

# La Rue Ontario Des Faubourgs

## Une artère aménagée pour ses résidents

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 C 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 |
| 1.3 Collaboration .....                                      | 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 .....  | 7        |
| 3.3 Lieux de destination .....  | 10       |
| 3.4 Cadre bâti .....  | 12       |
| 3.5 Espaces potentiels de développement et projets immobiliers .....  | 14       |
| 3.6 Environnement .....   | 16       |
| 3.7 Réseau routier .....  | 18       |
| 3.8 Transport collectif .....   | 19       |
| 3.9 Réseau piétonnier .....   | 21       |
| 3.10 Fiche synthèse : Potentiels et contraintes aux modes de déplacements actifs<br>Recommandations pour sécuriser les modes de déplacements actifs ..... | 22<br>23 |

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

|   |    |
|---|----|
| 4.1 Synthèse des pistes d'actions .....   | 24 |
| 4.2 Orientations d'aménagement et pistes d'actions .....  | 26 |
| Orientation 1 Réduction des nuisances générées par la circulation automobile et le camionnage ... | 26 |
| Orientation 2 Optimisation des infrastructures piétonnières .....                                 | 31 |
| Orientation 3 Mise en valeur et réseautage des lieux d'intérêt .....                              | 36 |

## BIBLIOGRAPHIE

37

## ANNEXE

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

**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 Plania   |
| <u>Plan de mitigation des nuisances causées par la circulation de Sainte-Marie</u><br>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<br>En collaboration avec le consortium du projet Notre-Dame                              |
| <u>Plan de Quartier Vert du quartier Sainte-Marie</u><br>(propositions d'aménagement et mesures d'apaisement de la circulation)<br>Dans le cadre du 16 <sup>ème</sup> 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<br>En collaboration avec les firmes Cardinal Hardy et Tecscult                           |
| <u>Réfection routière de la rue Ontario entre les rues Poupart et Dufresne (été 2009)</u><br>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><br>Dans le cadre du 16 <sup>ème</sup> 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.

### 1.3 COLLABORATION

#### Collaboration avec le Centre d'Éducation et d'Action des Femmes de Montréal (CÉAF)

De manière à se rapprocher de la communauté de Sainte-Marie, d'affiner sa connaissance du secteur et de développer des propositions plus respectueuses des besoins de mobilité des différents usagers, TVME collabore depuis novembre 2010 avec l'équipe du Centre d'Éducation des Femmes de Montréal. Le collaboration vise à bâtir une vision commune entre différents groupes (TVME et le CÉAF) travaillant avec les citoyens qui ressentent directement les irritants du quartier Sainte-Marie pour bâtir des communautés plus sécuritaires pour les femmes. Une marche exploratoire a d'ailleurs été réalisée sur la rue Ontario entre le métro Frontenac et le tunnel Moreau (18 novembre 2010). L'association des irritants ressentis, des visions et des commentaires venant des deux groupes permet de donner plus de poids aux interventions proposées.

## 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).

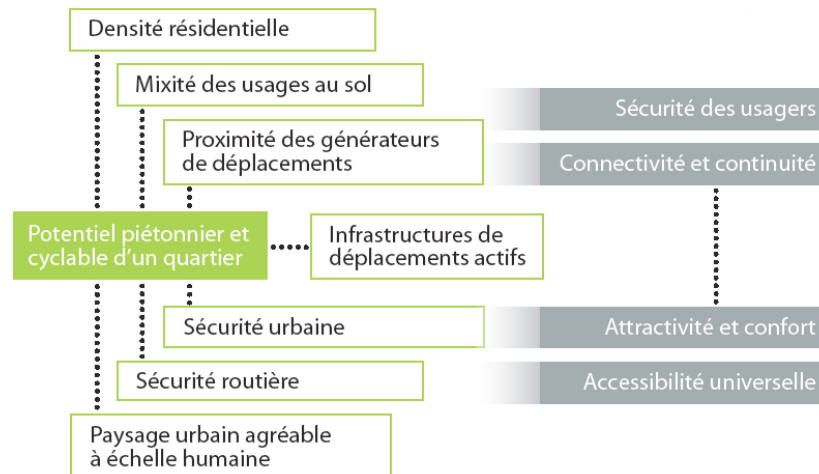
Dans l'objectif de favoriser la mobilité durable, trois types d'interventions forment les piliers d'une approche globale qui assurent des résultats optimaux. Elles comprennent, en complémentarité des mesures éducatives, l'application de politiques et de lois et des interventions sur l'environnement bâti. 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 un influence considérable sur les habitudes de déplacement des citoyens pour permettre un transfert modal durable.

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



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

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

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



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

### 2.3 LES BÉNÉFICES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS

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

SCHÉMA 2 Bénéfices collectifs et individuels des transports actifs

|                          |  |
|--------------------------|--|
| BÉNÉFICES<br>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<br>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.<sup>1</sup></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.



PHOTO 1 Le centre d'achats Frontenac vu vers le sud de l'avenue Gascon.



PHOTO 2 L'entrepôt frigorifique vu vers l'ouest de la rue Ontario.



PHOTO 3 Le bain Mathieu vu vers le nord de la rue Ontario.

### 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 entre la rue Frontenac et le tunnel Moreau ne respecte les caractéristiques montréalaises «typiques» que pour la partie au nord de la rue; c'est-à-dire des îlots rectangulaires, allongés, avec ou sans ruelle. Ainsi, tout les bâtiments du côté nord d'Ontario à l'exception du bain Mathieu (2915, Ontario) font face à cette dernière et ne possèdent aucune ou très peu de marge de recul par rapport celle-ci, signe de son importance commerciale pour le quartier.

Pour ce qui est du côté sud de la rue Ontario, l'emprise ferroviaire du «Canadien Pacifique» a permis à plusieurs industries de s'établir le long de la rue. Cette zone industrielle et ferroviaire forme une importante superficie et est représentée par le quadrilatère formé par la rue Ontario au Nord, Moreau à l'est, Sainte-Catherine au sud et Bercy à l'ouest. Elle occupe de cette manière toute la portion sud-est de la zone d'étude et n'est traversé par aucune rue. Cette portion industrielle est une zone possédant une forte densité d'emplois mais qui n'est utilisée que pendant la journée. Cette absence d'activité la nuit forme la base du sentiment d'insécurité que les citoyens de cette partie de Sainte-Marie peuvent éprouver, cet énorme quadrilatère ne possédant aucune mixité d'usages.

Ainsi, même si le secteur assure une bonne densité résidentielle, il est caractérisé aussi par l'implantation de bâtiments industriels de grands gabarits collés sur la rue Ontario et de grands espaces sous-utilisés par plusieurs compagnies, dont la gare de triage du «Canadien Pacifique» et l'entrepôt frigorifique du 2800 Ontario.

Le centre d'achats Frontenac (2600, Ontario) à la base du Complexe des trois pignons constitue un pôle d'achalandage très important car le seul supermarché du quartier (IGA) y tient place. En ce sens, la population du quartier gagnerait à une meilleure sécurité alimentaire en ayant le choix entre différents marchands. Ce centre d'achat possède un stationnement d'une superficie extravagante qui favorise en tout points l'utilisation de l'automobile alors que les magasins qui y tiennent place ne vise qu'une clientèle locale qui reste à moins d'un kilomètre de marche (10 minutes de marche en moyenne). De cette manière, la place Frontenac à un impact important sur la vitalité des petits commerces de la rue Ontario et empêche au développement donnant sur la rue. De plus, le métro Frontenac se situe de l'autre côté de la rue du Havre et constitue le principal pôle d'achalandage du quartier.

L'entrepôt frigorifique accolé à la rue (2800, Ontario) est un bâtiment qui encadre bien la rue Ontario. Pour le reste, sa façade aveugle et son activité son deux facteurs qui nuisent au développement commercial de la rue. Le site est présentement en vente et constitue un potentiel de développement indéniable par sa localisation.

Le bain Mathieu (2915, Ontario) est le bâtiment possédant la plus importante valeur patrimoniale à l'est de la rue Frontenac. C'est aussi le dernier générateur d'achalandage du quartier vers l'est. Par sa nouvelle vocation événementielle et artistique, il contribue à l'essor de l'art dans Sainte-Marie et forme en quelque sorte un repère visuel artistique à la sortie du tunnel Moreau.

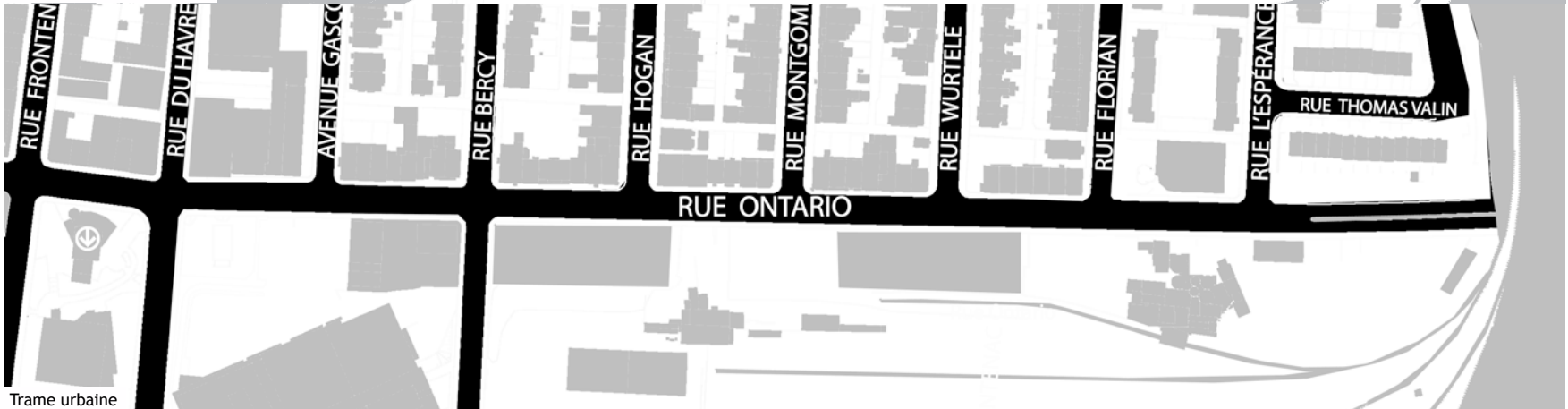
#### POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Stationnements grandes surfaces aux abords d'Ontario
- Distance entre les générateurs d'achalandage
- Façades aveugles importantes donnant sur Ontario

CARTE 1 Espaces bâtis et non-bâti



CARTE 2 Trame urbaine



LÉGENDE

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

CARTE 3 Hauteur du bâti

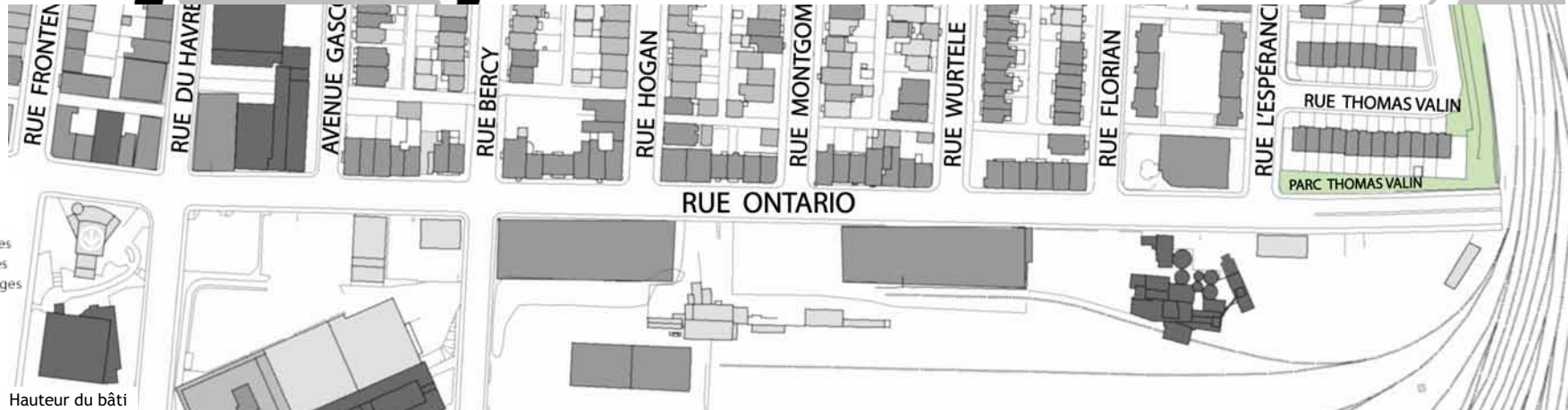






PHOTO 4 Plus forte concentration commerciale de la zone vu vers l'est de la rue Ontario.



PHOTO 5 Éclairage à 18h30 en novembre vers le nord-ouest de l'intersection Ontario et Würtele. Seul le bar (lumière la plus à gauche) est ouvert.



PHOTO 6 Nouveaux condos au sud-est de l'intersection Ontario et Bercy favorisant la mixité sociale du quartier.

### 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 qui décroît plus on va vers le tunnel Moreau. Cette décroissance s'explique tout d'abord par l'éloignement des générateurs de déplacements importants comme le métro Frontenac. Elle s'explique aussi par la superficie sud de la rue qui est occupée que par des distributeurs et des industries, ce qui diminue de moitié le potentiel commercial de la rue.

De la même façon, plus on s'éloigne vers l'est, plus les rez-de-chaussée donnant au nord de la rue Ontario, occupés traditionnellement de manière commerciale sont soit vacants ou occupés à des fins résidentielles. Le gabarit de ces bâtiments, leur proximité du trottoir et leur façade vitrée sont des points en faveur de leur occupation commerciale, mais l'aspect aride des lieux et la faible fréquentation de l'espace éloigne les locataires commerciaux.

On observe aussi très peu de commerces ouverts tard le soir ce qui est un autre élément défavorable à la fréquentation de la rue et qui nuit à l'aspect sécuritaire du quartier.

##### Résidences

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

En outre, plusieurs nouveaux condos ont été construits au coin de la rue Bercy et Ontario amenant une plus grande mixité dans la population et une plus importante fréquentation des lieux.

De plus, un projet de plusieurs centaines de logements de différents types favorisant la mixité sociale devraient voir le jour juste à l'ouest du tunnel Moreau, du côté sud de la rue Ontario. Pour bien accueillir ce projet, il serait important de prévoir des trottoirs plus larges et un cheminement plus agréable pour le piéton, incluant des traverses piétonnes plus nombreuses le long d'Ontario.

#### POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Forte densité résidentielle
- Décroissance du nombre des locaux commerciaux sur rue en allant vers l'est
- Aucun commerce du côté sud de la rue à l'est de Bercy
- Augmentation du nombre de logements sur rue en allant vers l'est



PHOTO 7 Centre Jean-Claude Malépart et la nouvelle piscine de l'intersection de la rue Du Havre.



PHOTO 8 Bâtiments industriels appartenant à Sanimax et donnant sur la rue Ontario.



PHOTO 9 Stationnements donnant sur la rue Ontario.

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

#### 3.2 UTILISATION DU SOL

##### Services publics

À l'extrémité ouest de la zone d'étude, on retrouve le métro Frontenac et le Centre Jean-Claude Malépart qui sont deux importants générateurs de déplacements. Ainsi, l'achalandage y est prononcé et ils forment deux éléments marquants du pôle Frontenac. C'est grâce à des institutions de cette envergure favorisant l'usage des transports actifs qu'une réflexion sur la revitalisation du quartier est indispensable. La revitalisation du quartier doit se faire comme le montrent ces deux services : en promouvant les modes de déplacements actifs et en encourageant toute intervention augmentant le sentiment de sécurité.

##### Entreprises

Les entreprises comme Sanimax (2950 Ontario), La paysanne fruits et légumes, (2820 Ontario) et Salaison Kurt Horn (2800 Ontario) sont toutes des entreprises occupants de grands espaces et qui ont pignon sur la rue Ontario, devant l'espace occupé par le «Canadien Pacifique». La présence de ces industries directement sur la rue affecte considérablement l'épanouissement commercial de la rue. Cela est dû entre autre à l'absence de mixité qu'offre ce type d'activité et à un achalandage nul par la population locale, sauf si elle y travaille.

##### Stationnements

Entre ces différentes entreprises du côté sud de la rue Ontario, on retrouve d'importants terrains de stationnements qui sont sous-utilisés ou qui constitue tout simplement d'énormes aires asphaltées. Ces terrains auront un potentiel de développement prioritaire si jamais les différentes entreprises décident de s'établir ailleurs.

#### POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Pôle de loisirs et de culture générateurs de déplacements
- Secteurs d'emplois à proximité
- Circulation lourde de voitures et de camions
- Absence d'occupation de l'espace et d'animation du côté sud de la rue vers l'est à partir de Bercy

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

#### 3.2 UTILISATION DU SOL

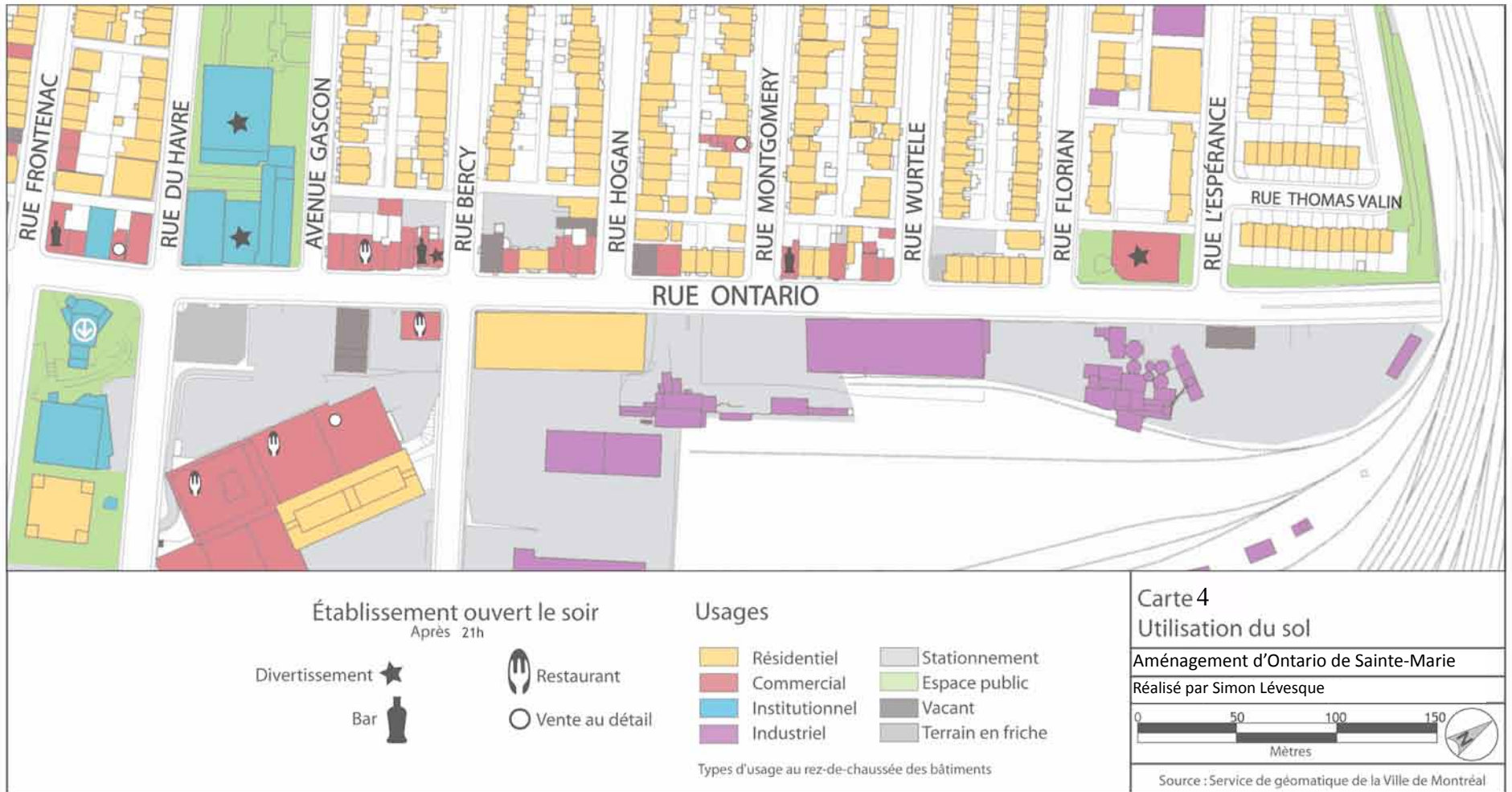






PHOTO 10 Le centre Jean-Claude Malépart de la rue Ontario.



PHOTO 11 Le stationnement du centre d'achats Frontenac de l'avenue Gascon.



PHOTO 12 Le bain Mathieu et l'espace vert (à gauche de l'entrée) sans éclairage.

### 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:

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

#### Heures d'ouverture du Centre Jean-Claude Malépart

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

L'accès au bâtiment s'effectue par la rue Ontario, à moins de 100 mètres de l'édicule du métro Frontenac. Avec l'ajout du bâtiment original de la piscine, le Centre est très visible et sert même de point de repère au citoyens du quartier.

Le centre d'achats Frontenac (2600, Ontario) et le deuxième générateur d'achalandage après le métro principalement à cause de la présence du seul supermarché du quartier. Le stationnement devant le centre d'achat au prolongement de l'avenue Gascon vers le sud occupe la superficie la plus achalandée du quartier. L'automobile est favorisée par l'ensemble des aménagements du centre d'achats. Même si nous sommes en plein cœur d'un quartier très dense et à 100 mètres du métro Frontenac, aucun chemin piéton sécuritaire n'est installé pour traverser l'énorme superficie asphaltée empruntée par des centaines de voitures par jour et dont l'absence de marquage adéquat fait défaut.

Le bain Mathieu (2915, Ontario) est facilement identifiable par sa forme architecturale de la rue Ontario. Sa fonction provoque souvent un achalandage en soirée et durant la nuit à l'extérieur des heures d'ouverture de tout les commerces de la rue, ce qui est important pour la sécurité des lieux. De plus, cet espace d'affichage et de communication est une démonstration de l'épanouissement culturel du quartier. L'espace vert accessible de la rue Ontario et aménagé conséquemment le plus à l'est se retrouve à l'entrée du bain. Néanmoins, le sentiment de sécurité ressenti des piétons serait plus élevé s'il était mieux éclairé le soir.

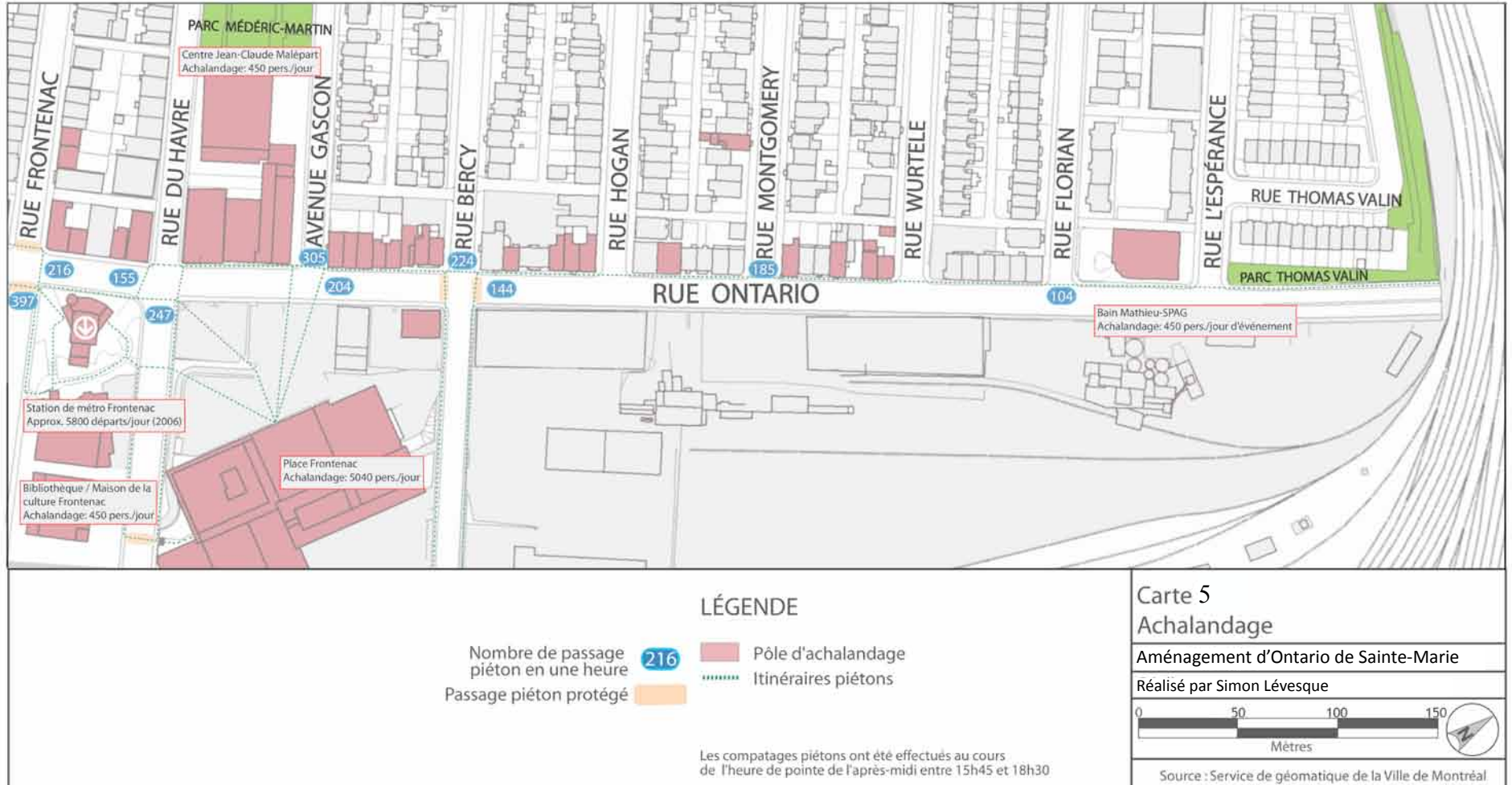
#### POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- 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



#### LÉGENDE

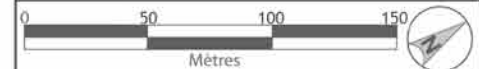
- Nombre de passage piéton en une heure **216**
- Passage piéton protégé
- Pôle d'achalandage
- Itinéraires piétons

Les comptages piétons ont été effectués au cours de l'heure de pointe de l'après-midi entre 15h45 et 18h30

#### Carte 5 Achalandage

Aménagement d'Ontario de Sainte-Marie

Réalisé par Simon Lévesque



Source : Service de géomatique de la Ville de Montréal

### 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

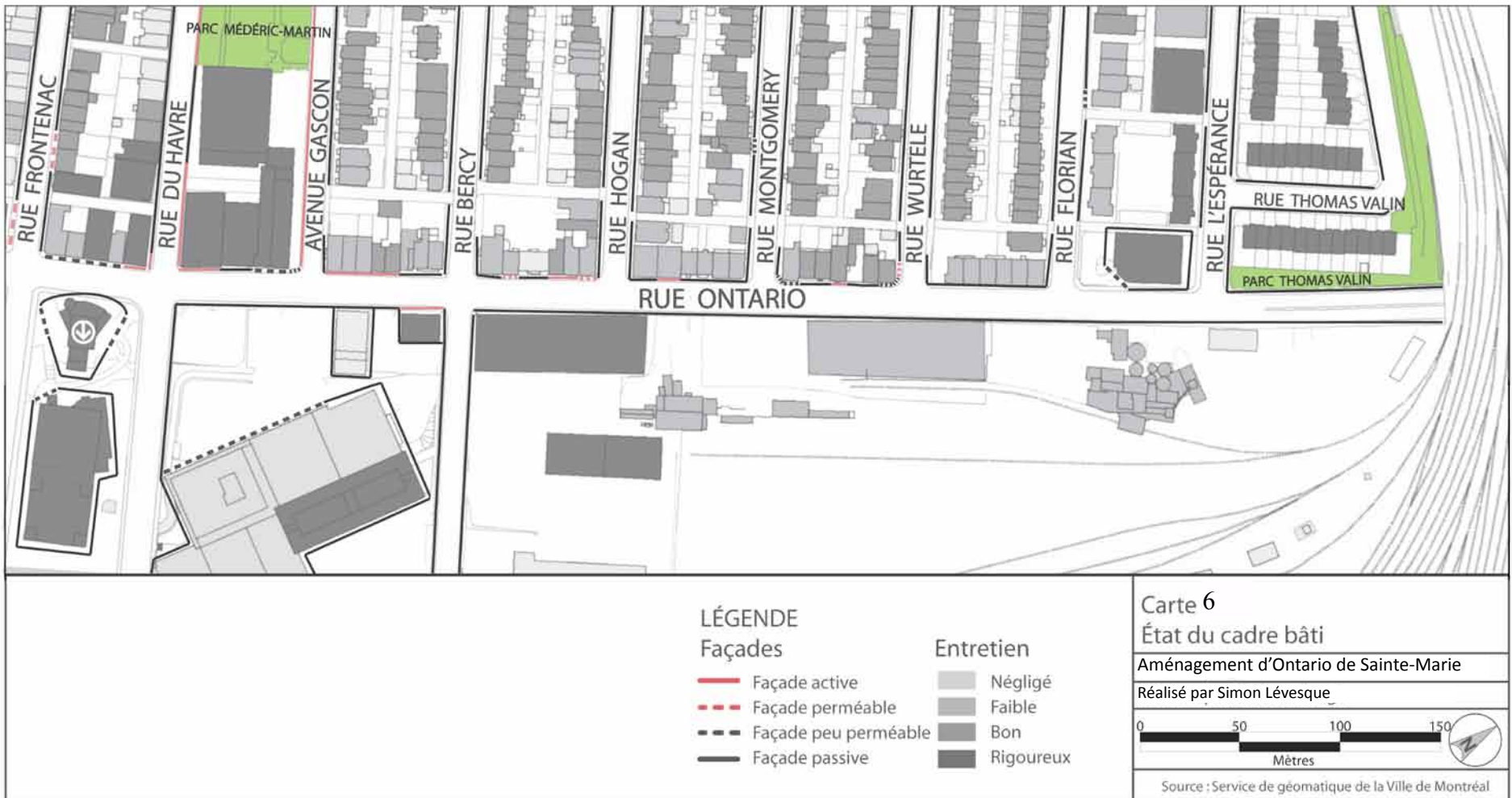






PHOTO 14 Stationnements donnant sur la rue Ontario.



PHOTO 15 Entrepôt à vendre.

### 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 désigne dans cette partie du projet les environs d'Ontario entre la rue Frontenac et le tunnel Moreau. Cette section est caractérisée par une quantité importante de terrains sous-utilisés, principalement du côté sud de la rue Ontario.

De ce côté, entre Hogan et le tunnel, on retrouve successivement :

- 2660 m<sup>2</sup> de stationnement et de terrains asphaltés sous-utilisés entre les nouveaux condos et l'entrepôt frigorifique.
- 2100 m<sup>2</sup> constituant la superficie de l'entrepôt frigorifique à vendre.
- 1269 m<sup>2</sup> de terrains asphaltés à l'ouest des équipements de Sanimax.
- 5300 m<sup>2</sup> de terrains asphaltés sans utilisation où est prévu la construction prochaine de centaines d'unités de logements.

Ainsi, même si le «Canadien Pacifique» n'entends pas se départir de ses terrains à court ni à moyen terme, il ne possède que la partie au sud des terrains énumérés ci-dessus. Il est donc possible d'avoir une vision englobant ces différents sites qui portent préjudice au développement commercial et à la vitalité de la rue Ontario.

En se dirigeant vers le tunnel, les piétons s'éloignent des générateurs d'achalandages comme des commerces ou des services publics, ce qui rend aride et vide la zone entourant le tunnel Moreau.

#### POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

- Moitié de rue principale commerciale traditionnelle faisant face à une façade industrielle
- Nombre de stationnement en façade élevé
- Énorme potentiel de développement et de densification



PHOTO 16 Terrain sous-utilisé au sud d'Ontario.



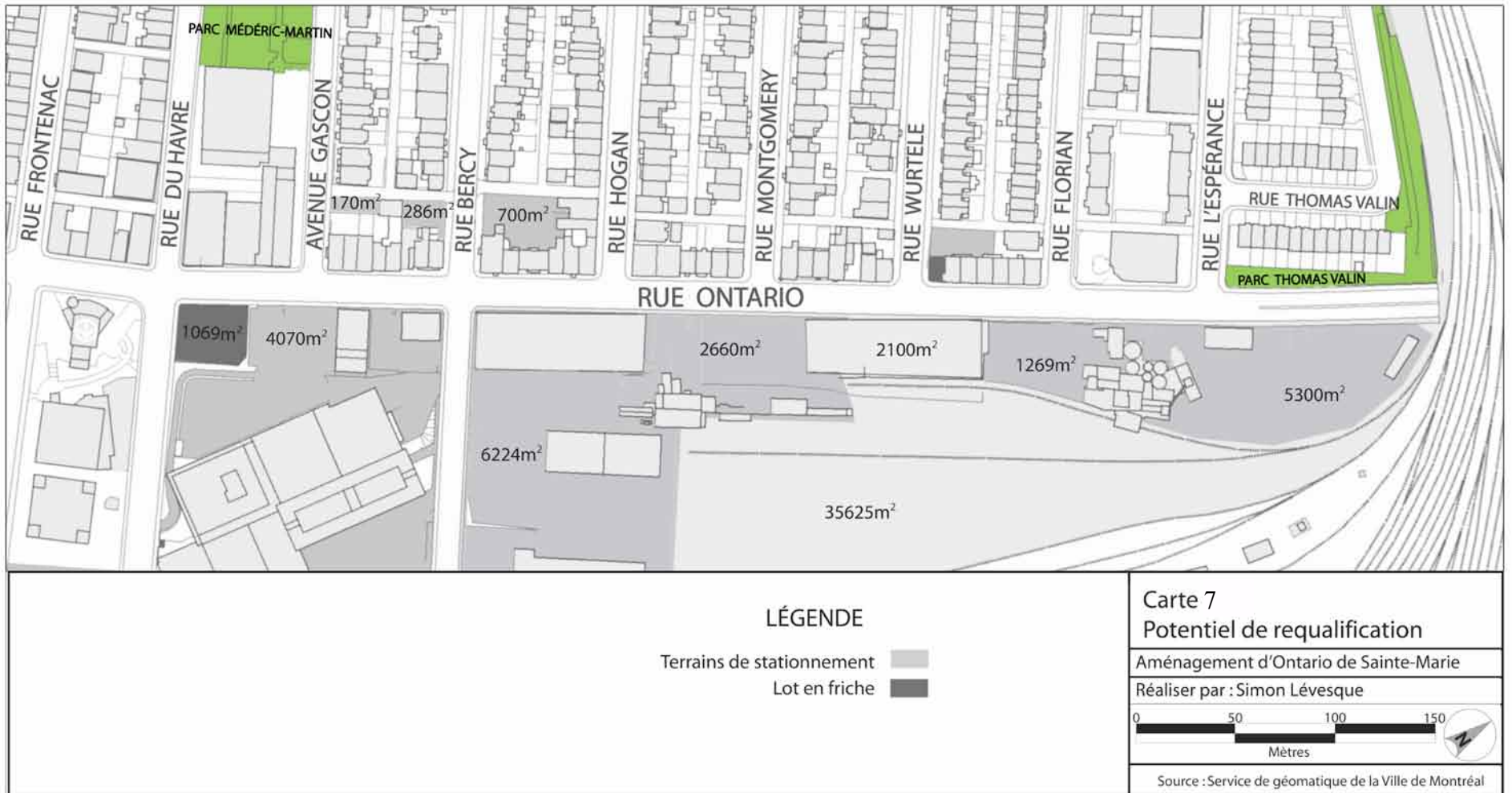




PHOTO 17. Absence d'espace de repos du côté sud de la rue Ontario.



PHOTO 18. Absence d'espace de repos du côté nord de la rue Ontario.



PHOTO 19. Espace vert à l'ouest de l'entrée du bain Mathieu, le seul entre l'avenue Gascon et le tunnel Moreau.

### 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. Sur Ontario plus à l'est, entre l'îlot de services public contenant le Centre Jean-Claude Malépart et le parc Médéric-Martin et le tunnel Moreau, il n'y a que l'entrée du bain Mathieu qui soit aménagé convenablement pour accueillir les piétons.

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 à l'entrée du bain Mathieu. On ne retrouve aucun banc minimalement à côté des deux arrêts d'autobus (125 Ontario, direction ouest et est) de l'intersection de la rue Ontario et Wurtele. L'absence de mobilier urbain et d'espace public 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 totale de couvert entre la rue Frontenac et le tunnel Moreau, 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.

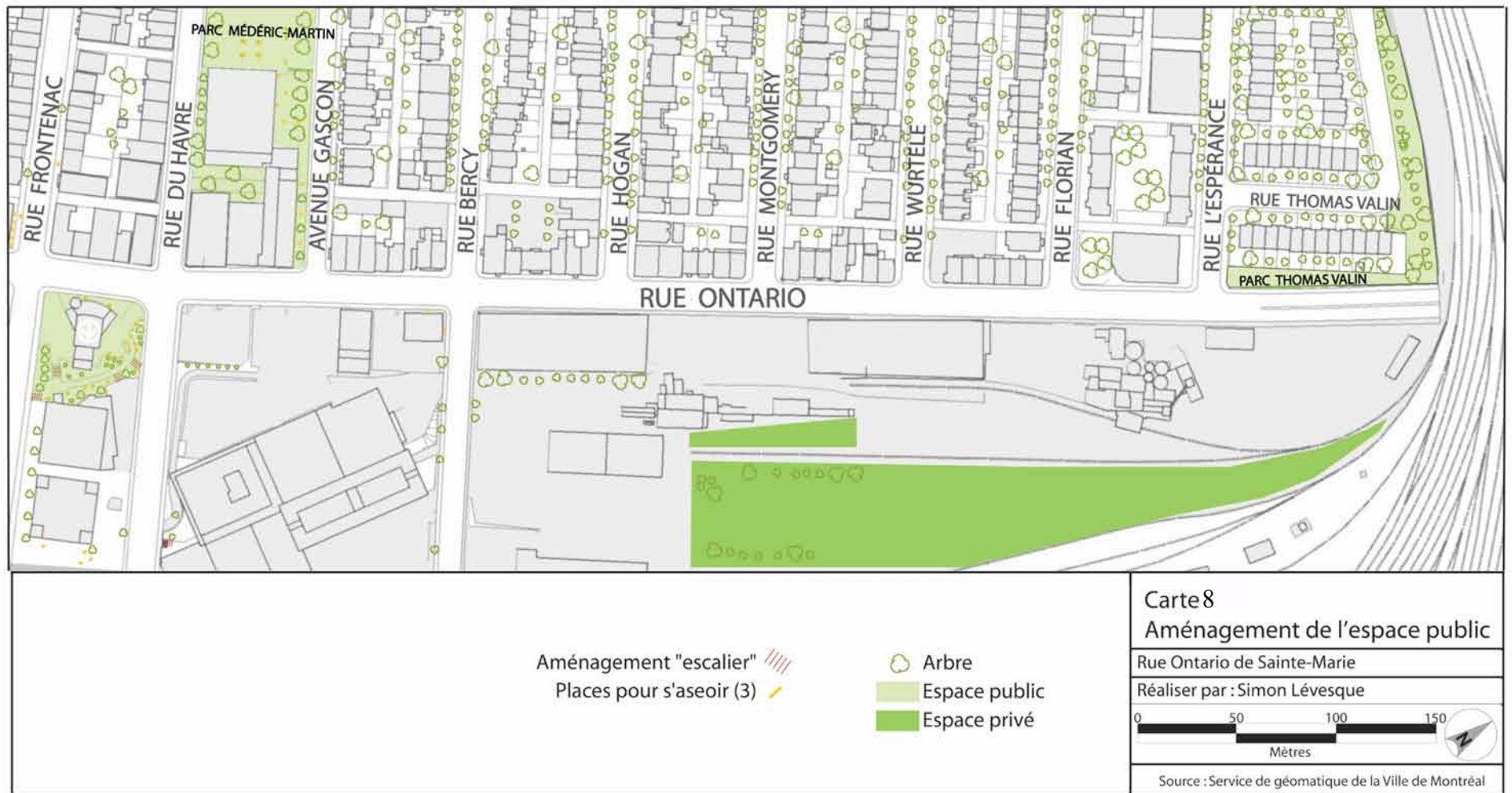
En résumé, sur une distance de 800 m, sur une voie collectrice regroupant les commerces de proximités d'un quartier, on ne trouve aucun espace prévu pour se reposer.

#### 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





### 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 entreprises génératrices de camionnage augmente la pression sur le réseau routier.

La rue Ontario est un axe de transit important entre le centre-ville et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve en raison du nombre restreint d'axes traversant entre les quartiers 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);

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.

Entre la rue Bercy et le tunnel Moreau, les rues locales nord-sud ne se prolongent pas du côté sud de la rue Ontario. Sans ces prolongements, ces rues locales accueillent une circulation plus faible ce qui contribue à dégager la route qu'empruntent les automobilistes de la rue Ontario. Autrement dit, la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario à cette hauteur, l'absence d'intersection protégée pour les piétons et une très grande visibilité accentue le sentiment de sécurité des automobilistes qui peuvent augmenter leur vitesse, se sentant en confiance.

Cette circulation automobile accélérée contribue à diminuer le sentiment de sécurité que peuvent ressentir les piétons parcourant les trottoirs de la rue et réduit ainsi la fréquentation d'une artère collectrice qui pourrait jouir d'un potentiel commercial indéniable.

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

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

Puisque ces deux axes sont identifiés comme des artères de camionnage, le débordement sur la rue Ontario est éminent.



CARTE 4 Réseau de camionnage

| LÉGENDE  | LÉGENDE   |
|--|---|
| Voies de camionnage  | Hierarchie routière                             |
| <span style="color: green;">█</span> 24h/24H                   | <span style="color: blue;">█</span> Artère      |
| <span style="color: orange;">█</span> Interdit entre 19h et 7h | <span style="color: cyan;">█</span> Collectrice |
|  | <span style="color: purple;">█</span> Locale    |



CARTE 5 Hiérarchie routière



PHOTO 20 Couloir large et dégagé permettant un déplacement rapide sur la rue Ontario, augmentant le sentiment d'insécurité pouvant être ressenti par le piéton.





PHOTO 21 Aire d'attente dénuée d'aménagement de côté nord de la rue Ontario au coin Wurtele.



PHOTO 22 Aire d'attente dénuée d'aménagement et insalubre du côté sud de la rue Ontario accolé à l'entrepôt frigorifique.



PHOTO 23 Engorgement aux sites d'embarquement

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

#### POTENTIELS ET CONTRAINTES AUX TRANSPORTS ACTIFS

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

#### 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.

La 125 Ontario est la ligne d'autobus de l'artère. Même si le métro Frontenac est situé à proximité, la ligne gagnerait à offrir plus de départs compte tenu de son achalandage aigu.

De plus, les aires d'attentes qui sont du côté nord et sud de la rue Ontario à l'intersection de Wurtele ne sont équipés d'aucun équipement favorisant le sentiment de confort d'usagers potentiels.

#### 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

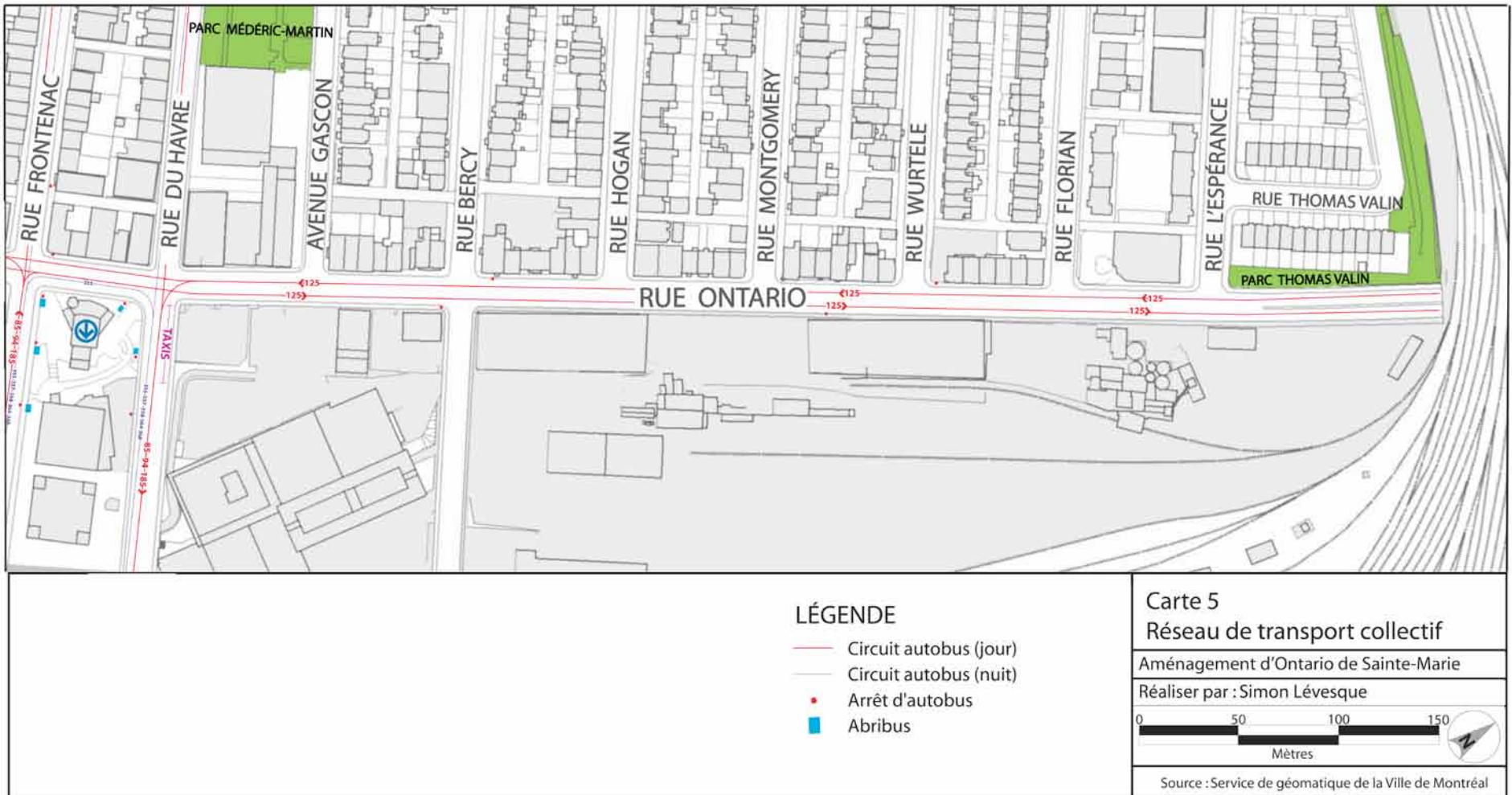
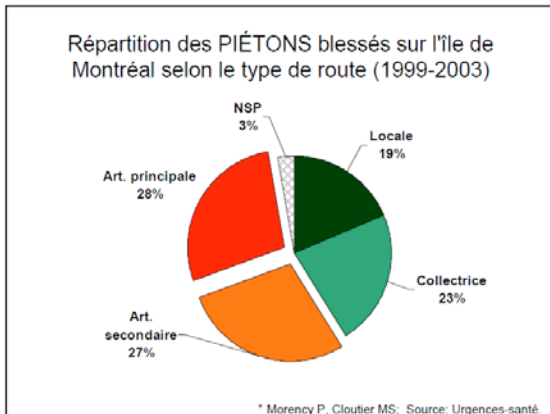
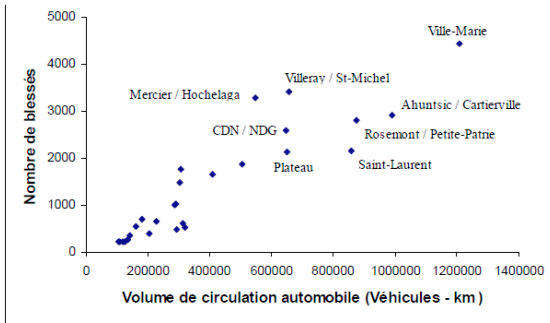




PHOTO 24 Absence de traverse protégée pour se rendre de l'avenue Gascon au centre d'achats Frontenac.

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



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

## 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 protégée 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'est, on retrouve les seules traverses protégées par des feux piétons à l'intersection Bercy/Ontario (axe Bercy). 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.

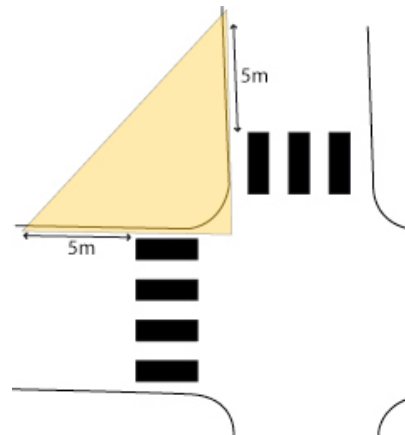


SCHÉMA 4 Triangle de visibilité



PHOTO 25 Traverse protégée rue Bercy



PHOTO 24 L'intersection Ontario / Du Havre toujours en attente de réaménagement même si une affiche prévoyait la fin des travaux en novembre 2010 est encore accrochée.

## 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 sur la rue Ontario des Faubourgs.

| Potentiel et contraintes aux transports actifs sécuritaires.  | Recommandations pour sécuriser les déplacements actifs.  |
|---|--|
| <p><b>Aménagement des rues</b></p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Aménagement des rues (absence de marquage, champs visuel dégagé, sens unique) générant une vitesse de circulation excessive.</p>  | Améliorer l'aménagement des rues par la réduction de la largeur des voies de circulation et le rétrécissement du champ visuel.   |
| <p><b>Trame de rue historique</b></p> <p><b>POTENTIEL</b> - Ilots peu larges (potentiel pour des intersections fréquentes) ralentissant la circulation de transit.</p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Longueur des îlots permettant l'accélération des véhicules.</p>   | Assurer le respect de la vitesse de circulation prescrite.<br>Réduire la vitesse de circulation prescrite.<br>Rajouter des traverses piétonnes sécurisées à des intersections comme Ontario/Wurtele et Ontario/Gascon.   |
| <p><b>Réseau artériel</b></p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Connexion avec le réseau routier supérieur (accès direct à la rue Notre-Dame) générant un débit de circulation important.</p>  | Signaler l'entrée dans un quartier résidentiel par l'aménagement et l'affichage.   |
| <p><b>Circulation de transit</b></p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Présence de la voie ferrée du CP (obstacle aux déplacements) concentrant la circulation de transit vers le centre-ville sur la rue Ontario.</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><b>Camionnage</b></p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Les rues Ontario, Frontenac et Du Havre font parties du plan de camionnage de la Ville de Montréal et génère des nuisances excessive dans un quartier résidentiel.</p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Concentration d'entreprises à vocation industrielle générant une circulation de camions excessive sur l'ensemble du réseau routier.</p> | Demander une modification au plan de camionnage de la Ville de Montréal pour éviter la circulation de camions aux abords de la station de métro Frontenac.<br><br>Interdire le camionnage de nuit sur Ontario (entre 19h00 et 7h00).<br>Vérifier la possibilité d'interdire le camionnage en tout temps sur Ontario.                             |
| <p><b>Hauteur du bâti</b></p> <p><b>POTENTIEL</b> - Majorité de bâtiments typiquement montréalais (duplex, triplex) contribuant à préserver le caractère propre au quartier Sainte-Marie.</p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Implantation des bâtiments et équipements industriel surdimensionnés sans mixité d'activité provoquant l'éloignement de la rue par les piétons.</p>              | Favoriser la construction de bâtiment respectant l'échelle du quartier.<br>Dans le cas de constructions visant la densification de la rue Ontario (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><b>Implantation des bâtiments</b></p> <p><b>POTENTIEL</b> - Présence de terrains et de ruelles sous-utilisés permettant la création d'un réseau d'espaces publics.</p> <p><b>CONTRAINTE</b> - Implantation de bâtiments ne respectant pas la trame urbaine libérant de vastes espaces sous-utilisés (stationnement).</p>   | Favoriser l'implantation de bâtiments respectant l'alignement des façades.<br>Interdire le stationnement en façade. Favoriser la création d'espaces publics.<br>Sécuriser les accès piétonniers.   |

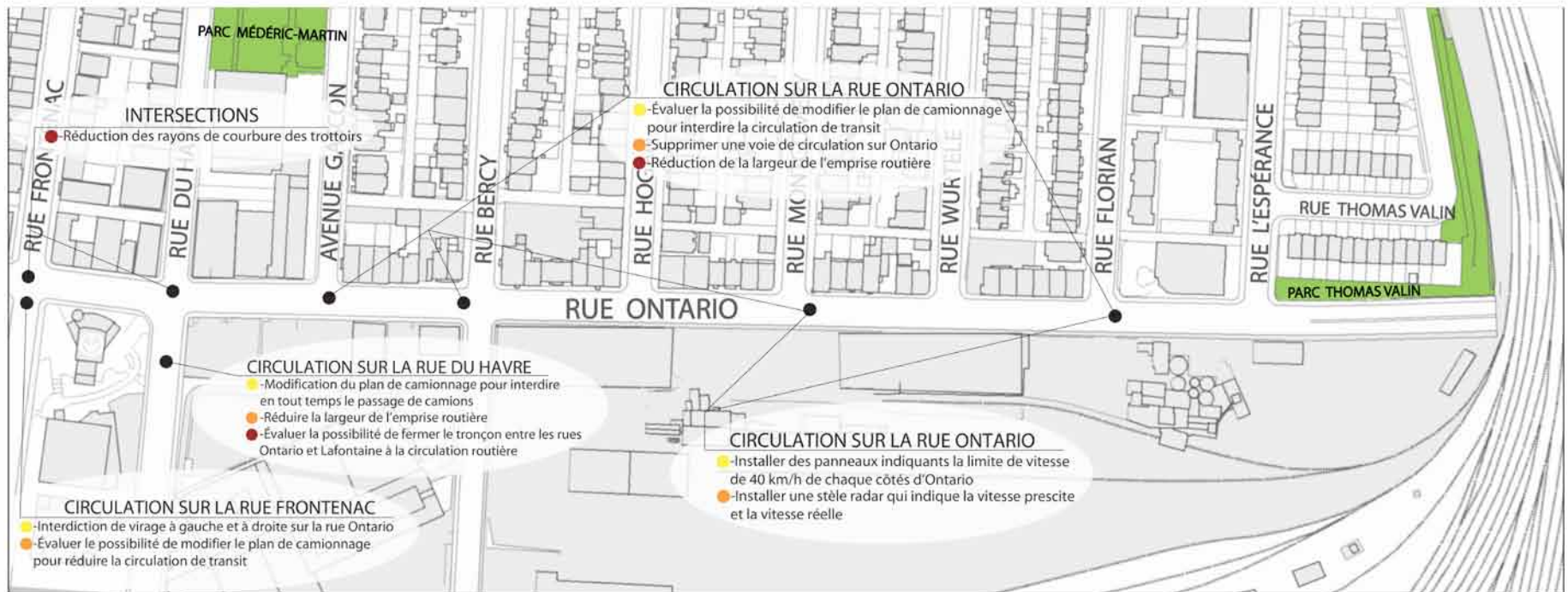


## III. ÉTAT DES LIEUX: LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES AUX MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

|   |  |
|---|--|
| <p><b><u>Mixité d'usages</u></b><br/> <b>POTENTIEL</b> - Concentration de commerces de proximité, d'institutions et de lieux d'emploi garantissant un achalandage piétonnier à toute heure de la journée.<br/> <b>POTENTIEL</b> - Forte circulation piétonnière due, en partie, à la concentration résidentielle justifiant l'aménagement d'espaces publics et privés d'activité et de rencontre.<br/> <b>CONTRAINTE</b> - Décroissance de la vitalité commerciale, de la fréquentation et de la valeur du cadre bâti plus on va vers le tunnel Moreau.</p> | <p>Favoriser l'utilisation des rez-de-chaussée à des fins commerciales et de bureaux pour consolider le pôle d'activité.<br/> S'assurer d'aménager les rez-de-chaussée des nouvelles constructions de manière à assurer une perméabilité visuelle.<br/> Favoriser la création d'espaces publics.<br/> Utiliser l'espaces privés (et de stationnement) à des fins commerciales pour améliorer l'activité et assurer la rétention des passants sur la rue Ontario.</p>               |
| <p><b><u>Lieux de destination</u></b><br/> <b>POTENTIEL</b> - Concentration de lieux de destination drainant une population de l'extérieur du quartier.<br/> <b>CONTRAINTE</b> - 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.<br/> Créer des parcours signalés et sécuritaires liant les pôles d'intérêts.</p>   |
| <p><b><u>Infrastructures piétonnières</u></b><br/> <b>CONTRAINTE</b> - Infrastructures piétonnières peu favorable à développer un sentiment de sécurité chez les piétons par sa faible largeur par rapport à l'importance de la rue.</p>  | <p>Prévoir des espaces de circulation protégés par des bandes plantées pour promouvoir des déplacements actifs sécuritaires.</p>   |
| <p><b><u>Façades commerciales perméables</u></b><br/> <b>CONTRAINTE</b> - Forte présence de façades commerciales sombres et repoussantes réduisant la sécurité des lieux et l'accessibilité à l'aide.</p>   | <p>S'assurer que les façades commerciales soient transparentes.<br/> Adopter des mesures favorisant une appropriation rapide des locaux vacants.<br/> Appliquer les principes d'aménagement sécuritaire aux zones de circulation.</p>  |
| <p><b><u>Traverses piétonnières</u></b><br/> <b>CONTRAINTE</b> - Signalisation piétonnière insuffisante augmentant le risque de traumatisme routier.</p>  | <p>Créer de nouvelles traverses piétonnes comme sur Wurtele et Gascon.<br/> Sécuriser l'ensemble des traverses piétonnières.<br/> Assurer le dégagement des intersections pour permettre la visibilité des piétons.</p>  |
| <p><b><u>Transport collectif</u></b><br/> <b>CONTRAINTE</b> - Passages peu fréquent de la 125 Ontario.<br/> <b>CONTRAINTE</b> - Arrêts d'autobus sans bancs, sans poubelles ni abribus le long de la rue Ontario.</p>   | <p>Étudier la possibilité d'augmenter le nombre de départs de la 125.<br/> Aménager des aires d'attente sécuritaires, visibles et éclairées hors de l'espace de circulation.</p>   |
| <p><b><u>Espace de rencontre et de circulation</u></b><br/> <b>CONTRAINTE</b> - Aménagement exigus et de mauvaise qualité des espaces publics réduisant la rétention des passants.<br/> <b>CONTRAINTE</b> - Le rue Ontario des Faubourgs présente une pluralité d'obstacles aux déplacements actifs pour différentes tranches de la population (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.<br/> Aménager des espaces de détente.<br/> Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels.<br/> Intégrer les principes d'aménagement sécuritaires et d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics et de circulation de la rue Ontario.</p> |

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

### 4.1 SYNTHÈSE DES PISTES D'ACTION

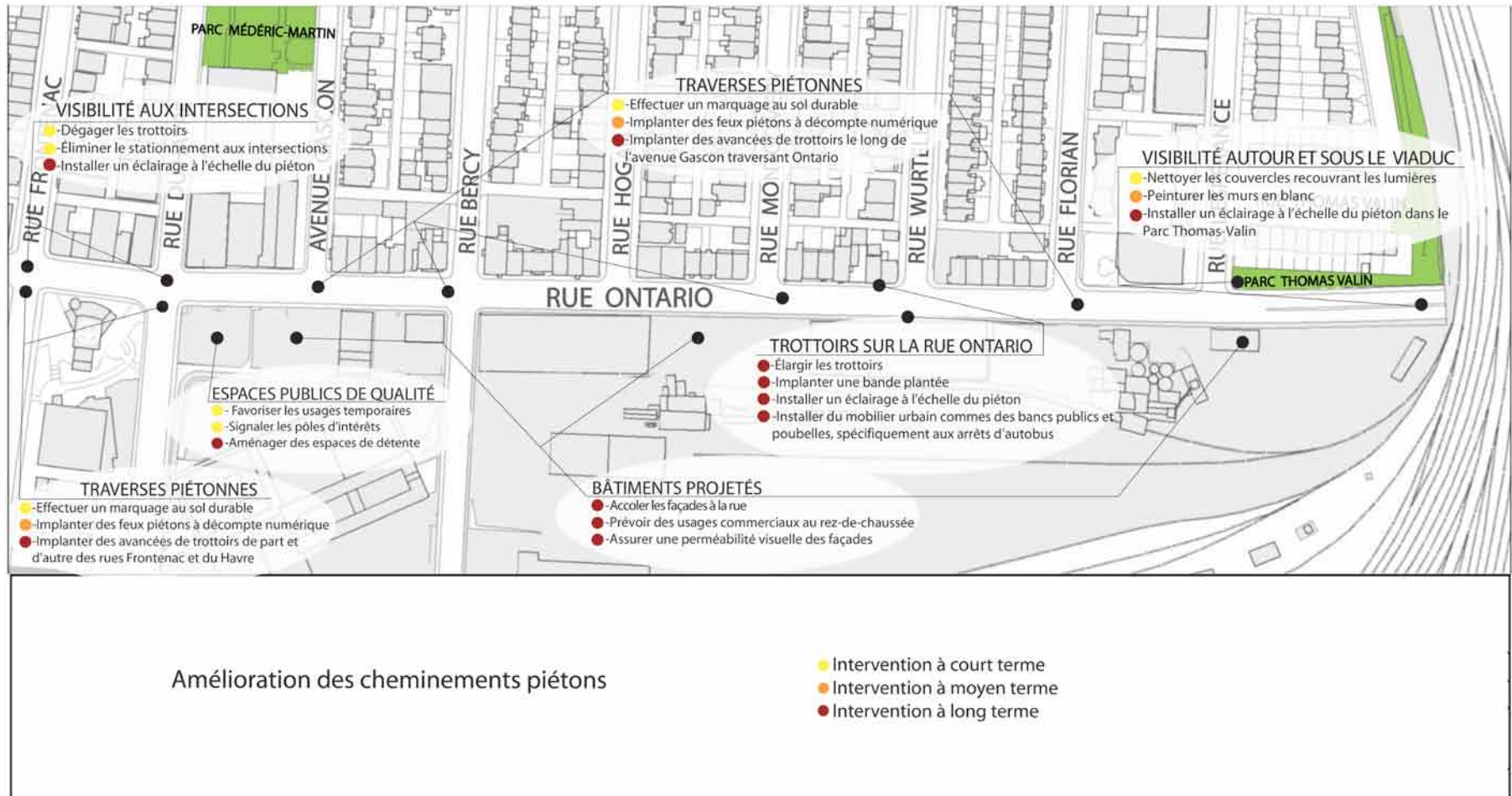


Interventions pour réduire les nuisances liées à la circulation excessive

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

## 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 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*<sup>1</sup>.

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 L'Espérance 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 Est du quartier.

<sup>1</sup> 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 jusqu'au tunnel Moreau.  
*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, Du Havre et Bercy.
- 6. Marquer adéquatement la rue Ontario de manière à réduire son emprise routière.
- 7. Marquer adéquatement l'entrée du centre d'achats Frontenac pour éviter toute confusion et augmenter le sentiment de sécurité ressenti par le piéton. (à la hauteur de l'avenue Gascon)

### AMÉNAGEMENT DES TRONÇONS

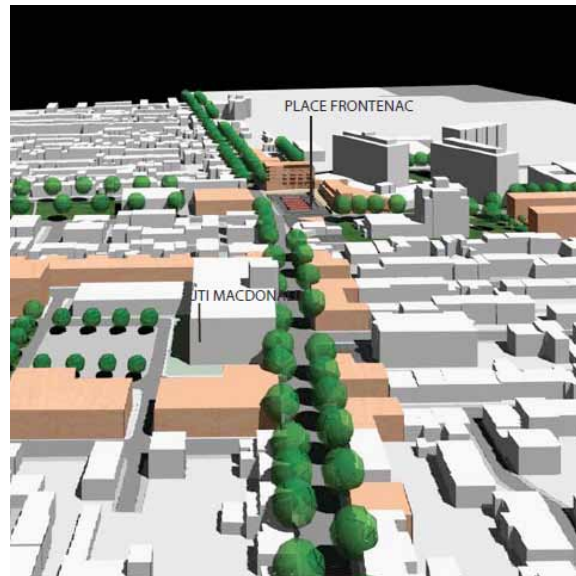
- 8. Réduction de la largeur de l'emprise routière de la rue Ontario (conformément aux normes minimales exigées par le MTQ pour une collectrice/rue locale) à 3 (voir 3,5 mètres) pour chacune des voies de circulation (*Normes des ouvrages routiers, Tome 1 - Conception routière*).
- *Retrancher une voie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

- 9. Modification de la classification routière de la rue Ontario de collectrice à rue locale pour permettre la suppression d'une voie de circulation et permettre l'élargissement des espaces de circulation piétonniers sur l'artère commerciale.
- Cette modification à la classification routière entraînerait un transfert de compétence pour la gestion de la rue Ontario de la Ville-centre vers l'arrondissement Ville-Marie.



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



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

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

### VITESSE DE CIRCULATION

- 10. Implantation de stèles radars indiquant la vitesse de circulation prescrite et réelle des automobilistes sur la rue Du Havre et l'avenue Gascon longeant le parc Médéric-Martin et sur Ontario à la sortie du tunnel Moreau, à l'intersection avec la rue Wurtele et juste avant la rue Gascon. (prioritairement vers l'ouest)
- 11. Réalisation d'opérations radar par les agents du poste de quartier 22 du Service de police de Ville de Montréal sur la rue Ontario des Faubourgs, du Havre, l'avenue Gascon et la rue Bercy.
- 12. Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections Ontario/Frontenac, Ontario/Du Havre, Ontario/Gascon, Ontario/Bercy et Ontario/Wurtele 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

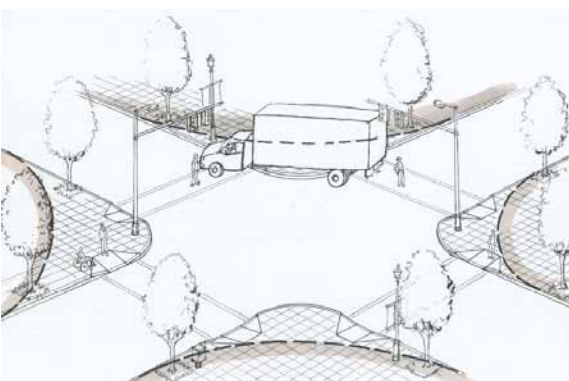


SCHÉMA 5 Réduction des rayons de courbure des trottoirs aux intersections



## 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)».



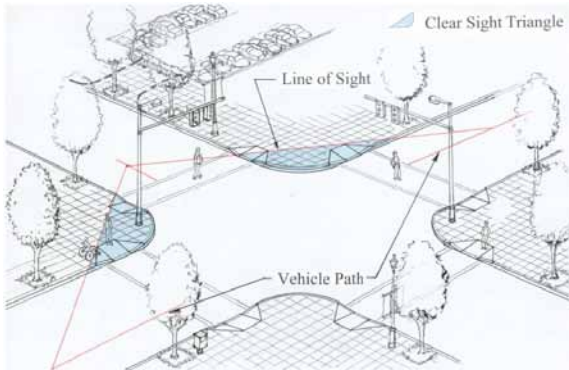


SCHÉMA 6 Dégagement des trottoirs aux intersections.



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 afin des permettre des déplacements actifs sécuritaires, continus et conviviaux le long de la rue Ontario des Faubourgs.**

#### SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS

- 13. Désignation par l'arrondissement Ville-Marie et la Ville de Montréal des intersections Ontario/Frontenac, Ontario/Du Havre, Ontario/Gascon et Ontario/Bercy et Ontario/Wurtele à titre d'intersections prioritaires à sécuriser dans le cadre de l'Opération de réaménagement des intersections.
- 14. 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).
- 15. 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.
- 16. 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.
- 17. 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 traverse d'au moins 22 secondes<sup>1</sup> permettant aux usagers à mobilité réduite un cheminement sécuritaire.

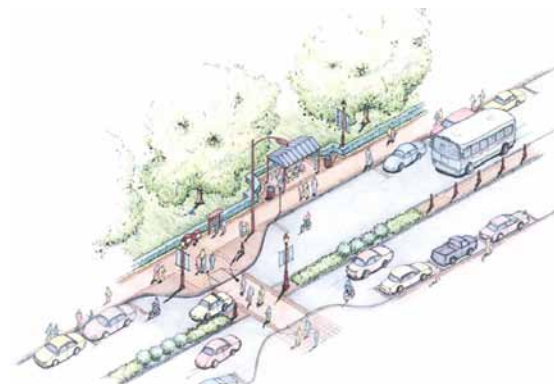


SCHÉMA 7 Mesures d'apaisement de la circulation assurant une traversée sécuritaire des piétons

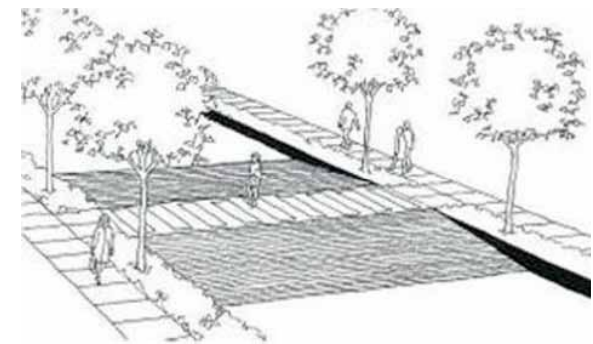


SCHÉMA 8 Traverse pour piétons surélevée et dégagée

<sup>1</sup> 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

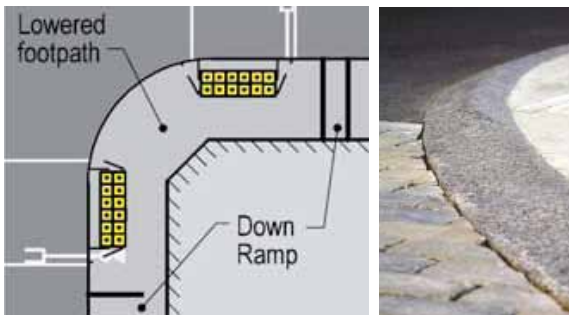
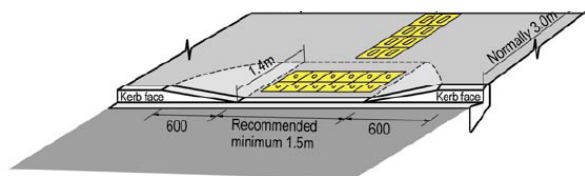


SCHÉMA 9 Bordures surbaissées latérales



PHOTO 34 Bordure de trottoir surbaissée



SCHEMA 10 Bateau pavé texturé

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

- ➔ 18. 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)).
- ➔ 19. Sécurisation des trottoirs dans le cadre de tous travaux de réfection par l'implantation de bordures surbaissées latérales et de bateau texturés.
- ➔ 20. Réduction du temps de traversée des piétons par l'implantation d'avancées de trottoir principalement sur Ontario aux intersections énumérées au point 16.

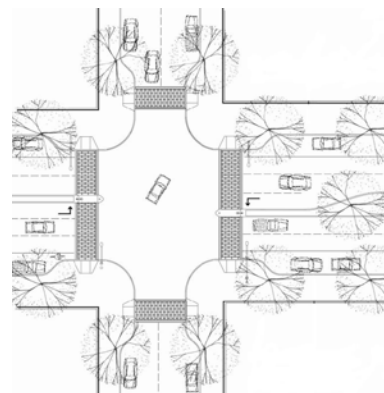
*Le réseau artériel de la Ville de Montréal (dont les rues Iberville et Frontenac font partie) relève du conseil d'agglomération. À ce jour, la Ville de Montréal (qui détient le contrôle réel du conseil d'agglomération) s'oppose toujours à l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation sur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

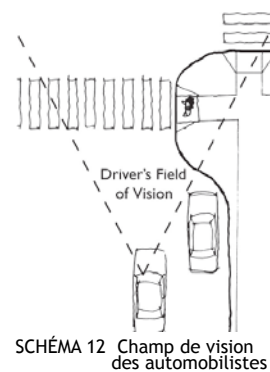


SCHÉMA 12 Champ de vision des automobilistes



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

- 21. 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.
- 22. 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).
- 23. 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.
- 24. Implantation de mobilier urbain (bancs publics, poubelles, colonnes d'affichage) notamment à proximité des arrêts d'autobus.
- 25. 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.
- 26. 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



PHOTO 41 Espace de circulation aux abords d'un édifice



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



PHOTO 43 Aire de stationnement pour vélo couverte

### RÉSEAU CYCLABLE

- 27. Évaluer la possibilité d'implanter une piste cyclable le long d'Ontario pour diminuer la largeur de l'emprise routière et favoriser les déplacements actifs.

### TRANSPORT COLLECTIF

- 28. Réaménagement des arrêts d'autobus le long du parcours de la 125 Ontario pour augmenter le sentiment de sécurité ressenti par les usagers
- 29. 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 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

- 30. Favoriser l'implantation de bâtiments à usage commercial au rez-de-chaussée et mixte aux étages du côté sud de la rue Ontario entre la rue Bercy et le tunnel Moreau pour revitaliser l'artère.
- 31. Favoriser le développement du projet de plusieurs centaines de logements à la sortie du tunnel Moreau, au sud de la rue Ontario.
- 32. Procéder à la décontamination du site prioritaire au sud-ouest de l'intersection d'Ontario et du Havre pour ensuite favoriser son développement en bâtiment mixte comme au point 30.
- 33. Mise en place de programme d'aide à la revitalisation commerciale et à la rénovation des façades sur l'artère commerciale Ontario.
- 34. Développement et implantation d'une signalétique identitaire pour l'artère commerciale Ontario.
- 35. Favoriser une 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

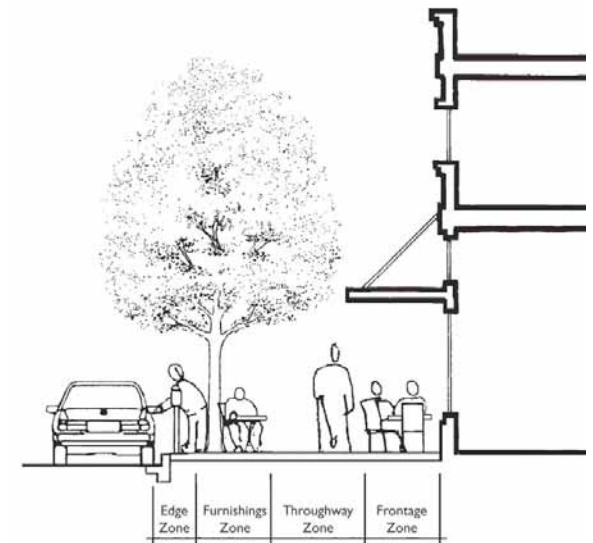


SCHÉMA 16 Trottoirs larges permettant différents usages



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.

- 36. Signalisation des pôles d'intérêt du quartier, des distances à parcourir et des temps de déplacement piétonniers et cyclables.
- 37. Aménager des espaces de détente aux abords du centre d'achats Frontenac et au coin nord-est de l'intersection Ontario/Wurtele. (banc, mobilier urbain, éclairage).
- 38. Favoriser les usages temporaires (marché public, exposition temporaire) pour habiter les espaces publics et résiduels.
- 39. Intégrer les principes d'aménagement sécuritaires et d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics et de circulation du pôle Frontenac.
- 40. 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 (IRDQP) et Ville de Québec, Guide pratique d'accessibilité universelle, novembre 2003, 12 fiches.

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

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

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

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

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

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

## BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



ANNEXE

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

