

SECTEUR DES FAUBOURGS

Mémoire présenté par

RAYSIDE | LABOSSIÈRE

Avril 2019





Quatuor

Square Viger

Radio-Canada

Brasserie Molson

Tête de pont

SAQ

**Portes
Sainte-Marie**

Pôle Fullum

**Sûreté du
Québec**

Le comité d'accompagnement des grands projets du Centre-Sud

Objectifs de la démarche

Le comité d'accompagnement des grands projets du Centre-Sud a été créé suite à la démarche de planification stratégique de la Table de développement social du Centre-Sud. Il se veut une réponse au souhait collectif que le quartier soit planifié et adapté selon la diversité des besoins de la population. Le sud-est de l'arrondissement de Ville-Marie vivra au cours des prochaines années des transformations majeures et un redéveloppement qui, nous le souhaitons, sera inclusif et positif pour la population existante.

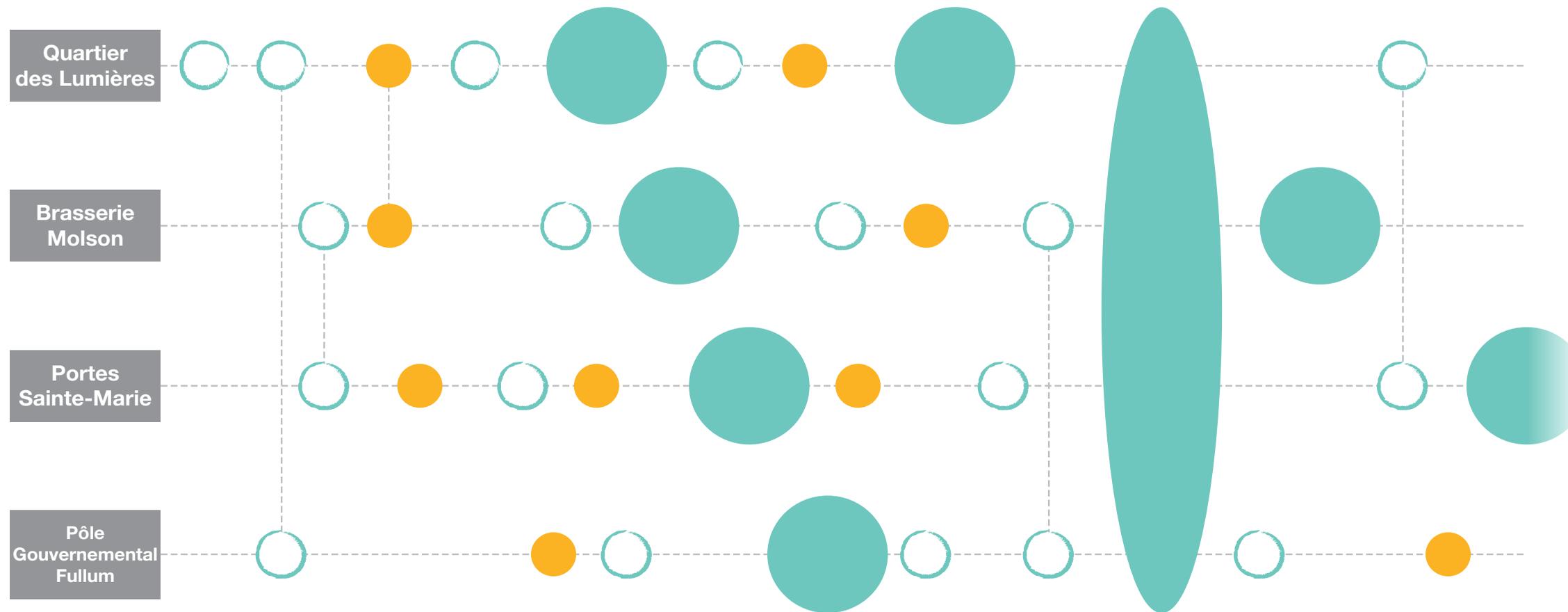
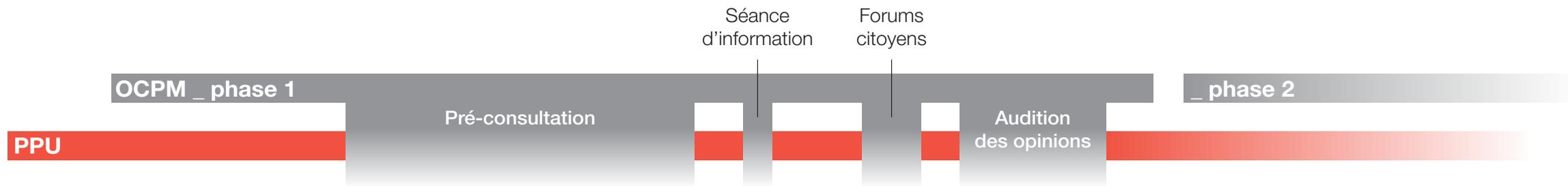
La mise en place du comité est une avenue que la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud et son partenaire Rayside Labossière ont décidé d'explorer pour ouvrir un dialogue avec les acteurs de développement publics et privés qui agissent sur le territoire. Durant ce processus d'échange avec les promoteurs, la CDC Centre-Sud entretiendra des liens étroits avec les représentant.e.s de la Direction de l'Aménagement, de l'Urbanisme et du Service aux Entreprises (DAUSE) pour assurer une saine circulation de l'information et éviter le dédoublement. De plus, des représentant.e.s de la DAUSE participeront à titre d'observateur.trice.s aux rencontres de comité.

Le comité se veut un lieu d'échange qui permettra au promoteur d'être en contact avec des acteur.trice.s ayant une connaissance fine du quartier, de ses forces et des besoins des populations diverses qui le composent. Nous souhaitons pouvoir discuter lors de ces rencontres des projets en développement pour les bonifier afin que leur développement ait un effet positif sur la qualité de vie de la population et que le sud du quartier soit une réelle extension au quartier existant.

Il est important de souligner que la démarche du comité d'accompagnement se veut entièrement complémentaire au processus de consultation initié dans le cadre de l'élaboration du PPU des Faubourgs. La démarche menée par la ville s'échelonne cependant jusqu'à la mi-2020. Dans cette optique, l'objectif du comité d'accompagnement est de donner à la communauté une opportunité de s'exprimer sur les projets actuellement en cours, indépendamment de la volonté de la ville de planifier le développement du secteur pour les décennies à venir. En ce sens, et en grande partie en raison de leurs temporalités différentes, les deux démarches demeurent complémentaires et se nourrissent mutuellement des réflexions menées de part et d'autre.



Grande rencontre du Comité d'accompagnement des grands projets du Centre-Sud avec le Groupe Mach, janvier 2019



Phase 1: Élaboration d'une vision de développement _ Été 2019

Phase 2: Retour sur la première version du PPU / Élaboration de la version finale _ Hiver 2020

- Rencontre de coordination
- Grande rencontre du comité
- Rencontre sectorielle

Les grandes rencontres

Concrètement, le comité réunit une quarantaine d'acteur.trice.s de la société civile, issu.e.s de divers horizons tels l'habitation, l'environnement, l'employabilité, le développement économique, les communautés LGBTQ+, la santé, etc. Les rencontres seront l'occasion d'ouvrir des dialogues constructifs sur des sujets qui font consensus avec les promoteurs et qui prendront en compte la réglementation existante.

Les rencontres du comité d'accompagnement se déclinent en trois types. Outre les rencontres de coordination, qui permettent d'établir un contact avec les promoteurs et de développer une stratégie de concertation, les rencontres sectorielles et les grandes rencontres d'échanges représentent des plateformes de discussion entre la communauté et les promoteurs.

Pour la durée des consultations du PPU des Faubourgs, des représentant.e.s de l'Office de consultation publique de Montréal et de la Ville de Montréal participeront aux rencontres du comité à titre d'observateur.trice.s pour nourrir la démarche de consultation entreprise en parallèle.

Calendrier des rencontres

SITE RADIO-CANADA (GROUPE MACH)

13 novembre 2018: Rencontre préliminaire de logistique et coordination
 19 décembre 2018: Rencontre sectorielle sur le logement
 23 janvier 2019: Grande rencontre d'accompagnement

QUAIS DE LORIMIER (GROUPE PRÉVEL)

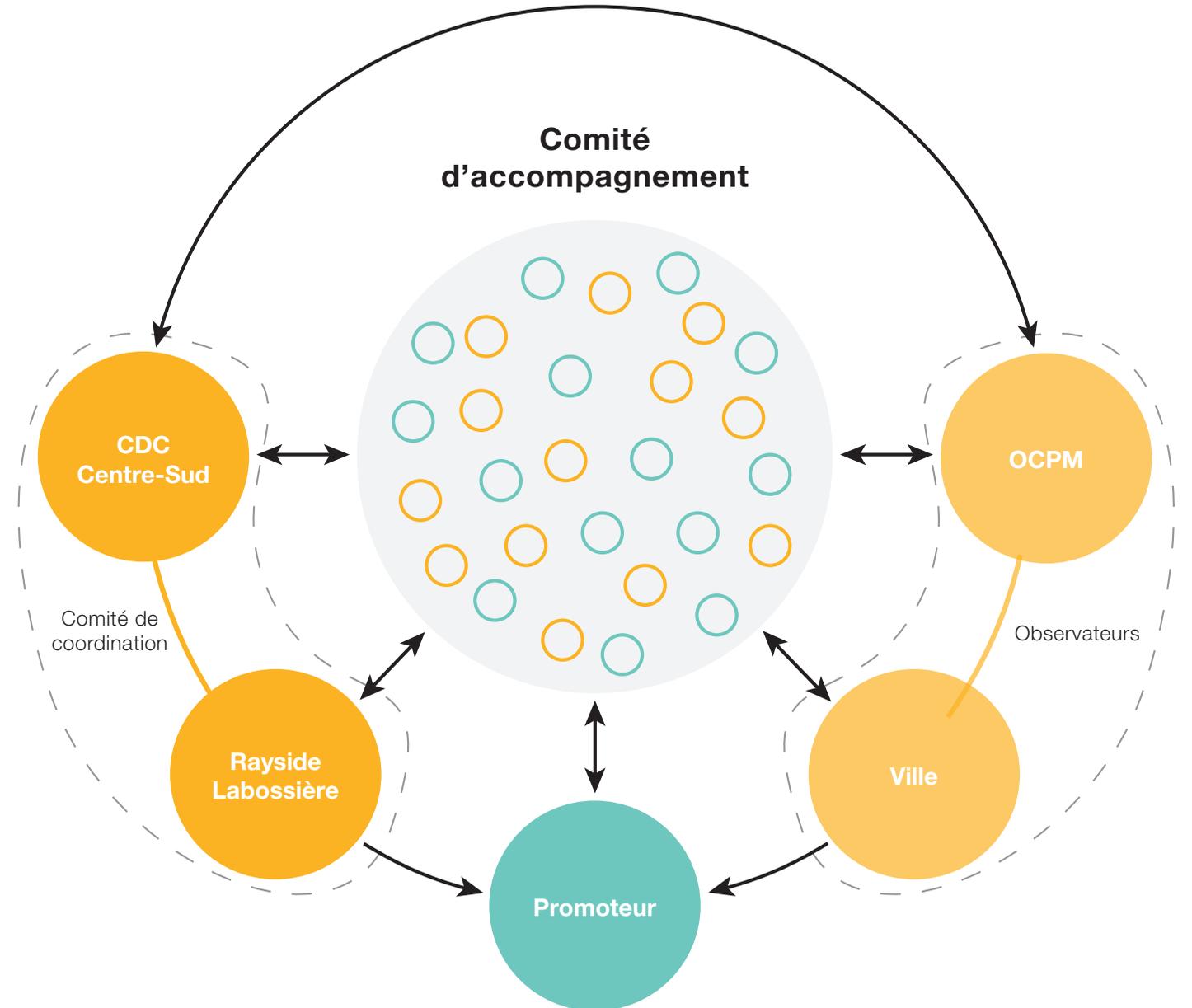
23 février 2019: Rencontre préliminaire de logistique et coordination
 1e mai 2019: Grande rencontre d'accompagnement

SITE DE LA BRASSERIE MOLSON (GROUPE SÉLECTION)

9 avril 2019: Rencontre préliminaire de logistique et coordination
 À confirmer: Grande rencontre d'accompagnement

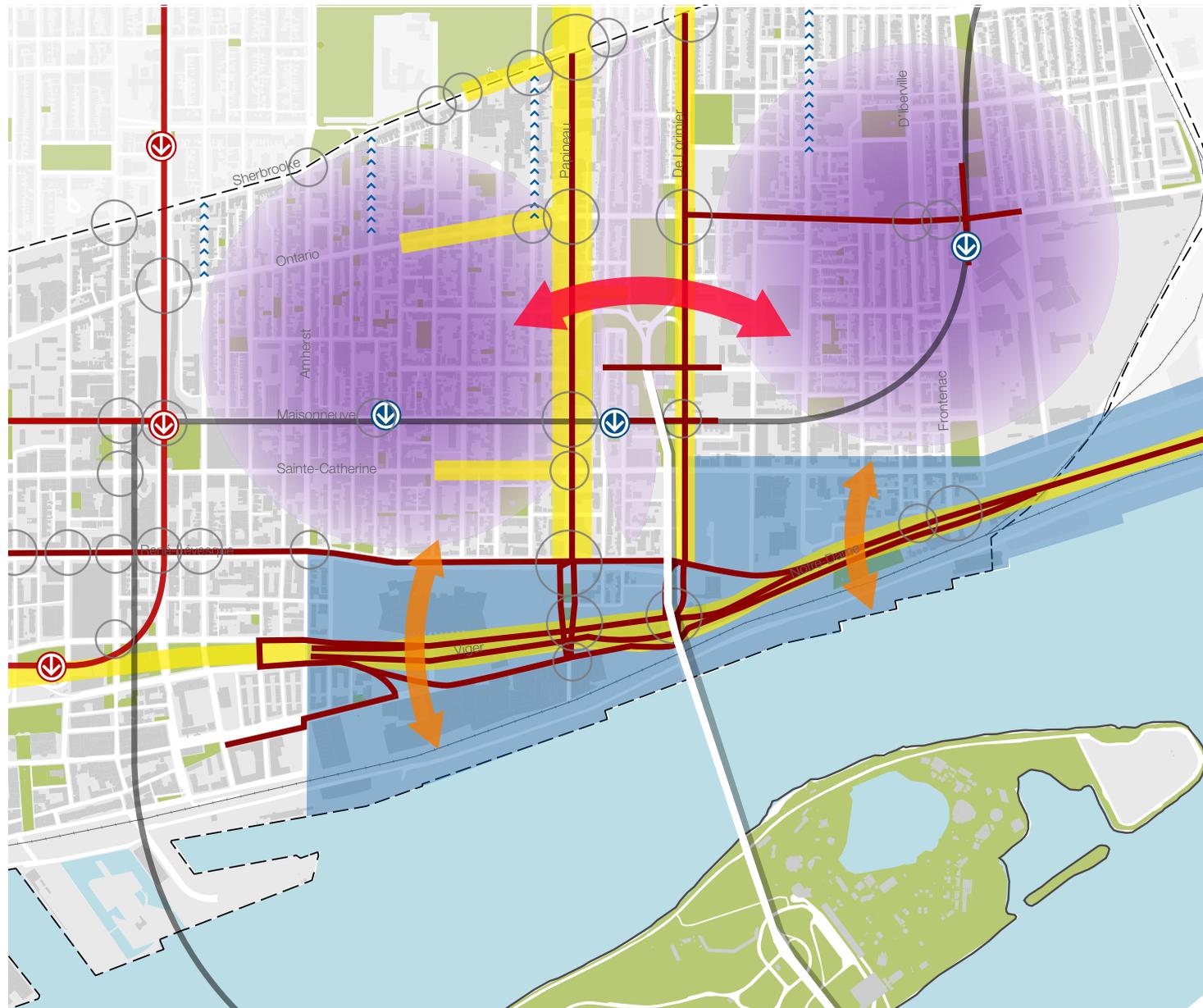
PÔLE GOUVERNEMENTAL FULLUM (SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES INFRASTRUCTURES)

Dates à confirmer



Transport et déplacement

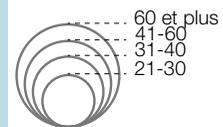
Enjeux et recommandations



TRANSPORT, CIRCULATION ET MOBILITÉ

- Barrière routière
- Espace piéton à améliorer
- Forte pente
- Liaison difficile à pied
- Liaison difficile à pied et à vélo
- Secteur où la circulation diminue la qualité de vie des résidents
- Potentiel de développement restreint par les grandes infrastructures
- ⬇ Réseau de transport collectif souterrain saturé

Nombre total d'accidents par intersection (entre 2012-2014)



Limite d'arrondissement de Ville-Marie

Parc de Montréal



Source: WSP (2016), Ville de Montréal (2017).

Fond de carte: Ville de Montréal (2011).

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme

Transport et déplacement

Enjeux et recommandations

1. Un boulevard urbain mieux intégré à la trame actuelle

Nous appuyons la proposition de boulevard urbain dans l'axe de la rue Notre-Dame mise de l'avant afin de minimiser les effets de coupure et d'enclavement présentement ressentis. Pour favoriser son intégration au tissu actuel, l'emprise des voies de service sur les rues Viger et Saint-Antoine devrait être réduite et des feux de circulation devraient être installés à toutes les intersections, entre les rues Amherst et d'Iberville. De plus, des mesures de ralentissements de la circulation devraient être mises en place pour faciliter et sécuriser sa traversée et ainsi favoriser l'union des quartiers au nord et au sud de l'emprise du futur boulevard.

2. Un prolongement dégagé, en tout respect du patrimoine

Dans le même sens, nous accueillons favorablement la proposition de prolongement de la rue de la Commune, dans l'optique où il se ferait en surplomb de l'emprise ferroviaire et en respect des éléments patrimoniaux naturels et industriels du site. En plus d'offrir un contact visuel avec le fleuve, un tel prolongement participerait à la réappropriation des berges par la population du secteur. Celle-ci serait d'autant plus forte avec l'intégration d'une dimension piétonne, prenant la forme d'une promenade fluviale.

3. Une connexion au réseau de transport macro mieux adaptée aux milieux de vie limitrophes

L'aménagement de l'arrivée en ville par le pont Jacques-Cartier devrait être revu dans une perspective plus urbaine et respectueuse des milieux locaux de part et d'autre du pont. À cet égard, la tête du pont devrait donner sur un feu de circulation; une frontière explicite entre le réseau métropolitain à haute vitesse et le réseau local. Une série d'interventions, comme celle sur la rue Ontario devrait accompagner ces changements pour minimiser l'impact de la circulation de transit sur les milieux de vie.

4. Un transport en commun structurant et efficace

Le réseau de transport collectif devrait être renforcé sur l'ensemble du secteur afin de mieux desservir les résident.e.s, les travailleur.e.s et les visiteur.e.s. L'axe Notre-Dame devrait être privilégié pour l'implantation de lignes d'autobus à plus haute fréquence et d'un système de transport sur rails. La consolidation de cet axe historique devrait être préconisé pour le passage d'une infrastructure de transport collectif en provenance de l'est, dans une perspective durable et accessible à tou.te.s. Les actions menées à cet effet devraient être complémentaires au développement des autres infrastructures de transport à l'échelle métropolitaine.

5. Une plus grande place au transport actif

Les voies réservées au transport actif devraient être conservées et multipliées de façon à être prêtes à accueillir un nouveau bassin de population active. Le tracé de ces voies devrait se faire conjointement au développement du réseau de transport collectif et de manière à inciter son utilisation par le plus grand nombre de personnes possible. Le déploiement du réseau cyclable devrait être pensé en fonction des grandes infrastructures de transport métropolitaines, qui entravent actuellement les déplacements est-ouest, à la hauteur du pont Jacques-Cartier, et nord-sud, à la hauteur de l'axe Notre-Dame. Enfin, la connexion macro aux réseaux des autres arrondissements et des autres villes devraient être encouragée.

6. Des espaces piétons plus nombreux et de meilleure qualité

Les espaces piétons devraient être multipliés sur le territoire de façon organique et diffuse. Leur aménagement devrait être pensé dans une perspective de sécurité et d'accessibilité universelle. La plantation d'arbres offrant ombre et protection serait un autre bon moyen d'encourager l'achalandage de ces espaces, en offrant une protection aux intempéries pour les usagers. De plus, une attention particulière devrait être portée aux corridors de fort achalandage, comme les liens depuis et vers les stations de métro du secteur.

Milieux de vie complets

Enjeux et recommandations



OFFRE COMMERCIALE ET ALIMENTATION

- Artère commerciale
- Commerce d'alimentation
- Supermarché
- Marché
- Épicerie
- Fruiterie
- ◆ Boulangerie et pâtisserie
- Dépanneur
- Centre commercial

- Limite d'arrondissement de Ville-Marie
- Parc de Montréal



Source: Rayside Labossière.

Fond de carte: Ville de Montréal.

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
 Architecture Design Urbanisme

Milieux de vie complets

Enjeux et recommandations

7. Préserver et soutenir la mixité sociale dans le secteur

Le PPU du secteur des Faubourgs représente une occasion de planifier l'intégration d'une offre considérable de logements sociaux et familiaux, en articulation avec les objectifs du futur règlement d'inclusion de la Ville de Montréal. Il importe également de travailler au maintien de loyers commerciaux abordables, lesquels participent à la richesse de l'offre de proximité. Ces mesures assureraient que la population à faible ou modeste revenu puisse demeurer dans le secteur et continue de contribuer à sa relance socio-économique.

8. Un tissu civique au coeur du bien-être de tous

Le PPU doit garantir l'accessibilité des espaces publics, des espaces civiques et des espaces verts (parcs, espaces récréatifs, bibliothèques, centre communautaire, etc.) pour le bien-être des résidents. Pour cela, il est recommandé que le PPU prévoie en amont l'implantation de nouveaux services et équipements dans la zone en requalification et le quartier à consolider, et oriente l'aménagement du domaine public pour le rendre inclusif et convivial, en particulier pour les populations marginalisées.

9. Anticiper la complémentarité des rues commerciales

Le PPU doit orchestrer la complémentarité entre les nouveaux développements commerciaux et les concentrations commerciales existantes, tant locales que métropolitaines. Pour ce faire, il est nécessaire de concevoir les artères commerciales comme des pôles communautaires au coeur du quartier et d'y réduire fortement la circulation de transit par un aménagement soigné du domaine public.

10. Un quartier durable et exemplaire

Le PPU doit instaurer un cadre de planification pour assurer le développement et la consolidation d'un quartier durable et exemplaire sur les plans de la performance environnementale et de la mixité sociale.

Architecture, patrimoine et paysages

Enjeux et recommandations



ACCÈS AU FLEUVE

Type d'accès au fleuve

-  Accès primaire (accès direct à l'eau)
-  Accès secondaire (accès pour les embarcations)
-  Accès tertiaire (contact visuel et accès à la rive, mais non à l'eau)
-  Accès visuel
-  Vue vers le fleuve

-  Berges accessibles
-  Berges inaccessibles

Catégories d'accès

-  Parc et espace vert
-  Plage et anse
-  Site d'intérêt historique
-  Quai et jetée
-  Parc nautique
-  Limite d'arrondissement de Ville-Marie
-  Parc de Montréal



Source: Rayside Labossière.

Fond de carte: Ville de Montréal.

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme

Architecture, patrimoine et paysages

Enjeux et recommandations

11. Des projets nouveaux qui s'inspirent du tissu existant

Plusieurs éléments du bâti typique du quartier (volumétrie, ambiance, détail architectural et granularité) et de son organisation spatiale contribuent directement à la convivialité du domaine public et à la richesse de la vie communautaire. Ces caractéristiques doivent se retrouver dans les nouveaux projets du sud du secteur et ce, même à des densités plus élevées.

12. Un patrimoine industriel et institutionnel à mettre en valeur dans le respect de l'histoire du lieu

Le développement du secteur devrait orchestrer la préservation et la mise en valeur de ses actifs industriels et institutionnels, qui en définissent le paysage depuis toujours. De plus, l'identité des anciennes fonctions que l'on y retrouvait devrait être considérée comme un actif insolite sur lequel s'appuyer afin de proposer un développement en respect de l'esprit du lieu et de ses composantes humaines, paysagères et patrimoniales.

13. Inventer un rapport durable au Fleuve et au Pied-du-Courant

Le PPU devrait favoriser l'accès public et continu aux berges afin de reconnecter le Vieux-Montréal au Centre-Sud. Il devrait aussi privilégier les percées visuelles et les points de vue sur le fleuve. La création d'espaces publics le long des berges, comme le parc Somher sur le site de Molson, est une excellente proposition. Les nouveaux espaces publics du secteur devraient être encadrés par des façades ouvertes et des activités qui contribueront à leur animation.

14. Un domaine public convivial et sécuritaire

La circulation automobile dans le secteur a des impacts tant sur le bien-être que sur la qualité de l'aménagement du quartier, notamment sur les grands axes. Le cadre piétonnier devrait y faire l'objet d'un traitement exemplaire: une vision d'artère locale devrait être privilégiée, et non celle d'axe de transit, afin de contribuer à la santé et à la sécurité des résidents. Il est donc de première importance que le PPU prévoit de rééquilibrer l'aménagement du domaine public au profit de la communauté locale et des familles (espaces publics, verdissement, rues sécuritaires).

Vie communautaire

Enjeux et recommandations



ESPACES PUBLICS, SOCIAUX ET COMMUNAUTAIRES

Services publics

- Culture et éducation
- Santé et services sociaux
- Logement
- Environnement
- Sports et loisirs

Limite d'arrondissement de
Ville-Marie

Parc de Montréal



Source: Rayside Labossière.

Fond de carte: Ville de Montréal.

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme

Vie communautaire

Enjeux et recommandations

15. Des équipements accessibles à l'ensemble de l'écosystème communautaire local

Les futurs projets devraient intégrer de nombreux équipements et services accessibles en priorité aux organismes communautaires locaux. Il serait ainsi nécessaire de prévoir un centre communautaire qui desservirait le sud du secteur, en forte synergie avec une école publique et un parc.

16. Des écoles communautaires et intégrées

L'école publique est un lieu tout indiqué pour constituer un noeud communautaire et faire cohabiter plusieurs usages au sein d'un même bâtiment, comme des espaces communautaires, culturels et récréatifs. La planification de ce super-équipement devrait se faire en amont des futurs projets et comprendrait l'aménagement d'un espace public ludique, récréatif et vert en relation directe avec le cadre urbain et en synergie avec d'autres équipements (culture, loisirs, etc).

17. Prévoir les besoins en équipements et en services publics sur le long-terme

Il est impératif que le PPU permette à la fois d'anticiper les nouveaux besoins de la population et de répondre aux pénuries déjà soulevées par la communauté locale. Pour cela, il importe d'effectuer dès l'adoption du PPU les réserves de terrains et les acquisitions nécessaires à l'implantation des nouveaux services qui seront requis pour éviter la constitution d'un quartier sans équipements publics.

18. Des tiers-lieux au coeur de la cohésion du secteur des Faubourgs

Nous recommandons la planification d'espaces de rencontre et de socialisation non-commerciaux dans les nouveaux développements immobiliers. Ces lieux d'ancrage doivent être conçus comme des espaces ouverts de partage civique. Leur animation organique nourrit leur rôle d'interface et de lieux de rassemblement entre des populations issues de milieux différents.



Janvier 2018

ACCÈS AU PONT JACQUES-CARTIER

Virage à droite sur la rue Ontario



1 SOMMAIRE

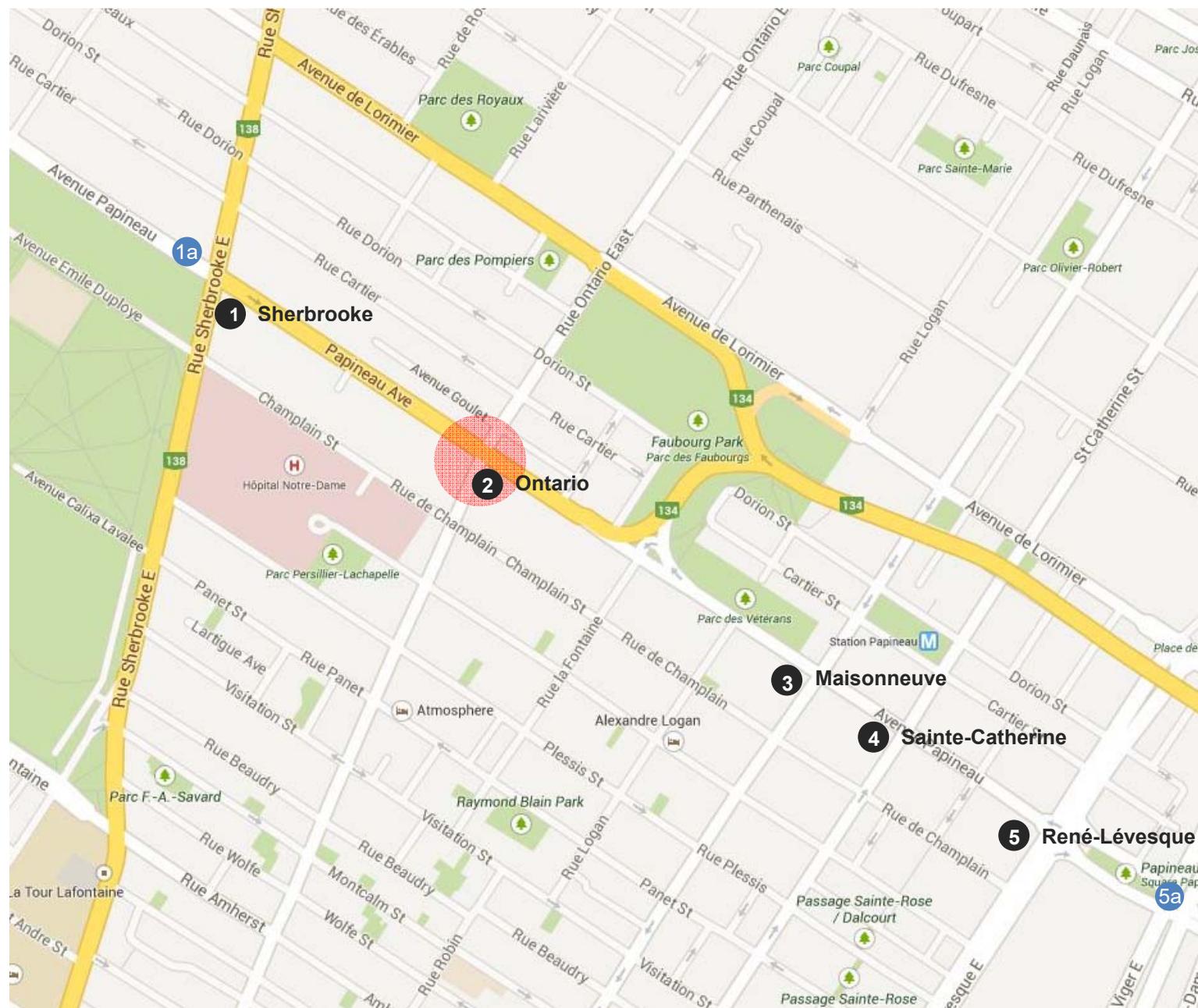
Ce présent rapport fait l'étude des nombreux accès menant au pont Jacques-Cartier, plus particulièrement celui de l'intersection Ontario/Papineau. Cette artère commerciale locale vit un enjeu majeur de congestion, ce qui nuit grandement à sa vitalité. Basé sur une étude réalisée en 2013 par l'équipe de Rayside Labossière et appuyée par une étude réalisée par Les services Exp inc. pour la Ville de Montréal en 2017, le rapport permet de définir la quantité de voitures qui accède au pont via la rue Ontario et les autres points d'accès ainsi que d'entrevoir l'impact d'une redistribution de ces véhicules sur les autres artères de transit. Les comptages ont été réalisés à deux moments de la journée, soit en heure de pointe en après-midi (16-17h) et entre 13h-14h. Le statut de la rue Sainte-Catherine (ouverte ou fermée) fut aussi considéré. La faible proportion de véhicules empruntant la rue Ontario, n'atteignant que 6%, peut nous laisser envisager d'autres alternatives de déplacement vers le pont et vient appuyer les demandes répétées des acteurs locaux.

Proportion d'automobiles accédant au pont pour chaque voie d'accès en HPPM

Entre 16h et 17h		Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
1a	Papineau (au nord de Sherbrooke)	31%	31%
1	Sherbrooke	14%	11%
2	Ontario	6%	7%
3	Maisonneuve	15%	16%
4	Sainte-Catherine	4%	-
5	René-Lévesque	12%	14%
5a	Papineau (au sud de René-Lévesque)	11%	15%
	Total	95%	94%

6 % Des automobilistes empruntent la rue Ontario pour accéder au pont en HPPM.

Intersections à l'étude



Carte synthèse de la séance du comité-conseil TACS sur les enjeux de déplacement, mars 2011

