une histoire, un passé, et un présent imprévu et surprenant. Nous souhaitons capitaliser sur nos points de force actuels pour durer, être résilients et soutenir nos communautés dès maintenant !

Ironiquement, les mesures de confinement au printemps 2020, suivies par les différentes mesures incitant à la baisse de la circulation des individus, et donc à la promotion de mesures telles que le télétravail, ont conduit à une transformation radicale et rapide des habitudes et des mobilités globales.

En ce moment, sur la rue Ontario Est, il n'y a plus de problèmes de congestion en après-midi en semaine.

Nous souhaitons concilier apaisement des circulation, transition écologique, lutte contre les gaz à effet de serre et concurrence entre territoires commerciaux.

Du point de vue commercial, Montréal est évidemment en concurrence et en compétition avec les grands centres urbains de banlieue, mais aussi à un niveau plus global avec d'autres grandes métropoles nord-américaines. Cette compétition commerciale est également complexifiée par le développement forcené des achats en ligne, lesquels, outre les enjeux de localisation monétaires et de taxations équitables, amplifient les enjeux logistiques tels que le dernier kilomètre.

Du point de vue de la circulation routière, particulièrement dans notre quartier lorsqu'on constate le surplus de trafic généré par le hub majeur pour l'île qu'est le pont Jacques Cartier, la tentation est immédiate de souhaiter limiter la facilité d'accès aux quartiers des voitures et de promouvoir un nouveau modèle de ville plus durable. Dans cette trajectoire, la ville tend à limiter l'auto telle qu'elle existe massivement aujourd'hui (c'est-à-dire fortement émettrice de GES et de nuisances), promouvoir les déplacements actifs (piéton, vélo) et/ou collectifs (métro, bus) et souhaite ainsi améliorer la sécurité, améliorer la qualité de vie des résidents, lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, et gratifier son image mondiale d'une couleur plus vertueuse en termes d'écologie.

Cette trajectoire est essentielle. Et elle se heurte dans sa mise en œuvre à plusieurs problématiques qui ne doivent pas être sous estimées, au risque de faire échouer la vision de commerces de proximité sur rue sur laquelle elle se fonde.

Ainsi, dans une ville telle que Montréal à la densité d'habitants relativement faible, il peut être très préjudiciable pour les commerces sur rue de subir une combinaison de facteurs de coercition contre les véhicules individuels des non-résidents de type :

1. Sécurisations nombreuses par implantation de saillies de trottoirs à la place de stationnements – payant ou non – accessibles aux personnes en transit ou en visite.
2. Augmentation dans les rues adjacentes des zones réservées aux permis de résidents
3. Augmentation des tarifs des parcomètres, et/ou limite trop forte de la durée possible de stationnement
4. Augmentation ou maintien des plages d'interdiction de s'arrêter ou stationner sur Ontario Est pour faciliter l'entrée vers l'ouest le matin des véhicules arrivant de la rive sud par le pont Jacques Cartier
5. Augmentation ou maintien des plages d'interdiction de s'arrêter ou stationner sur Ontario Est pour faciliter la sortie vers l'est le soir des véhicules partant vers la rive sud par le pont Jacques Cartier
6. ...

Surtout si dans le même temps on impose une circulation séparée dans le même espace, type piste cyclable « en dur, avec séparations en béton » et voie de circulation pour les bus. Le cocktail est alors paradoxalement toxique, car l'espace commercial devient potentiellement plus complexe

à appréhender, plus difficile à arpenter du fait des multiples facteurs à surveiller et à gérer pour un client en transit ou de destination.

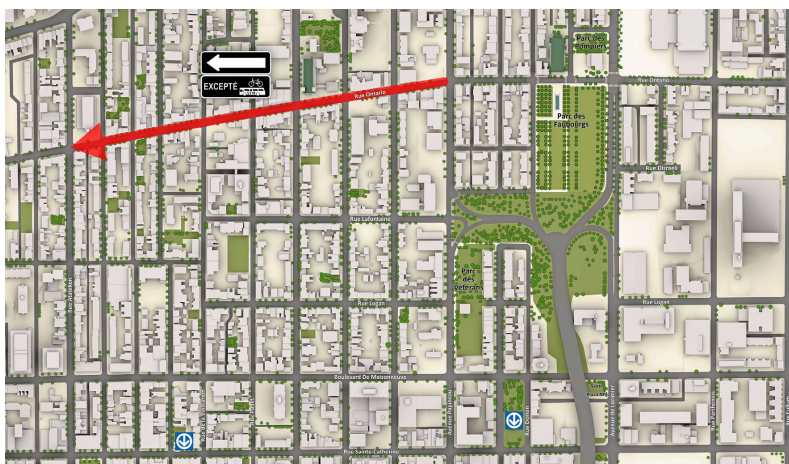
La question de la densité est alors primordiale. Si elle n'est pas suffisante, les commerces périclitent et détruisent la trame locale économique, générant des locaux vacants non attractifs pour de nouvelles activités puisque l'achalandage n'est pas forcément au rendez-vous. Vouloir chasser absolument la clientèle en voiture individuelle génère une double sanction : étalement urbain et perte de tissu commercial de quartier en intra-muros.

Nos commentaires et propositions

Commentaires sur la proposition retenue par les services de l'arrondissement Ville-Marie

En réponse aux enjeux de congestion constatés et analysés ci-dessus, le PPU des Faubourgs soumis à consultation fait la proposition suivante³ :

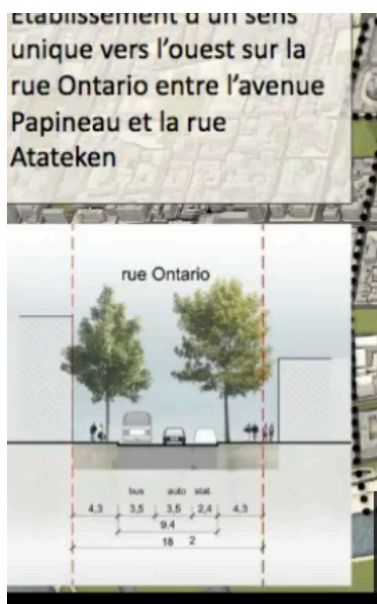
« Pour y parvenir, la proposition consiste à rendre la rue à sens unique vers l'ouest entre l'avenue Papineau et la rue Atateken, tout en maintenant la circulation à double sens pour les autobus et à redistribuer l'espace de la rue au profit des mobilités actives. La circulation de transit sera ainsi totalement supprimée et, avec elle, les problèmes de sécurité et de pollution. La régularité des lignes d'autobus sera assurée et l'ouverture de certains commerces sur la rue (placotoirs, terrasses ou autres) sera favorisée. »



Établissement d'un sens unique sur la rue Ontario entre l'avenue Papineau et la rue Atateken⁴

³ page 37 : Stratégie d'intervention 3.2 Apaiser la circulation sur la rue Ontario

⁴ Projet de PPU, page 36



Coupe des aménagements projetés⁵

Le projet proposé consiste ainsi à profondément restructurer l'artère entre Papineau et Atateken (linéaire de l'artère impacté par les engorgements de trafic actuellement) :

1. En augmentant largement la largeur des trottoirs de 3,30 m à 4,30 m ;
2. En supprimant les stationnements et zones de livraison coté sud de l'artère ;
3. En supprimant la circulation motorisée dans le sens Ouest vers l'Est sur l'entière longueur de ce tronçon.

La suppression de la circulation de transit vers le pont vient ainsi légitimer :

- 1. Des travaux de voirie très lourds et très longs en termes de mise en œuvre sur l'ensemble du linéaire ;**
- 2. Des difficultés lourdes de livraisons pour tous les acteurs commerciaux, et plus particulièrement pour les acteurs côté sud ;**
- 3. Une baisse - de fait - de l'accessibilité par leurs clients des commerces de la zone, conséquence de la difficulté créée pour les atteindre par l'ouest ;**
- 4. Des problématiques nouvelles d'accès en voiture à leurs domiciles pour de nombreux résidents (par exemple ceux résidants sur Visitation sud et nord, les deux tronçons étant en sens uniques dans des sens opposés) ;**

⁵ Extrait de la vidéo de présentation de l'arrondissement sur les milieux de vie : <https://youtu.be/x3z9AEKp6o0>

5. **Des problématiques nouvelles d'accès en voiture à l'ASCCS et à la Bibliothèque jeunesse Père Ambroise pour de nombreux usagés – dont ceux bénéficiant de transports adaptés - sur Visitation nord, les deux tronçons de la rue Visitation étant en sens uniques dans des sens opposés) ;**
6. Etc...

Ces conséquences néfastes ne sont en aucune façon légitimes, alors que :

1. La validation de l'approche « sens unique » n'est pas étayée, et il est admis que plusieurs questions restent en suspens ou n'ont pas fait l'objet d'une évaluation, comme « l'adéquation de l'offre et la demande de stationnement sur la rue Ontario », et « une connaissance plus fine du milieu urbain et de ses besoins en accessibilité automobile et en stationnement » ;
2. Il existe une autre option pour atteindre l'objectif souhaité (désengorger la rue Ontario) sans avoir tous les effets néfastes précités : l'interdiction du virage à droite sur Ontario direction est, coin Papineau, à l'égard de laquelle les objections formulées nous apparaissent essentiellement frivoles (voir le chapitre ci-après *Commentaires sur l'analyse proposée de la proposition de Statu quo géométrique avec interdiction de virage à droite de l'Ouest vers le Sud de la rue Ontario direction Est (par panneau de signalisation uniquement) pour étayer son abandon par les services de l'arrondissement Ville-Marie*).

En effet, quant au premier point, à la lecture de l'étude technique « Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du Le 16 octobre 2019 », seul document venant partiellement étayer cette surprenante proposition de sens unique, il apparaît que nombres d'impacts n'ont pas été étudiés ni analysés.

Des hypothèses non étayées ont également été adoptées, tel que celle-ci : « *Pour certaines artères commerciales, l'accessibilité en voiture est un atout essentiel. La rue Ontario possède plus une vocation locale de quartier* »⁶ ! Il est étonnant de constater que le Cabaret Lion d'or, l'Usine C ou le Théâtre Prospero en ce qui concerne les acteurs culturels, ou par exemple le détaillant spécialisé de système de son Audio Occasion ou celui de matériel sportif très spécialisé Volvox, par exemple encore, n'aient pas été identifiés comme site typique de destination pour

⁶ Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du Le 16 octobre 2019, 5.2 (voir notre Annexe 1)

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

leurs spectateurs et clients... En termes de lieu de destination particulier, on pourrait également citer l'ASCCS et sa large palette d'usagers.

Nous vous renvoyons à la lecture de l'annexe A pour apprécier les réserves, les manques et les approximations connexes à l'étude technique des options envisagées pour la rue Ontario Est.

Commentaires sur l'analyse proposée de la proposition de Statu quo géométrique avec interdiction de virage à droite de l'Ouest vers le Sud de la rue Ontario direction Est (par panneau de signalisation uniquement) pour étayer son abandon par les services de l'arrondissement Ville-Marie

« Cette option est le statu quo géométrique avec uniquement l'ajout de la signalisation interdisant le mouvement de virage à droite, provenant de l'Ouest vers le Sud à la rencontre de l'intersection Papineau / Ontario. La mise en œuvre d'une telle mesure est très difficile parce qu'elle est peu commune et que le mouvement de virage à droite se veut un réflexe naturel dans notre historique de conduite véhiculaire. De plus, pour revenir au même endroit, cela demande un détour important. Donc, son interdiction risque de générer beaucoup de délinquances et d'obliger une présence policière régulière pour son application. Son efficacité sera donc probablement faible. Les automobilistes qui ne pourront pas tourner à droite doivent se déporter sur un autre itinéraire. Le chemin de détour priorisé serait : soit de manière anticipée via Champlain et Sherbrooke ou le plus long Ontario vers l'Est, De Lorimier et Sherbrooke en virage à gauche. L'une des conséquences prévisibles est un report de trafic et une augmentation des remontées de files d'attente existantes sur la rue Sherbrooke et/ou Sainte-Catherine / René-Lévesque. De plus, il y a un risque de transit incommodant via les rues locales (autres itinéraires que ceux anticipés). »⁷

Il est, de notre point de vue, très étonnant d'évacuer aussi rapidement la solution

- la plus simple,
- la plus évidente,
- la moins coûteuse,

et ce, avec des arguments étonnants tels que « le mouvement du virage à droite se veut un réflexe naturel dans notre historique de conduite véhiculaire », ou encore « très difficile parce qu'elle est peu commune » ! nombre d'artères à Montréal ont des interdictions de tourner à droite sans que les réflexes des conducteurs ne soient contrariés. Par exemple, au coin Des pins/Saint Laurent en venant de l'ouest...

Par ailleurs, toutes les modifications de signalisation sur Montréal se font en plusieurs étapes chronologiques ainsi que géographiques, afin d'accompagner le changement que tous doivent intégrer. Il n'y a aucune raison que cette mise en œuvre là puisse être différente d'autres modifications de signalisations. Les conducteurs arrivent même à très bien intégrer

⁷ Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du Le 16 octobre 2019, 3.5.1. page 45

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

les changements incessants liés aux multiples chantiers en cours dans les rues de Montréal, sans qu'un policier soit présent en permanence sur chaque chantier.

Enfin, il est évident que, quelles que soient les modifications retenues et mises en œuvre, il va y avoir des reports de trafic plus ou moins réguliers et plus ou moins pérennes dans la zone, et c'est bien l'objectif recherché : que la plus grande part des véhicules ⁸ qui s'accumulent en après-midi sur la rue Ontario adoptent d'autres habitudes de circulation, d'autres itinéraires.

⁸ « Il y a environs 300 virages environs à droite sur Papineau en heure pointe PM, ce qui peut se comparer à 5000 véh/h maximum sur le pont Jacques-Cartier. Il faut compter approximativement 6% des véhicules se destinant au pont Jacques-Cartier. Cependant, 300 véhicules/h, c'est significatif pour la rue Ontario – refoulement de la file d'attente est sur 5 ou 6 ilots en PM. » page 25 de l' Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du Le 16 octobre 2019,

Nos Propositions

Le contexte actuel vient renforcer le besoin d'agir simplement, rapidement, et dans une optique de soutien total à la dynamique positive du quartier : pas de travaux majeurs pendant au moins 24 mois !

Les options à retenir doivent avoir le moins possible d'externalités négatives, tels qu'un appauvrissement ou une baisse structurelle de l'achalandage, ou une dégradation des conditions sécuritaire de mobilité pour tous.

Nous demandons que le scénario de Statu quo géométrique avec interdiction de virage à droite de l'Ouest vers le Sud de la rue Ontario direction Est soit retenu et bonifié.

Ce scénario doit faire l'objet d'une véritable investigation à tout point de vue : impacts sur les différentes mobilités, impacts sur les aspects de sécurité, impacts sur l'accessibilité du quartier et de la rue, évaluation des reports de trafic résiduels dans les artères secondaires, évaluation des conditions et moyens permettant la réussite de ce changement, enrichissement avec d'autres adaptations simples (bilan sur les places de stationnement, les aires de livraison, les besoins de l'hôpital Notre-Dame et de la caserne de pompier, etc...) facilitant la cohabitation des usages et des besoins, la convivialité (mobiliers urbains pérennes ou éphémères, placotoirs, etc...) ainsi que l'ouverture des commerces sur l'extérieur via des terrasses, par exemple.

Nous proposons que ce scénario fasse l'objet d'un projet pilote d'au moins 6 mois à court terme. Le retour d'expériences suite à cette mise en œuvre sans impact majeur permettra d'en tirer les points forts, ainsi que de trouver des bonifications quant aux points à améliorer.

Nous sommes, toujours, ouverts à une collaboration active à ces travaux, afin d'apporter une vision et une réalité de terrain aux enjeux à adresser.

Annexe A – mise en perspective des études techniques

Le document ci-dessous est la copie intégrale – y compris les fautes de frappe - de sa référence (note de bas de page).

Nous avons **surligné** ou **mis en rouge** les éléments constitutifs des limites de mandat de l'étude, de ses partis pris non documentés et potentiellement erronés ou de ses manques assumés. Ces éléments nous interpellent ou bien encore nous choquent.

PREMIER EXTRAIT :

« 5.2 Principaux enjeux Volet B – Rue Ontario Est⁹

L'analyse technique des différentes options a fait ressortir des enjeux différents pour la rue Ontario.

L'accessibilité en voiture et le stationnement

Pour certaines artères commerciales, l'accessibilité en voiture est un atout essentiel. La rue Ontario possède **plus une vocation locale de quartier**. Il est **probable** qu'une large part des clients de cette artère commerciale réside à proximité et se rend sur place à pied, à vélo ou **en transport en commun**. L'importance de l'accessibilité automobile **varie sûrement** par segment en fonction du type de commerce et d'institutions. **Les besoins d'accès en automobile versus en modes actifs ne sont pas connus au moment d'écrire ce rapport**. L'Hôpital Notre-Dame avec toutes les institutions qui y sont rattachées est le plus gros employeur et le plus grand générateurs de déplacements dans le secteur. L'accessibilité à l'Hôpital Notre-Dame doit également être considérée. Notamment, l'entrée de l'urgence qui est située sur la rue Plessis ainsi que l'entrée du stationnement pour visiteurs. Le cas de la rue Alexandre-de-Sève soulève également un enjeu d'accessibilité. Cette rue est en cul-de-sac à partir de la rue Ontario (ne débouche pas sur Sherbrooke). Dans le cas de l'option II les véhicules (incluant les camions de livraison) devront entrer et sortir de ce cul-de-sac en empruntant la rue Alexandre-de-Sève depuis et vers la rue la

⁹ Page 62 de l'étude Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du Le 16 octobre 2019

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Fontaine. Certaines options peuvent entraîner des itinéraires de camions dans les rues résidentielles.

L'offre de stationnement a également un impact sur l'attractivité de la rue Ontario comme destination de travail, de loisir et de consommation. Les besoins journaliers en stationnement varient considérablement en fonction de l'heure et de la journée (semaine ou fin de semaine). La présente étude n'a pas évalué l'adéquation de l'offre et la demande de stationnement sur la rue Ontario. Une analyse de l'utilisation réelle des espaces de stationnement permettrait d'optimiser l'offre actuelle et de déterminer combien de places peuvent être éliminées tout en continuant de répondre aux besoins de la clientèle. Le choix de l'option à privilégier pour la rue Ontario doit certes permettre de réduire ou éliminer la circulation de transit vers le pont Jacques-Cartier (ce que réussissent les options II et II), mais également favoriser le développement économique et social du milieu. La solution optimale demande une connaissance plus fine du milieu urbain et de ses besoins en accessibilité automobile et en stationnement.

Le camionnage et les livraisons

L'axe de la rue Ontario est un des rares axes Est-Ouest qui est permis au camionnage en tout temps (vert).

Dans le même secteur, la rue Sherbrooke n'est permise que de jour (jaune).

Selon l'étude de AECOM, le débit journalier de camions lourds serait de seulement 60 camions par jour à la hauteur de la ligne-écran Atateken. Cependant, selon l'étude de AECOM, un pâté de maisons entre les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève possède quatre aires de livraison. Plusieurs commerces et institutions le long de la rue Ontario requièrent des livraisons. L'implantation d'une ou l'autre option entraînerait la modification du plan de camionnage et l'ouverture aux camions soit de la rue Champlain à l'Est et la rue Plessis ou Atateken à l'Ouest pour rejoindre la rue Sherbrooke. Pour les livraisons, dans le cas de l'Option II (piétonnisation partielle) une stratégie de livraison spécifique doit être développée pour le tronçon entre Champlain et Plessis. De plus, les livraisons de l'hôpital Notre-Dame se font actuellement par la rue Alexandre-de-Sève (5 quais de livraisons). Une approche globale du secteur est requise pour tout ce qui touche le camionnage et les livraisons.

Le report de la circulation de transit

Il faut être attentif aux déviations de la circulation motorisée pouvant être occasionnées par la mise en œuvre d'une des options de la rue Ontario. En effet, cet aménagement aura comme effet (souhaité ou non) de dévier la circulation motorisée vers d'autres rues locales et/ou artérielles, risquant ainsi de simplement déplacer les problèmes de circulation de transit reliés au pont Jacques-Cartier. Afin d'éviter le report sur les rues locales, tel que dans les options II et III, le sens unique vers l'Ouest doit débiter à l'avenue Papineau, et non à la rue Champlain. Par exemple, afin d'éviter que les usagers descendent la rue Plessis vers le Sud, tournent sur La Fontaine et remontent la rue Champlain jusqu'à Ontario pour éviter la piétonnisation partielle et reprendre leur trajet vers le pont Jacques-Cartier. Comme tout programme de modération de la circulation, la modification de la rue Ontario requiert une approche sectorielle pour éviter le report

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

de circulation de transit dans les rues locales résidentielles. L'implantation d'une ou l'autre des options aura pour impact de canaliser les automobiles en transit sur la rue Sherbrooke et/ou le boulevard René-Lévesque. Le report de circulation pourra varier de 300 à plus de 700 véh./h. en heure de pointe selon l'option retenue. **L'impact de ce report sur les artères concernées et les mesures d'atténuation requises reste à être évalué. »**

SECOND EXTRAIT

« Potentiel de piétonnisation de la rue Ontario¹⁰

La «Rue piétonne» (piétonnisation complète du tronçon derue) est définie par la Ville de Montréal¹ comme «une rue qui est entièrement réservée aux piétons qui y ont donc la priorité. La circulation des cyclistes y est par contre permise à basse vitesse, sur le site même ou sur une piste cyclable en site propre.»

La présente étude analyse la géométrie pour une piétonnisation de la rue Ontario dans Les Faubourgs. Cette étude est centrée uniquement sur la faisabilité.

Aucune analyse du potentiel de piétonnisation ni de la cohérence et l'adhésion des acteurs au projet ne font partie du mandat. Avec les informations et données disponibles au moment de rédiger ce rapport, la piétonnisation de la rue Ontario, en tout ou en partie, ne semble pas être une opportunité intéressante. Plusieurs éléments soutiennent cette constatation.

- 1) Comme mentionné précédemment, aucune étude du potentiel de piétonnisation n'est disponible ou en cours pour la rue Ontario dans Le Faubourg. L'achalandage piétonnier Est-Ouest est inconnu de même pour le potentiel futur ; à première vue il n'y a pas de masse critique de piétons pour occuper l'espace de la rue
- 2) La rue Ontario n'est pas actuellement une destination en soi ni un passage entre différentes destinations. Selon Paul Lewis 2: «la rue doit pouvoir se démarquer de ses concurrentes et il faut qu'elle puisse agir comme place publique et qu'elle unisse deux pôles d'attraction, comme la place Jacques-Cartier dans le Vieux-Montréal. "C'est le lien entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Les visiteurs n'y vont pas pour les magasins, mais pour l'ambiance ».
- 3) La rue Ontario est une rue commerciale de quartier, ce qui est favorable. Cependant, elle est également une collectrice du Faubourg qui assure l'accessibilité à plusieurs riverains résidents, commerces, bureaux et institutions. La possibilité de transférer le trafic sur les rues parallèles locales créera des impacts importants pour les riverains.
- 4) Aucune démarche de consultation ou de concertation avec le milieu n'a eu lieu et n'est prévue. Les demandes, attentes et appuis de la communauté et des parties prenantes ne sont pas connus. Deux (2) des principaux défis des projets de piétonnisation sont:
 - L'adhésion des acteurs à une vision commune et,
 - Le leadership pour mettre en œuvre la vision.

¹⁰ Page 107 de 112 de l'étude Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du Le 16 octobre 2019, Annexe 5

5) Cette piétonnisation n'est pas une mesure au sein d'une politique intégrée. Pour être une réussite, un projet de piétonnisation doit être un élément faisant partie d'un ensemble de politiques intégrées; par exemple il faudrait analyser un secteur plus large et tenir compte des autres projets, considérer des stationnements sur-rue en périphérie, des navettes ou autres mesures complémentaires, etc.

6) **Normalement on ne laisse pas circuler le transport collectif dans une rue piétonne.** Cela sera un défi important d'aménagement, signalisation et de sécurité. »

Annexe B – Courrier adressé aux élus en janvier 2020 par Faubourgs Ontario

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Montréal, le 15 janvier 2020

La rue Ontario : l'artère vivante du quartier des Faubourgs !

A l'attention de : Madame Valérie PLANTE,
 Mairesse de Montréal, Mairesse de Ville-Marie

 Monsieur Robert BEAUDRY,
 Conseiller de la Ville, District Saint-Jacques, Ville-Marie

 Madame Sophie MAUZEROLLE,
 Conseillère de la Ville, District Sainte-Marie, Ville-Marie

Objet : Contribution aux réflexions sur la mobilité rue Ontario Est

Madame la Mairesse,
Madame et Monsieur les Conseillers,

Ontario Est a vocation à redevenir l'artère commerciale conviviale et foisonnante de vie qu'elle était au début des années 60 : un modèle d'artère apaisée, conciliant l'accueil des résidents, des travailleurs locaux et des personnes en transit. Ontario Est doit devenir l'illustration concrète de l'ambition d'attractivité de Montréal.

C'est dans cette perspective que nous, résidents, commerçants et investisseurs de ce secteur, demandons à être associés dès maintenant, en amont de propositions soumises à consultations ultérieures, aux réflexions quant aux réponses à apporter à divers enjeux de mobilité actuels et à venir et discutés plus en détail ci-après.

Commentaires détaillés

La rue Ontario Est, particulièrement entre les rues Berri et De Lorimier, connaît une vitalité et un dynamisme notable depuis quelques temps. Parmi les raisons de cette vitalité, les commerçants et les acteurs économiques locaux tiennent un rôle de premier plan.

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Faubourgs Ontario, association de commerçants et d'acteurs économique de ce quartier, souhaite contribuer à toutes formes de réflexions et d'actions visant à soutenir et à entretenir cette dynamique, dynamique qui profite au premier plan et à court terme à tous les résidents et travailleurs du quartier.

A plus long terme, c'est l'ambition de mettre en valeur ce quartier d'exception à tout point de vue qui anime nos démarches. La mixité sociale et économique, la qualité architecturale du bâtis, la mixité des usages du foncier entre résidentiel, commercial, communautaire et culturel, la proximité du vieux port, de la Place des arts, du centre-ville à pied et en transport collectif, la qualité de ses parcs et jardins, la richesse de son histoire industrielle et sociétale ne sont que quelques-unes de ses caractéristiques atypiques qui caractérisent son potentiel.

En ce sens, nous avons récemment participé à l'Office de consultation publique du secteur des faubourgs (OCPM) et avons soumis un mémoire présentant une première réflexion de ce que peut devenir l'activité commerciale de la rue Ontario au service d'une ambition plus forte et plus large d'un quartier vivant, résidentiel et culturel et possédant une signature communautaire forte.

A ce stade de l'évolution du quartier et des projets l'environnant, il est indispensable que la mobilité de l'ensemble de la zone soit concertée :

- tant du point de vue des enjeux actuels liés au Pont Jacques Cartier et évoqués dans le PPU des Faubourgs :
 - o Un système autoroutier d'accès au pont qui entraîne une coupure urbaine au sud du parc des Faubourgs, entre les avenues De Lorimier et Papineau, et entre la rue Ontario et le boulevard de Maisonneuve ;
 - o Des déplacements piétonniers et cyclistes ainsi une accessibilité aux équipements publics riverains, notamment l'école Gameau et le parc des Faubourgs, qui ne sont pas sécuritaires ;
 - o Des débits de circulation, en particulier aux heures de pointe, qui sont très importants sur les artères reliant le pont, soit les avenues Papineau et De Lorimier, ainsi que sur les axes est-ouest comme la rue Ontario ou le boulevard René-Lévesque. (cf. Fiche 9, PPU des Faubourgs, Ville-Marie, aménagement urbain et services aux entreprises, Octobre 2018)
- que du point de vue de l'évolution en cours et de la cible de développement de la zone, contributif au rayonnement de la ville de Montréal à terme.

Cette dynamique locale, doublée d'une ambition d'image et d'attractivité à l'échelle métropolitaine, doit s'accompagner des gestes apaisant la circulation dans son espace public, ainsi que son partage, son accessibilité et la sécurité de tous.

Il est évident que l'évolution et l'adaptation des schémas de mobilité actuels de l'ensemble de la zone peuvent venir soutenir, ou au contraire contrarier douloureusement le réveil commercial de la rue Ontario est.

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

Cette participation active de Faubourgs Ontario, outre apporter des éléments de terrain aux travaux, permettra sans nul doute de mieux intégrer les priorités et les difficultés vécues sur le terrain par les populations concernées. Ces échanges pourraient également se tenir – tout ou partie – dans le quartier, où nous serons ravis de vous rencontrer.

Dans l'attente d'une réponse positive quant à notre proposition de contribution active à ce dossier avant sa mise en consultation, nous vous prions d'agréer, Madame la Mairesse, Madame et Monsieur les Conseillers, nos salutations respectueuses.

Pour Faubourgs Ontario,

Christelle PERRINE, Présidente.