

# SECTEUR DES FAUBOURGS

Mémoire présenté par

**RAYSIDE** | LABOSSIÈRE

Avril 2019



## **Mémoire sur le PPU du secteur des Faubourgs**

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal  
Le 4 avril 2019

### **Rédaction**

Rayside Labossière

### **Contact**

Kenny Harrouche  
kenny.harrouche@rayside.qc.ca  
514.935.6684 #217

Xavier Santerre  
xavier.santerre@rayside.qc.ca  
514.935.6684 #222

### **Crédits photographiques**

Couverture: Groupe Mach, Rayside Labossière

À moins d'indication contraire, les photographies du document ont été produites par Rayside Labossière.

# TABLE DES MATIÈRES

1	Sommaire	03
2	Rayside Labossière   Une entreprise à vocation sociale engagée dans son milieu	
	Préoccupations de développement urbain social	04
	Implication dans le Centre-Sud	05
3	Comité d'accompagnement des grands projets du centre-sud	
	Objectifs de la démarche	07
	Un processus parallèle	08
	Les grandes rencontres	09
4	Enjeux et recommandations	
	Transport et déplacements	10
	Milieux de vie complets	14
	Architecture, patrimoine et paysage	18
	Vie communautaire	22
5	Conclusion	26
6	Annexe	
	Accès au pont Jacques-Cartier: Virage à droite sur la rue Ontario	28



Quatuor

Square Viger

Radio-Canada

Brasserie Molson

SAQ

Portes  
Sainte-Marie

Tête de pont

Pôle Fullum

Sûreté du  
Québec

# 1 SOMMAIRE

Le secteur des Faubourgs est un territoire complexe composé d'identités multiples à l'est de l'arrondissement de Ville-Marie. Fragmenté par les infrastructures de transport et les grands projets du XX<sup>e</sup> siècle, le secteur subit aujourd'hui les impacts de la lourde circulation routière et de l'omniprésence de l'automobile et du camionnage. Le pont Jacques-Cartier et ses voies d'accès créent une coupure majeure entre les parties est et ouest du secteur des Faubourgs, et cette cicatrice est particulièrement visible entre les rues de Lorimier et Papineau et sur les rues Ontario et Ste-Catherine Est.

Autrefois un dense faubourg ouvrier, le sud du secteur a été presque entièrement désarticulé par le passage de l'autoroute Ville-Marie et l'implantation de larges pôles d'emploi. Les grands îlots que l'on y retrouve créent un environnement urbain hostile, en discontinuité des quartiers résidentiels du nord du secteur. Bien que le fleuve se trouve à proximité, l'accès aux berges et leur mise en valeur demeurent pour l'instant considérablement limités par les activités portuaires et industrielles.

L'histoire industrielle du quartier est présente dans l'ensemble du secteur des Faubourgs. Alors que certaines industries et institutions étaient intégrées plus finement dans la trame urbaine (comme dans les environs des rues Panet, Visitation, Fullum et Parthenais), d'autres éléments ont eu un impact négatif sur le tissu urbain en créant d'importants terrains vacants ou sous-utilisés, comme les sites de la Brasserie-Molson, de Radio-Canada, des Portes Sainte-Marie, de JTI-Macdonald ou de la Sûreté du Québec.

Ce secteur est aujourd'hui voué à se transformer de façon significative par l'émergence de grands développements immobiliers qui vont redéfinir le paysage urbain de la partie sud. L'intégration de ces projets à la réalité socio-territoriale du Centre-Sud demeure un enjeu de premier plan, tout comme le réaménagement des axes routiers et des grandes propriétés qui fracturent actuellement le secteur.

À travers les nouveaux développements, il est estimé que le secteur des Faubourgs va accueillir environ neuf mille nouveaux résidents, dont mille enfants de 0 à 18 ans. La population actuelle du secteur étant de trente mille personnes, cela représente un ajout de 30%, ainsi que de nombreux nouveaux emplois.

Au cœur de ces transformations, le domaine public et les espaces civiques représentent des lieux d'intervention prioritaires pour répondre aux besoins existants de la communauté et des familles, et assurer la cohabitation des travailleur.se.s et des résident.e.s. Le PPU permet aussi d'anticiper la densification résidentielle comme une opportunité pour l'ajout de services de proximité et d'espaces publics de qualité (écoles, bibliothèques, centres culturels mais aussi places publiques, parcs et rues).

Empreint d'un héritage historique considérable et regroupant plusieurs territoires identitaires, le secteur des Faubourgs comporte une importante mixité sociale qui doit être préservée, notamment par des stratégies d'habitation inclusives et adaptées à la réalité des quartiers centraux. Le maintien des familles et des populations vulnérables représente en soi un élément fondamental d'un développement durable et exemplaire du secteur. La relance socio-économique du secteur des Faubourgs ne peut se faire qu'avec la contribution de la communauté qui l'habite depuis toujours.

En plus d'être un quartier résidentiel, le secteur accueille plus de vingt mille emplois dans de multiples secteurs d'activité. Principales artères commerciales, les rues Sainte-Catherine Est et Ontario sont de véritables coeurs de quartier et comportent d'importantes concentrations d'activités locales. La complémentarité de cette offre de proximité avec de nouveaux commerces de destination doit être analysée à travers l'importance de ces artères comme espaces collectifs. À l'heure actuelle, la circulation de transit et l'accès au pont ont des conséquences négatives sur la rue Ontario. Il est urgent de revoir complètement l'accès au pont depuis cette rue pour assurer la pérennité de sa vocation locale.

**Nous croyons que le PPU du secteur des Faubourgs représente une opportunité majeure de requalifier les fractures urbaines du sud du secteur et d'orchestrer une réponse forte aux enjeux socio-économiques du quartier.**

**Nous recommandons que le PPU prévoie en amont les besoins de la population actuelle et future du secteur (offre de services publics, logement et aménagement du territoire) et les outils nécessaires pour y répondre (réserves de terrain, acquisitions, financement, etc.).**

## 2 RAYSIDE LABOSSIÈRE | UNE ENTREPRISE À VOCATION SOCIALE ENGAGÉE DANS SON MILIEU

### Préoccupations de développement urbain social

Poursuivant la vocation sociale de son fondateur, Rayside Labossière participe à l'élaboration de projets architecturaux et urbains qui visent à améliorer le cadre de vie des Montréalais, peu importe leur profil socio-économique. Depuis sa fondation, la firme se consacre à la production de bâtiments établissant une nouvelle harmonie entre l'édifice, le quartier et l'occupant et participe à la réalisation de dossiers sur la transformation des milieux qui tiennent compte des besoins de la population. L'équipe joue un rôle qui dépasse bien souvent celui du professionnel et accompagne les individus et les groupes dans toutes les sphères du développement de projets porteurs pour la communauté.

D'ailleurs, la plupart des projets du bureau sont directement liés au milieu social et communautaire : centres de la petite enfance, locaux pour des organismes communautaires, logements sociaux, réfections d'écoles, etc. L'équipe croit profondément que les questions d'aménagement, de développement social et d'action communautaire sont non seulement fondamentales, mais complémentaires.

Par sa participation à plusieurs comités de développement local et lieux de concertation, l'équipe de Rayside Labossière est fortement liée aux réseaux de planification et de revitalisation urbaine à Montréal et particulièrement dans les quartiers centraux. La firme est active dans plus d'une trentaine d'organismes — tables de quartier, conseils d'administration, regroupements sectoriels, comités de travail, etc. — œuvrant de près ou de loin dans le domaine de l'urbanisme social. L'implication bénévole de l'équipe auprès des groupes communautaires et des lieux de concertation est dictée par la détermination de l'équipe à améliorer la qualité des milieux de vie, dont ceux où la défavorisation est importante. La firme a par ailleurs joué un rôle fondamental en amenant des institutions publiques à s'impliquer dans plusieurs dossiers phares du développement de quartiers montréalais.

Depuis l'an 2000, la firme a contribué à hauteur de près de trois millions de dollars au développement social de Montréal, soit plus ou moins l'équivalent de la totalité de ses bénéfiques.

L'équipe travaille avec différents outils urbanistiques, comme la cartographie, pour amener les acteurs de développement issus du milieu social et communautaire à s'approprier les enjeux de transformation des quartiers centraux et à jouer un rôle de premier plan dans les projets qui changent le visage de leur milieu. La pratique de Rayside Labossière s'appuie en ce sens sur la reconnaissance du rôle déterminant que joue l'organisation physique de la ville dans la résolution des différents enjeux urbains (sociaux, économiques, culturels, environnementaux, démocratiques, etc.).



Façade des bureaux de Rayside Labossière, 1215 rue Ontario Est

## Implication dans le Centre-Sud



Parking Day sur la rue Ontario, 2013

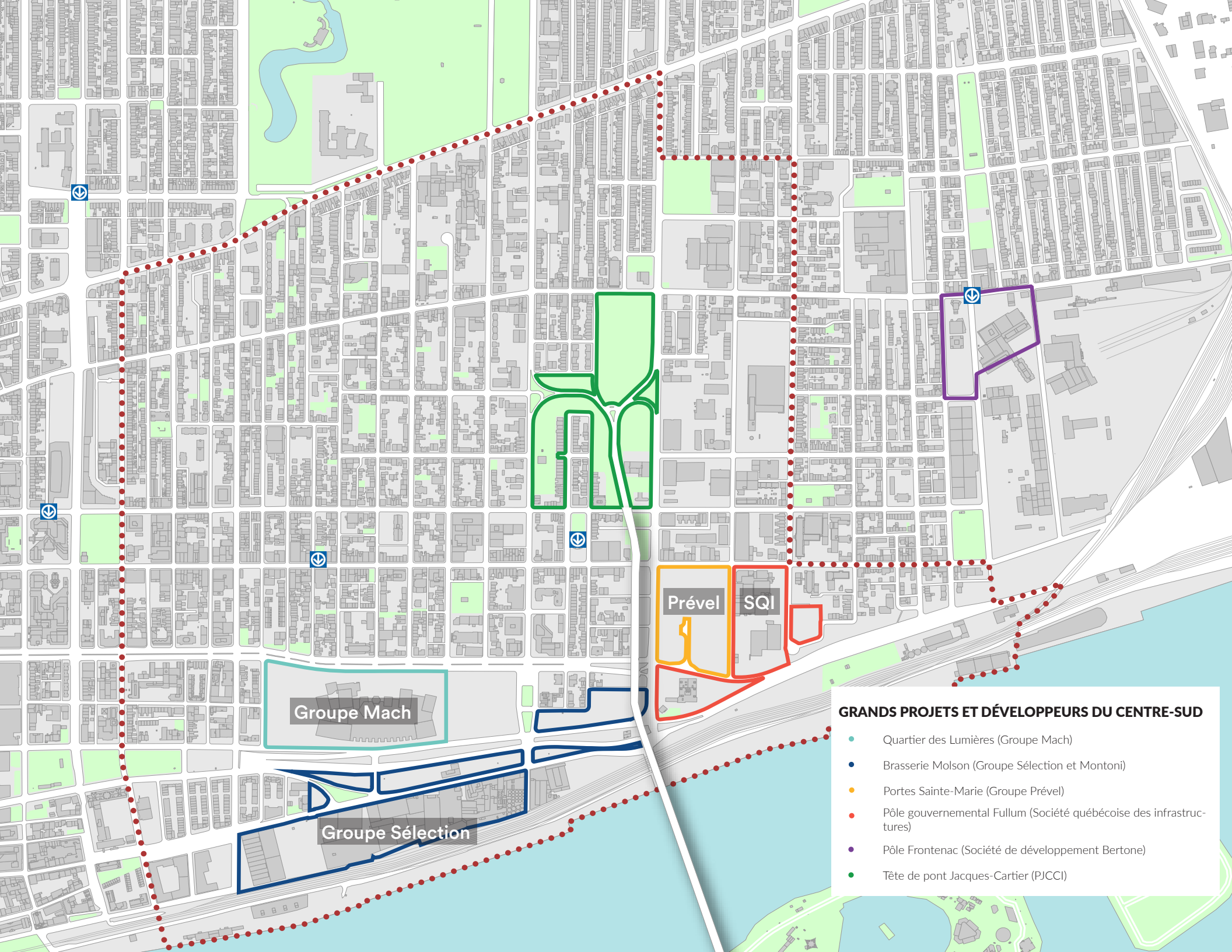


Vue vers l'est du secteur des Faubourgs, depuis l'intersection du boul. René-Lévesque et de la rue Montcalm

Rayside Labossière est impliquée dans le Centre-Sud depuis de nombreuses années. En effet, Rayside Labossière offre un support à de nombreux organismes locaux à la recherche d'une expertise dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture. La firme accompagne notamment la corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, Habiter Ville-Marie, Tous pour l'aménagement du Centre-Sud, le Comité de déplacement local, Voies culturelles des Faubourgs, le Groupe d'intervention Sainte-Marie en plus de coordonner le Comité d'accompagnement des grands projets Centre-Sud (CAGPCS). La firme tente avec eux d'identifier les éléments de consensus et d'élaborer une vision concertée à transmettre aux instances publiques.

Établi sur la rue Ontario depuis 2005, l'impact positif de Rayside Labossière sur la communauté du Centre-Sud s'est manifesté par la mise sur pied de plusieurs initiatives. La construction d'un édifice écologique avec une grande vitrine donnant sur rue est un exemple concret de la volonté de la firme d'être ouverte sur son milieu. L'installation, à l'été 2015, d'un mobilier urbain original en façade de notre bureau illustre bien ses efforts de dialogue avec la population du secteur des Faubourgs. La toiture verte, couronnée d'un potager et de deux ruches, est ouverte depuis aux passants qui désirent jeter un coup d'œil, et de bénéficier d'une vue sur le quartier. La trentaine d'employés de Rayside Labossière est active dans le quartier, que ce soit par l'utilisation des transports, des commerces de proximité et des espaces publics. Enfin, les deux associés principaux, Ron Rayside et Antonin Labossière, habitent dans le Centre-Sud depuis respectivement 40 ans et 15 ans et contribuent activement à la vie communautaire.

On peut donc souligner que Rayside Labossière s'estime directement impliquée dans les transformations que va connaître le Centre-Sud dans les prochaines années. La firme se fait un devoir de se positionner comme un agent de changement dans son milieu et de transmettre son point de vue sur les projets en cours.



**GRANDS PROJETS ET DÉVELOPPEURS DU CENTRE-SUD**

- Quartier des Lumières (Groupe Mach)
- Brasserie Molson (Groupe Sélection et Montoni)
- Portes Sainte-Marie (Groupe Prével)
- Pôle gouvernemental Fullum (Société québécoise des infrastructures)
- Pôle Frontenac (Société de développement Bertone)
- Tête de pont Jacques-Cartier (PJCCI)



### 3 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.

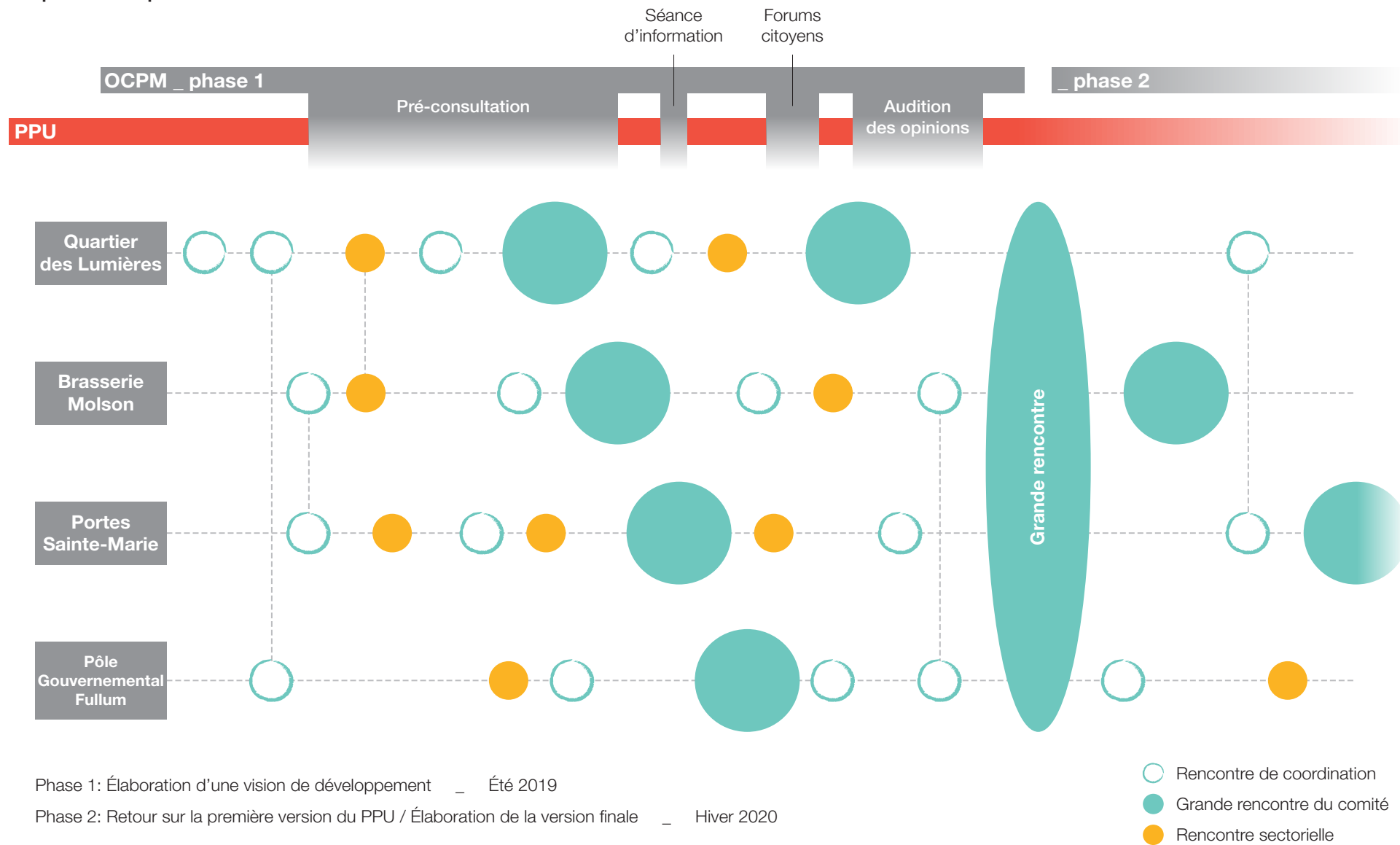
Il est important de souligner que la démarche du comité d'accompagnement se veut entièrement complémentaire au processus de consultation initié dans le cadre de l'élaboration du PPU des Faubourgs. La démarche menée par la ville s'échelonne cependant jusqu'à la mi-2020. Dans cette optique, l'objectif 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

## Un processus parallèle

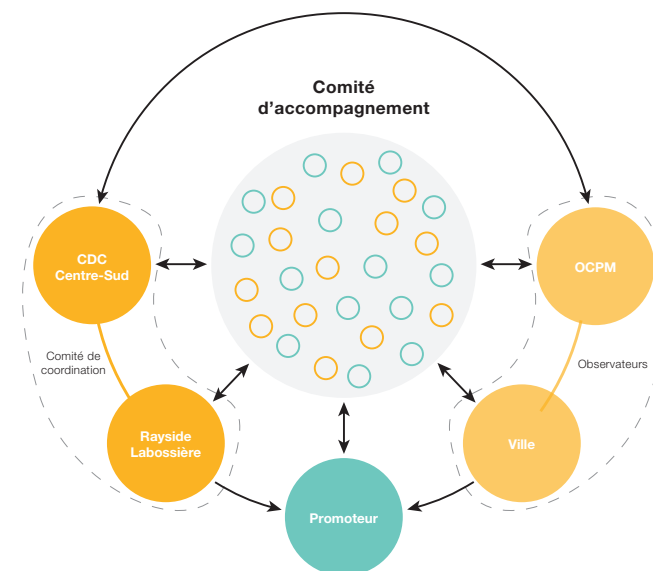


## Les grandes rencontres

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

## 4 ENJEUX ET RECOMMANDATIONS

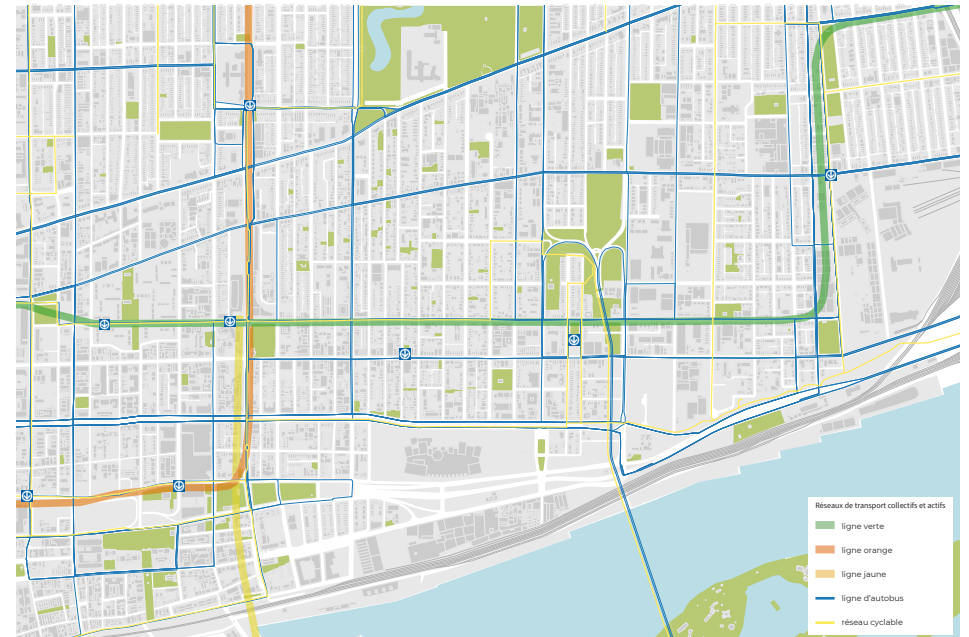
### Transport et déplacement

La construction d'infrastructures de transport métropolitaines a eu l'effet de morceler le territoire du Centre-Sud au cours du XXe siècle. D'une part, le tracé du pont Jacques-Cartier divise le secteur dans un axe est-ouest; d'autre part, la rue Notre-Dame le divise dans l'axe nord-sud. La vitesse de croisière et l'achalandage élevés de ces artères les rendent extrêmement difficiles à traverser et amplifient l'effet d'enclavement du secteur. Dans les deux cas, l'emprise principale de l'infrastructure est accompagnée de bretelles et de voies de service qui complexifient d'autant plus les déplacements au sein du territoire. Ensemble, elles ont un impact négatif non négligeable sur la qualité de vie de tous les usagers du Centre-Sud. La sécurisation des déplacements est souvent au coeur des débats du quartier, comme c'est le cas pour les élèves des écoles Garneau et Pierre-Dupuy, située tout près de la tête du pont.

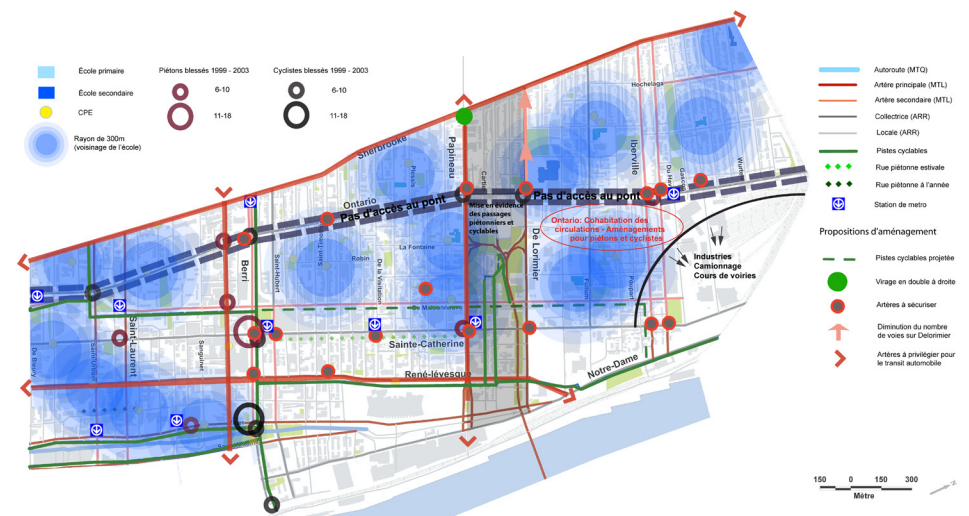
Différentes actions ont été menées au fil des années dans le but de réduire l'embouteillage et de permettre à cette artère commerciale d'agir à titre d'épine dorsale pour le quartier. C'est le cas, par exemple, de la campagne de Rayside Labossière pour interdire les virages à gauche sur la rue Ontario, en provenance de l'est, et de celle amorcée en 2011 afin d'interdire les virages à droite sur la rue Ontario, en provenance de l'ouest, pour se rendre au pont Jacques-Cartier (voir Annexe). Cette seconde démarche n'a toutefois jamais été réalisée.

En parallèle, les réseaux de transport collectif sont soit insuffisants, soit saturés. Bien que le système de métro desserve assez bien le territoire, son utilisation plus répandue rend les déplacements de plus en plus difficiles. La nouvelle population qui fréquentera le Centre-Sud au terme de la réalisation des grands projets prévus surchargera sans doute le réseau, si la tendance se maintient.

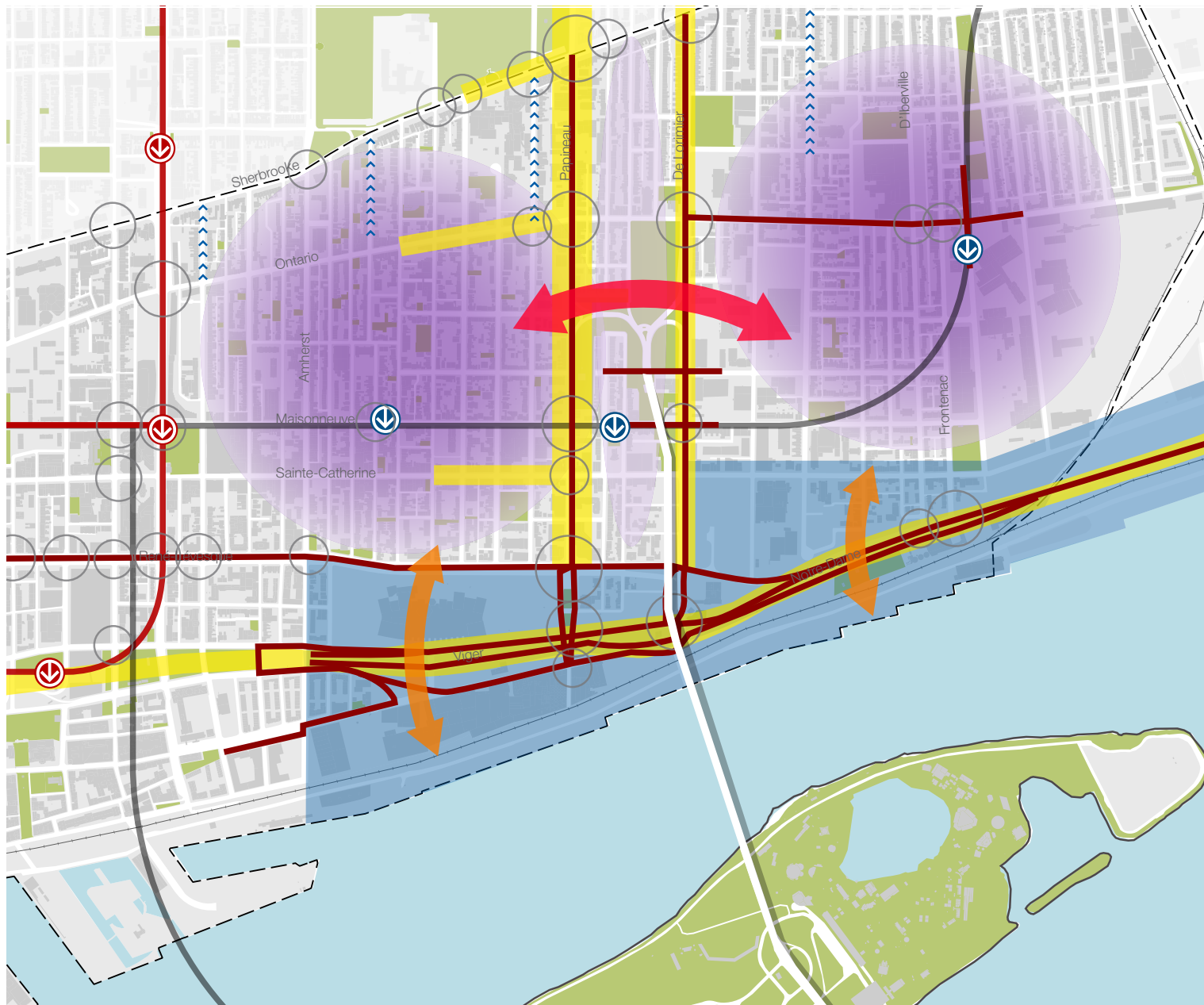
Du côté du service par autobus, les lignes situées sur les rues Ontario, Papineau et René-Lévesque, entre autres, sont constamment aux prises avec les congestions occasionnées par la circulation de transit. Les lignes d'autobus passant sur les rues locales n'offrent toutefois pas la fréquence requise pour contrebalancer le poids du réseau sur les grands axes. De plus, les arrêts d'autobus sont très peu conviviaux, surtout pour les populations fragilisées. Un nouveau mode de transport collectif, structurant et performant, pourrait être implanté pour pallier à l'inefficacité du réseau actuel.



Carte des réseaux de transport dans le Centre-Sud



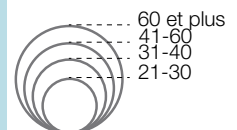
Carte synthèse de la séance du comité-conseil TACS sur les enjeux de déplacement, mars 2011



## 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

Le présent aménagement du secteur des Faubourgs est conçu de manière à favoriser les déplacements motorisés: de grandes barrières constituées par les infrastructures de transport métropolitaines, des voies larges destinées à la circulation de transit, des espaces piétons minéralisés et en trop petite quantité, un réseau cyclable désorganisé, etc. Malgré tout, dans la même étude de 2015, le RTM stipule que le transport actif est utilisé par 30% de la population du Centre-Sud.

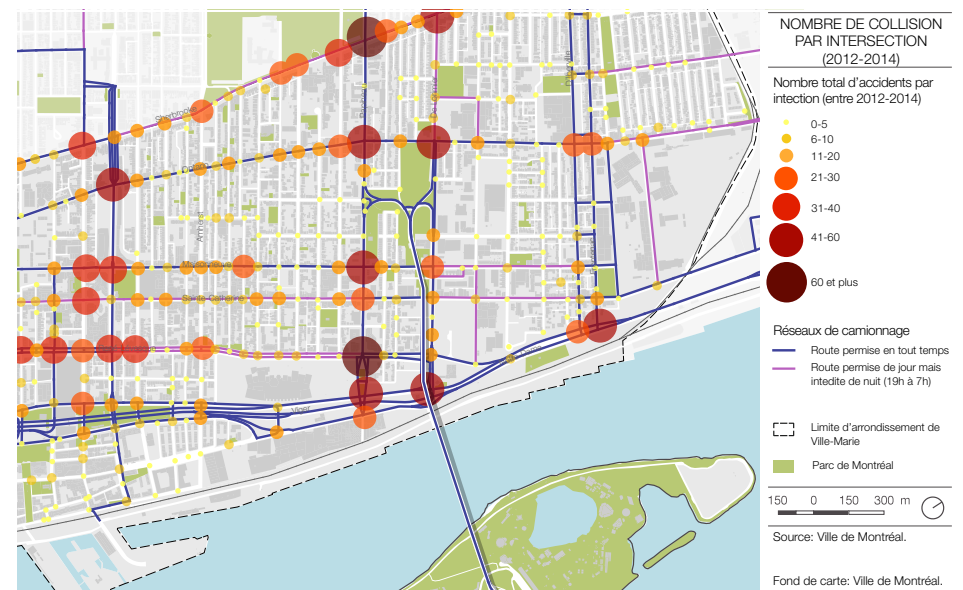
Il y a cependant peu d'espaces de qualité dédiés aux piéton.ne.s dans le quartier. Par exemple, une canopée plus fournie pourrait offrir un abri aux piéton.ne.s et ainsi favoriser les déplacements à pied, sans parler des bienfaits environnementaux et psychologiques. Actuellement, certains axes offrent une canopée intéressante, mais ceux-ci sont en trop petit nombre et ils sont rarement des axes de circulation privilégiés; c'est, entre autres le cas des rues menant aux points de service du réseau de transport en commun. Le manque de mobilier urbain aussi est problématique dans la mesure où les gens n'ont aucun endroit pour prendre une pause où pour socialiser. La présence d'un haut débit de camionnage a aussi un impact sur la sécurité des piétons dans le secteur. Qu'il s'agisse d'intersections dangereuses ou de trottoirs trop étroits, les piétons doivent actuellement redoubler de prudence. La rue Notre-Dame Est, les abords du pont, l'autoroute Ville-Marie et le boulevard René-Lévesque constituent les axes les moins sécuritaires pour les piétons et pour les cyclistes.

Les déplacements à vélo et les autres modes de transport actifs sont grandement complexifiés par le passage des grands axes de transit. La discontinuité du réseau cyclable entre les portions est et ouest, au niveau du pont Jacques-Cartier, et les portions nord et sud, au niveau de l'axe Ville-Marie constitue un obstacle notable aux déplacements en transport actif. Il est important de noter que le manque de pistes cyclables de qualité entraîne une présence accrue de cyclistes sur les rues Ontario, Sherbrooke, Amherst et les prolongements des rues Maisonneuve et René-Lévesque.



L'espace piéton en bordure de la rue Notre-Dame Est

Source: Google



Le réseau de camionnage et les intersections dangereuses

### 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.

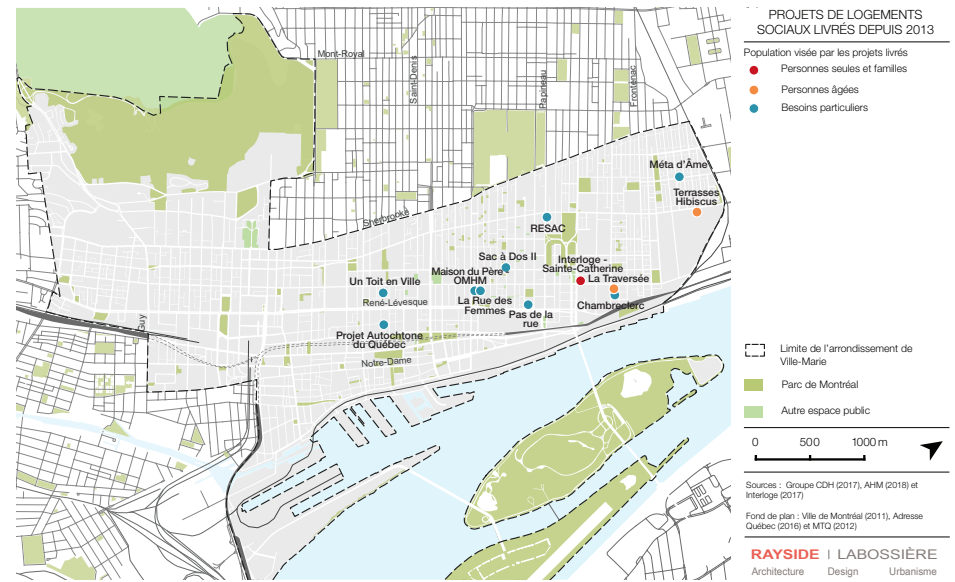
## Milieux de vie complets

La population du Centre-Sud est caractérisée par une proportion importante de jeunes adultes et de ménages composés d'une seule personne, ainsi que par une population à faible revenu composée essentiellement de locataires. L'un des principaux enjeux du développement du secteur est le maintien de la population résidente en parallèle des nouveaux développements résidentiels et de l'attractivité renouvelée de l'est de l'arrondissement.

Malgré l'importance du développement immobilier qu'a connu l'arrondissement de Ville-Marie au cours des dernières années, seule une infime part des logements construits ont été des logements sociaux (3,8% depuis 2005). Dans le secteur, près du tiers des familles avec enfants vivent en situation de surpeuplement. Le PPU des Faubourgs offre une opportunité de corriger ces tendances et de planifier une offre résidentielle mixte adaptée aux besoins des ménages les plus vulnérables.

De par les développements résidentiels à venir, le secteur des Faubourgs va accueillir environ neuf mille nouveaux résidents, dont mille enfants de 0 à 18 ans. La population actuelle du secteur étant de trente mille personnes, cela représente un ajout de 30%, ainsi de nombreux nouveaux emplois. Dans un contexte de densification résidentielle et de cohabitation entre des populations résidentes et transitoires, il est impératif que le PPU planifie en amont l'intégration d'espaces civiques (services publics, parcs, etc.) pour répondre aux besoins en espaces collectifs et offre des lieux de cohabitation à la rencontre de l'ancien et du nouveau.

En ce sens, nous saluons l'intention de l'arrondissement de créer un accès public aux berges du fleuve en continuité de la rue de la Commune ainsi que de multiples parcs et espaces publics sur les lots de la Brasserie Molson et de Radio-Canada. Ces propositions contribuent à la fois à la qualité de vie des résident.e.s et à la mise en valeur d'un patrimoine industriel, naturel et humain inhérent au secteur des Faubourgs. Nous espérons que ces nouveaux parcs seront encadrés de commerces et de tiers-lieux qui contribueront à leur animation et à leur sécurité à toute heure du jour, particulièrement pour les femmes.



Logements sociaux livrés dans l'arrondissement de Ville-Marie depuis 2013



Un milieu de vie riche et diversifié, en plein coeur du Centre-Sud





### 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

Alors que les nouveaux développements immobiliers du sud du secteur prévoient l'implantation d'une nouvelle offre commerciale, le PPU des Faubourgs devrait orchestrer la complémentarité entre ces nouveaux pôles et les rues commerciales existantes, en particulier la rue Sainte-Catherine Est, laquelle comporte une importante composante identitaire au carrefour des échelles métropolitaine et locale.

Outre sa nature commerciale, la rue Sainte-Catherine est effectivement un espace d'expression et une rue résidentielle au coeur du Centre-Sud. Il est souhaité que le PPU lui permettra de se réinventer en complémentarité des nouveaux développements commerciaux sans pour autant sacrifier son importance symbolique pour la communauté LGBTQ+ et la population locale. La piétonnisation estivale de l'artère est d'ailleurs l'une des mesures qui amplifient son rôle comme espace civique.

La convivialité du domaine public sur les artères commerciales du secteur est cependant parfois amoindrie par la présence d'une forte circulation de transit, notamment sur la rue Ontario. Il importe, dans le cadre d'une valorisation de ces pôles commerciaux de proximité, d'y revoir la place de l'automobile et de favoriser l'achalandage local par un aménagement soigné résolument axé sur le piéton.

Enfin, l'un des axes fondamentaux du PPU se doit d'être l'instauration d'un cadre de planification pour assurer le développement et la consolidation d'un quartier durable et exemplaire. Cette proposition implique tant des considérations liées à la performance environnementale des nouveaux bâtiments, mais aussi du quartier dans son ensemble. Cela signifie notamment la mise en place d'un contexte favorable à l'essor de la mobilité durable, l'intégration de logements sociaux et abordables dans les grands projets immobiliers ou encore la planification de la mixité des usages et des activités afin d'assurer un quartier des courtes distances.



Exposition *Juxtaposition*, à la Galerie blanc, coin des rues Wolfe et Sainte-Catherine



Congestion à l'heure de pointe sur la rue Ontario

Source: J. Nadeau



### **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 paysage

Le secteur des Faubourgs possède une variété de styles architecturaux du fait de son héritage historique et des identités multiples qui le composent. Le cadre bâti résidentiel que l'on retrouve dans le nord du secteur et qui est constitué de plex et de lots étroits est attrayant pour les familles et favorise le développement d'une riche vie communautaire. Il permet en outre de limiter l'isolement social et de favoriser le développement de logement locatif. En ce sens, il représente le tissu urbain le plus susceptible de répondre aux aspirations des ménages montréalais, comme en témoigne l'énorme intérêt des acheteur.e.s et des locataires de la métropole pour le modeste triplex.

Plusieurs caractéristiques du bâti typique du quartier (volumétrie, ambiance, détail architectural et granularité) contribuent directement à la qualité du domaine public en induisant une animation organique de la rue (et de la ruelle) et en proposant une définition visuelle confortable et humaine de l'espace public. Les nouveaux développements du secteur devraient s'inspirer des qualités propres à ce type de tissu urbain pour les reproduire dans les projets immobiliers en cours et ce, même à des densités plus élevées.

Le traitement du rez-de-chaussée, de l'interface entre le domaine public et les espaces semi-privés revêt une grande importance dans les futurs développements pour que l'âme du nouveau secteur reflète celle du quartier existant. La riche vie communautaire du Centre-Sud est en effet grandement induite par les particularités de ce cadre bâti et il importe de favoriser l'intégration des nouveaux développements immobiliers en y prônant la continuité des éléments urbains qui nourrissent cette dynamique unique.



Façades résidentielles dans le Centre-Sud

Source: CDC Centre-Sud



## 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

Le secteur des Faubourgs possède également un important passé industriel qu'il convient de préserver et de mettre en valeur comme le complexe Molson, l'ancienne station de pompage Craig, le bâtiment de la Canadian Rubber Company of Montreal, l'ancien entrepôt frigorifique, le tunnel Beaudry et le bâtiment de Cité 2000. Le quartier abrite aussi des exemples marquants de patrimoine institutionnel, comme la caserne de pompiers de la rue Notre-Dame Est, la prison du Pied-du-Courant et son mur, ainsi que l'ancienne Maison de Radio-Canada. Le patrimoine du quartier est bâti, mais aussi culturel, à caractère intangible.

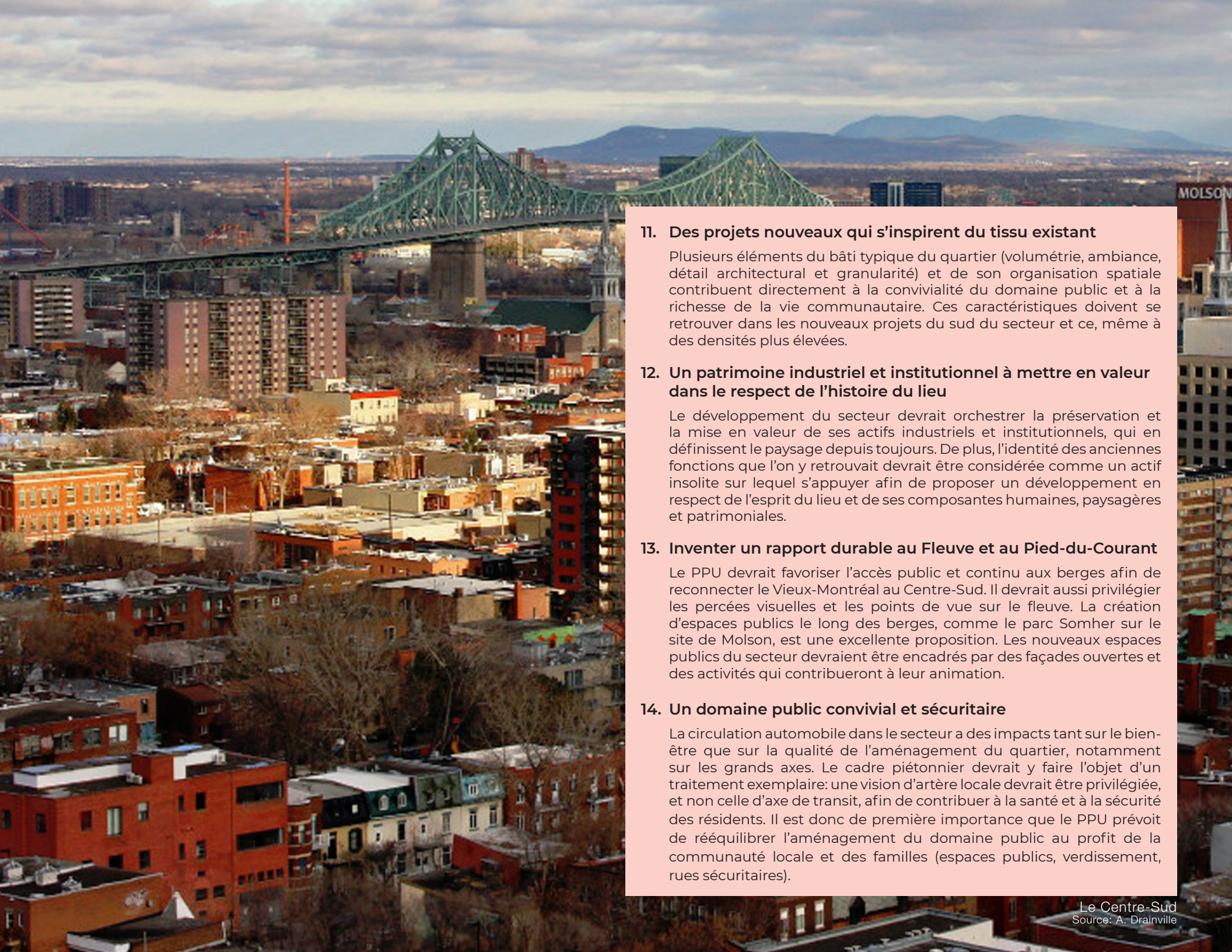
Finalement, le secteur du PPU possède des éléments paysagers uniques qui servent de points d'ancrage visuels, comme le fleuve Saint-Laurent, l'ensemble industriel de la Brasserie Molson et le pont Jacques-Cartier. Le PPU représente une occasion de rapprocher les citoyen.ne.s des berges et du transformer le rapport du quartier avec le fleuve, relation actuellement compliquée par la présence marquante des activités portuaires et industrielles. Dans cette optique, la création de nouveaux liens nord-sud prend toute son importance pour traverser la fracture actuellement tracée par ces activités. Soulignons de nouveau ici la pertinence du prolongement et du réaménagement des rues de la Commune et Notre-Dame tels qu'illustrés dans les intentions préliminaires de l'arrondissement.



Le paysage des berges du Centre-Sud



Patrimoine industriel et naturel des berges du Centre-Sud



### **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

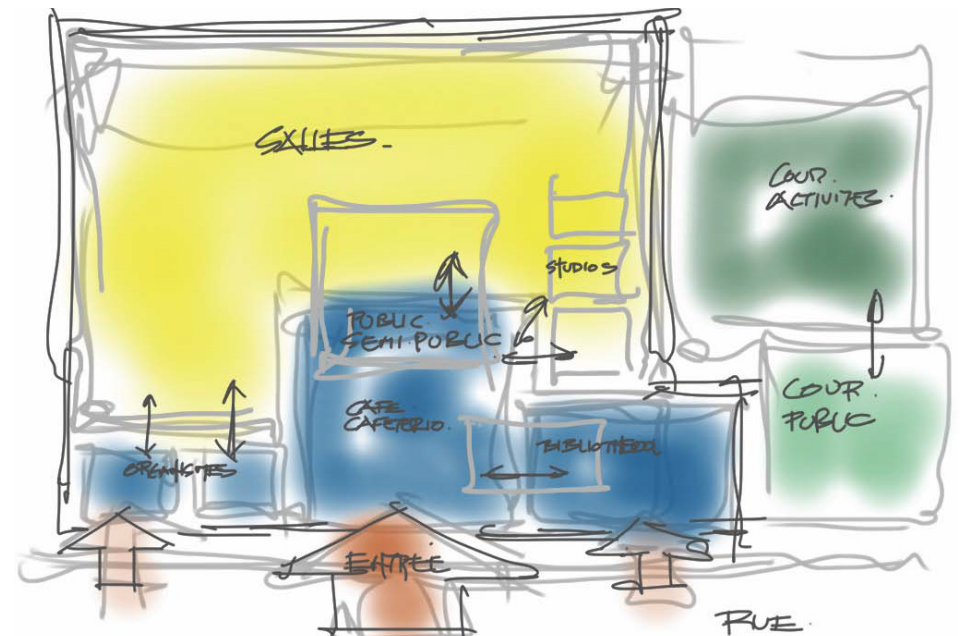
Comme plusieurs quartiers centraux, le secteur des Faubourgs comporte des lacunes en termes d'accessibilité aux services et aux équipements collectifs ainsi qu'en aménagement du territoire. De nombreux secteurs du centre-ville ont effectivement tardé à articuler leur fort développement résidentiel avec une offre suffisante en équipements et en espaces publics. Ces carences nuisent à la qualité de vie des résident.e.s, et en particulier à celle des ménages vulnérables, puisque ceux-ci sont particulièrement dépendants de l'offre locale en services publics.

Cette situation est plausible dans le sud du secteur des Faubourgs, autour des îlots en développement, où l'on peut déjà constater un manque évident d'espaces récréatifs (sports et loisirs), d'espaces verts ainsi que d'écoles et de centres de la petite enfance. Alors que les nouveaux projets vont ajouter neuf mille nouveaux résident.e.s, il est primordial de ne pas attendre la complétion de cette requalification pour réfléchir la vie communautaire du secteur, d'autant plus que les besoins existent à l'heure actuelle.

L'importance d'une école publique de qualité et de services communautaires au cœur du quartier est ici à souligner. Nous estimons que les écoles publiques ont le potentiel de générer une importance synergique avec la communauté qu'elles desservent en faisant preuve d'ouverture sur leur milieu et en regroupant plusieurs fonctions sociales et communautaires. La mutualisation de certaines fonctions peut ainsi inviter à un partage des espaces au sein de l'école, et peut partiellement adresser les enjeux d'accessibilité à des locaux abordables pour les organismes communautaires du quartier. Enfin, l'interface physique de l'école avec son milieu doit refléter cette ouverture par une architecture invitante et une localisation centrale, facilement accessible à pied.



l'école Pierre-Dupuy, son terrain sportif et l'église Saint-Eusèbe-de-Verceil



Croquis du partage d'espace potentiel dans les nouvelles écoles du Centre-Sud






## 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

L'un des principaux défis de la démarche de PPU sera de favoriser l'osmose entre la population et les occupant.e.s des nouveaux développements et des quartiers existants. Encore une fois, l'école publique joue un rôle de premier plan pour susciter cette cohabitation, tout comme les espaces de rencontre non-commerciaux (parcs, centre communautaire, places, etc.) qui sont à prévoir en amont afin de limiter les fractures physiques et sociologiques qui pourraient se tracer entre l'ancien et le nouveau.

Il est également nécessaire de prévoir la complémentarité de l'offre de services entre le quartier existant et les développements immobiliers du sud du secteur pour assurer que les populations de l'un et de l'autre soient amenées à fréquenter les deux sites au fil de leurs besoins journaliers. La planification de cette complémentarité doit prendre en compte les écarts socio-démographiques entre les deux populations, mais aussi et surtout l'aménagement physico-spatial des nouveaux ensembles pour inviter leur fréquentation par les résident.e.s actuel.le.s du quartier.



Place Émilie-Gamelin

Source: Quartier des Spectacles



Appropriation des espaces en marge du fleuve Saint-Laurent

Source: Village au Pied-du-Courant



### **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 verti 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.

## 5 CONCLUSION

Nous croyons que le PPU du secteur des Faubourgs représente une opportunité majeure de requalifier les fractures urbaines du sud du secteur et d'orchestrer une réponse forte aux enjeux socio-économiques du quartier.

Par ailleurs, nous recommandons que le PPU prévoie en amont les besoins de la population actuelle et future du secteur (offre de services publics, logement et aménagement du territoire) et les outils nécessaires pour y répondre (réserves de terrain, acquisitions, financement, etc.).

Ainsi, voici les recommandations issues de notre réflexion sur le secteur des Faubourgs:

1. Un boulevard urbain mieux intégré à la trame actuelle
2. Un prolongement dégagé, en tout respect du patrimoine
3. Une connexion au réseau de transport macro mieux adaptée aux milieux de vie limitrophes
4. Un transport en commun structurant et efficace
5. Une plus grande place au transport actif
6. Des espaces piétons plus nombreux et de meilleure qualité
7. Préserver et soutenir la mixité sociale dans le secteur
8. Un tissu civique au coeur du bien-être de tous
9. Anticiper la complémentarité des rues commerciales
10. Un quartier durable et exemplaire
11. Des projets nouveaux qui s'inspirent du tissu existant
12. Un patrimoine industriel et institutionnel à mettre en valeur dans le respect de l'histoire du lieu
13. Inventer un rapport durable au Fleuve et au Pied-du-Courant
14. Un domaine public convivial et sécuritaire
15. Des équipements disponibles et accessibles à l'ensemble de l'écosystème communautaire local
16. Des écoles communautaires et intégrées
17. Prévoir les besoins en équipements et en services publics sur le long-terme
18. Des tiers-lieux au coeur de la cohésion du secteur des Faubourgs



## 6 ANNEXE

Janvier 2018

# ACCÈS AU PONT JACQUES-CARTIER

*Virage à droite sur la rue Ontario*



## TABLE DES MATIÈRES

---

1	SOMMAIRE	1
2	CONTEXTE	5
3	UN ENJEU IMPORTANT POUR LE QUARTIER	6
4	MÉTHODOLOGIE	12
5	ANALYSES	13
6	PROPOSITIONS	16

---

### ANNEXE

ÉTUDE DE MOBILITÉ DES ABORDS DU PONT JACQUES-CARTIER (JUILLET 2017)

### Équipe de projet

Cueillette et compilation des données : Quentin Mollard

Analyses et montage du rapport: Clotilde Jutras-Marion, Christelle Proulx Cormier, Alexie Baillargon-Fournelle, Émilie Cormier et Ron Rayside

Photos : Clotilde Jutras-Marion

Graphisme : Louisa Rayside



## 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 OUVERTÉ	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
<b>1a</b>	Papineau (au nord de Sherbrooke)	31%	31%
<b>1</b>	Sherbrooke	14%	11%
<b>2</b>	Ontario	6%	7%
<b>3</b>	Maisonneuve	15%	16%
<b>4</b>	Sainte-Catherine	4%	-
<b>5</b>	René-Lévesque	12%	14%
<b>5a</b>	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

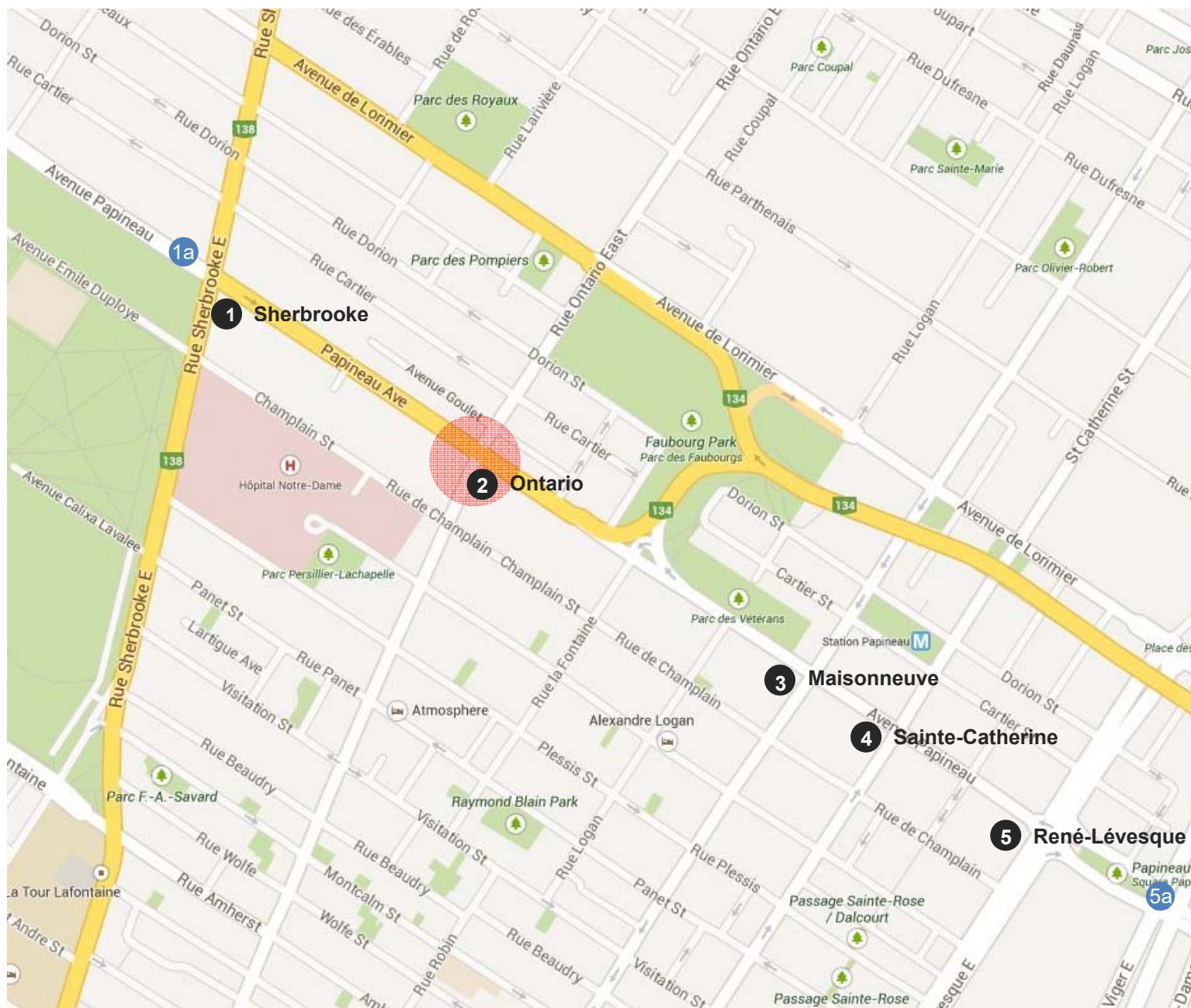


Tableau des fréquences de passage aux différentes intersections menant au pont Jacques-Cartier lorsque la rue Sainte-Catherine est ouverte

						Rue Sainte-Catherine OUVERTE à la circulation						
Intersection	Direction	Provenance	Durée du cycle de passage (feu vert)	Durée du cycle interdisant le virage (C.I.V)	Durée totale d'un cycle sur le carrefour	Nombre de passages moyen par cycle entre 13h et 14h	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 13 et 14h	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier (13-14h)	Nombre de passages moyen par cycle entre 16h et 17h	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 16 et 17h	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier (16-17h)	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du nord	n.d	n.d	n.d	39	n.d	60%	61.8	n.d	53%	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du sud	n.d	n.d	n.d	26.2	n.d	40%	54.8	n.d	47%	
<b>1</b>	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Est	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	5.5	0	8%	4.8	0	4%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Ouest	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	7	0	11%	12	0	10%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Papineau Nord	29 secondes	7.5 secondes	1 minute 1 secondes	26.5	4.5	41%	36	8	31%
<b>2</b>	Ontario / Papineau	Pont J.C	Ontario Ouest	28 secondes	7 secondes	1 minute 13 secondes	5.4	1.6	8%	6.8	n.d	6%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	5	1	8%	6.8	1	6%
	Ontario / Papineau	Pont J.C	Papineau Nord	45 secondes	n.d	1 minute 13 secondes	34	n.d	52%	55	n.d	47%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	24.4	n.d	37%	51	n.d	44%
<b>3</b>	Maisonneuve / Papineau	Nord	Maisonneuve Est	42 secondes	n.d	1 Minute 22 secondes	7.8	n.d	12%	17.8	n.d	15%
	Maisonneuve / Papineau	Nord	Papineau Sud	40 secondes	n.d	2 Minute 22 secondes	18.4	n.d	28%	37	n.d	32%
<b>4</b>	Sainte-Catherine / Papineau	Nord	Ste-Catherine Ouest	25 secondes	9 secondes	1 min 7 secondes	3.6	0.4	6%	5.2	1.2	4%
<b>5</b>	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Est	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	3.8	n.d	6%	2.8	n.d	2%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Ouest	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	6.8	n.d	10%	11.4	n.d	10%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	Papineau Sud	33 secondes	n.d	1 min 8 secondes	9.8	n.d	15%	13.4	n.d	11%

**Tableau des fréquences de passage aux différentes intersections menant au pont Jacques-Cartier lorsque la rue Sainte-Catherine est fermée**

						Rue Sainte-Catherine FERMÉE à la circulation						
Intersection	Direction	Provenance	Durée du cycle de passage (feu vert)	Durée du cycle interdisant le virage (C.I.V)	Durée totale d'un cycle sur le carrefour	Nombre de passages moyen par cycle entre 13h et 14h.	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 13 et 14h.	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier. (13-14h)	Nombre de passages moyen par cycle entre 16h et 17h.	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 16 et 17h.	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier. (16-17h)	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du nord	n.d	n.d	n.d	30.6	n.d	56%	57.6	n.d	52%	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du sud	n.d	n.d	n.d	24	n.d	44%	53	n.d	48%	
<b>1</b>	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Est	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	6.6	0	12%	5	0	5%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Ouest	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	10.2	0	19%	7.6	0	7%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Papineau Nord	29 secondes	7.5 secondes	1 minute 1 secondes	23.6	4.2	43%	34	6.8	31%
<b>2</b>	Ontario / Papineau	Pont J.C	Ontario Ouest	28 secondes	7 secondes	1 minute 13 secondes	4.6	1.4	8%	8	n.d	7%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	4.2	1	8%	8	1	7%
	Ontario / Papineau	Pont J.C	Papineau Nord	45 secondes	n.d	1 minute 13 secondes	35.8	n.d	66%	49.6	n.d	45%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	26.4	n.d	48%	48	n.d	43%
<b>3</b>	Maisonneuve / Papineau	Nord	Maisonneuve Est	42 secondes	n.d	1 Minute 22 secondes	7.8	n.d	14%	17.8	n.d	16%
	Maisonneuve / Papineau	Nord	Papineau Sud	40 secondes	n.d	2 Minute 22 secondes	16.2	n.d	30%	35.2	n.d	32%
<b>4</b>	Sainte-Catherine / Papineau	Nord	Ste-Catherine Ouest	25 secondes	9 secondes	1 min 7 secondes	-	-	-	-	-	-
<b>5</b>	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Est	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	2.2	n.d	4%	5.4	n.d	5%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Ouest	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	7.4	n.d	14%	9.6	n.d	9%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	Papineau Sud	33 secondes	n.d	1 min 8 secondes	14.6	n.d	27%	16.4	n.d	15%

## 2 CONTEXTE

Le comité-conseil *Tous pour l'Aménagement du Centre-Sud* (TACS), anciennement connu sous le nom *Table pour l'Aménagement du Centre-Sud*, a été mis sur pied en 1996. Il regroupe des acteurs provenant de différents milieux (communautaire, culturel, institutionnel, des affaires, résidants). Le comité travaille dans une vision intégrée de l'aménagement en tenant compte de l'activité économique et commerciale, la vie culturelle, l'habitat, les espaces verts et le développement communautaire. Depuis sa mise sur pied, il y a plus de 15 ans, le comité-conseil TACS a travaillé sur plusieurs dossiers majeurs tels que l'emplacement de Bibliothèque nationale du Québec, le projet de développement de la Société Radio-Canada, la venue du CHUM au centre-ville, le PPU Sainte-Marie, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le Plan de développement de Montréal, etc.

Depuis de nombreuses années, le comité-conseil TACS travaille sur les questions de l'aménagement et de la circulation de la rue Ontario. En 2006, le comité-conseil TACS et le Regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario ont présenté à l'Arrondissement de Ville-Marie un document au sujet de la circulation sur cette artère. Celui-ci contenait une proposition à l'effet de modifier les heures de stationnement et à favoriser des aménagements pour le partage des voies. S'y trouve aussi un projet d'interdiction de virage à gauche sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario, en direction ouest. En 2008, un projet-pilote pour cette dernière proposition fut mis en place afin de mesurer les impacts sur la circulation et la congestion dans le secteur, dans l'optique de déterminer si le projet était viable ou non. Le projet est devenu une mesure permanente la même année, sur décision du maire de l'Arrondissement de l'époque, lequel a affirmé que : « les bénéfices pour les résidants du secteur ont été plus grands que les inconvénients vécus par les automobilistes<sup>1</sup> ». Ces derniers se sont déplacés sur les rues René-Lévesque, Sherbrooke et De Maisonneuve, qui peuvent accueillir un grand nombre de véhicules.

En 2012, lors d'une *Journée d'étude sur le verdissement de la rue Ontario des Faubourgs* (Feu vert sur Ontario!), la question de l'accès au pont Jacques-Cartier est à nouveau ressortie comme un enjeu majeur. La congestion nuit réellement à la vitalité de la principale artère de services de proximité des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques. Cette fois-ci, c'est le virage à droite pour les automobilistes arrivant de l'ouest qui a été contesté. Devrait-il être interdit? Cette option est envisagée depuis longtemps par les acteurs locaux des Faubourgs, afin de faire revivre la rue Ontario comme réelle artère commerciale accessible et viable, en réduisant la circulation de transit. Il deviendrait impossible de se rendre sur le pont à partir de la rue Ontario et les automobilistes emprunteraient les autres artères parallèles, plus adéquates pour absorber la circulation de transit.

La démarche du comité Quartier vert et sécuritaire réalisée en 2013 a permis de collecter de l'information sur les problématiques liées aux transports dans Sainte-Marie en synthétisant l'ensemble des enjeux identifiés et des pistes de solution qui sont ressorties lors de divers événements tels que la *Journée d'étude sur le verdissement de la rue Ontario des Faubourgs*. De plus, elle a permis la réalisation de la démarche du comité Quartier intégré, qui parmi ses priorités mentionne l'enjeu du transport et de la circulation.

En 2014, le Comité de déplacement local a intégré l'ensemble des priorités des tables de quartiers liées au transport et a analysé une trentaine de mémoires portant sur des enjeux d'aménagement dans Ville-Marie, dont celui du Comité vert et sécuritaire, le tout dans l'objectif que l'arrondissement procède à une démarche d'élaboration d'un plan de déplacement local qui implique une participation citoyenne et sera appliqué de façon systématique sur l'ensemble du territoire concerné. L'interdiction du virage à droite sur Ontario fut mentionnée à nouveau comme solution à un des nombreux enjeux de déplacement du quartier.

---

<sup>1</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/203801/acces-au-pont-jacques-cartier-en-provenance-de-la-rue-ontario-labonte-maintient-l-interdiction-de-tourner-a-gauche>

### 3 UN ENJEU IMPORTANT POUR LE QUARTIER

#### La CDC Centre-Sud

Tous les acteurs du quartier voient d'un très bon œil la revitalisation de cette artère d'importance locale dans la vitalité et la pérennité des Faubourgs. La Table de développement social du Centre-Sud (TDS) veille à ce que tous les acteurs du quartier se dotent d'une « vision partagée des besoins et attentes de la population locale, de son profil ainsi que des ressources du milieu et convenir ensemble des priorités de développement pour le quartier<sup>2</sup> » et la question de la rue Ontario est au cœur des préoccupations. Ainsi, tous s'entendent pour affirmer que la circulation de transit nuit fortement à cette vision collective de la rue Ontario, d'où la réflexion permanente au sujet de l'interdiction de virage à droite sur Papineau pour accéder au pont Jacques-Cartier.

#### Tous pour l'aménagement du Centre-Sud (TACS)

En 2011, une grande séance de travail ouverte organisée par le comité-conseil TACS a eu lieu, au sujet des enjeux de circulation et de transport dans les Faubourgs. Lors de cette séance, les enjeux de vitalité en relation avec la circulation de transit, ainsi que la question des dangers que cette circulation représente pour les cyclistes et les piétons de la rue Ontario ont été, une fois de plus, au cœur des discussions. La cohabitation est difficile entre les modes de transport, car la rue n'est pas assez large pour offrir un espace sécuritaire pour les cyclistes. D'ailleurs, le milieu désire depuis longtemps voir l'implantation d'une piste cyclable sur cette artère, qui semble être la plus logique, vu son lien fort avec les quartiers adjacents. Pour le moment, cela est toutefois impossible avec les problèmes de congestion.

#### Le regroupement des commerçants et propriétaires de la rue Ontario

D'après les différentes études et discussions dans le quartier, la vitalité de la rue Ontario est toujours remise en question. La principale contrainte est la circulation de transit, qui cause la congestion et dont les commerçants ne bénéficient pas. De plus, bien que le regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario œuvre depuis plusieurs années à consolider cette artère pour en faire une véritable rue de quartier avec tous les services de proximité, l'Arrondissement ne semble pas prendre position sur le problème de la circulation de transit. Pour atténuer l'impact d'une interdiction de virage à droite sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario en direction est, le regroupement propose de rediriger la circulation sur la rue Sherbrooke.



<sup>2</sup> <http://www.cdccentresud.org/tiki-index.php?page=D%C3%A9marche>

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



En 2012, le regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario a organisé l'évènement « Feu vert sur Ontario! », qui a permis aux participants de s'exprimer autour du sujet *La rue Ontario des Faubourgs : une rue éco-créative*, selon quatre grands thèmes :

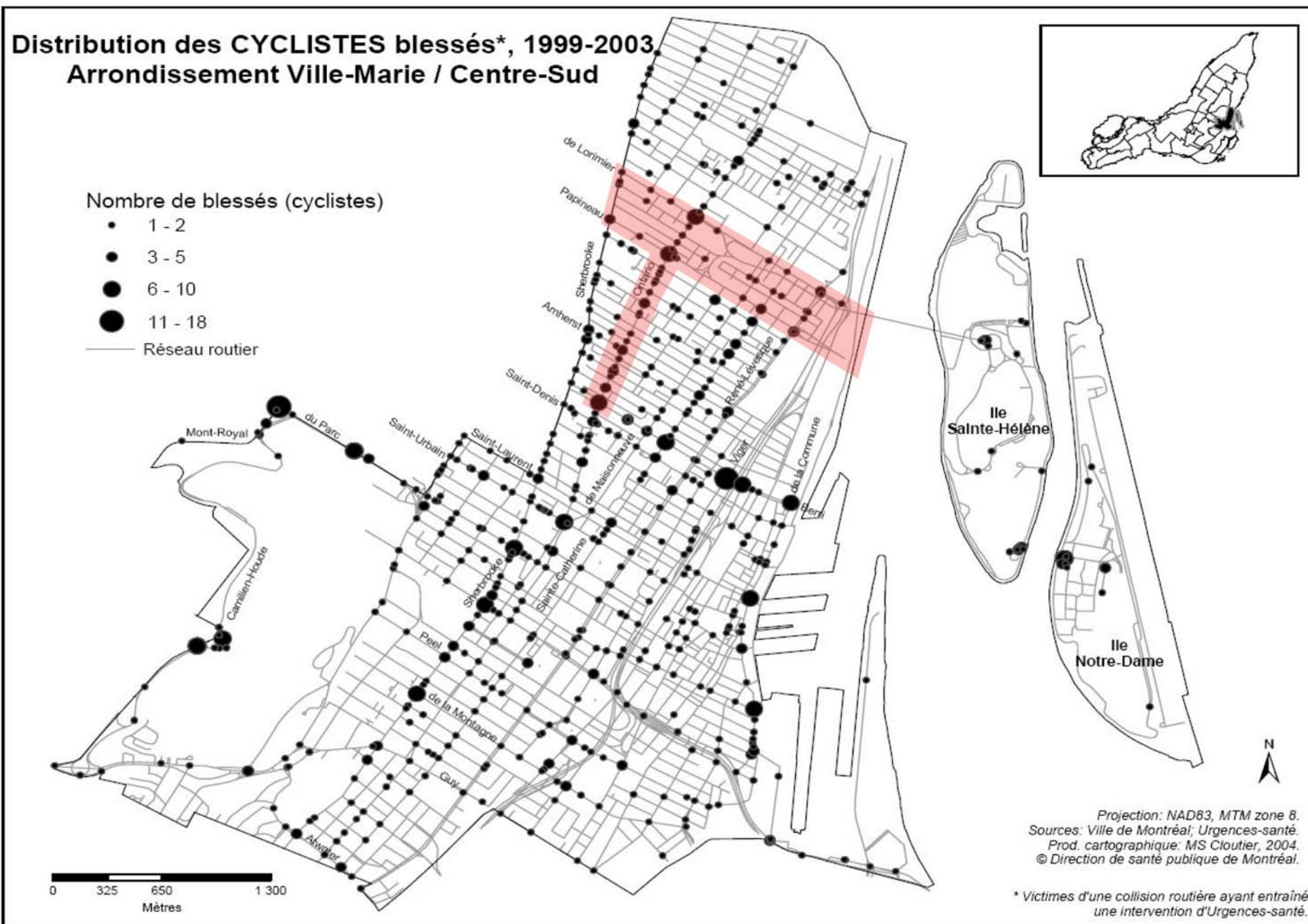
1. Une rue sécuritaire et accessible : Aménager la rue de manière à favoriser les déplacements sécuritaires en transports collectifs et actifs, tout en limitant la circulation automobile de transit;
2. Une rue animée et colorée : Mettre en valeur la diversité du quartier en encourageant la participation locale et les activités publiques. Aménager des espaces permettant de donner une identité propre à la rue Ontario ;
3. Des commerces attrayants et engagés : Favoriser le sentiment d'appartenance des commerces par des incitatifs d'amélioration des vitrines et d'appropriation du domaine public ;
4. Une rue écologique : Travailler avec l'arrondissement afin de limiter les espaces minéraux et favoriser un couvert végétal, tant sur les espaces privés que publics et obliger l'installation de toitures vertes ou blanches.

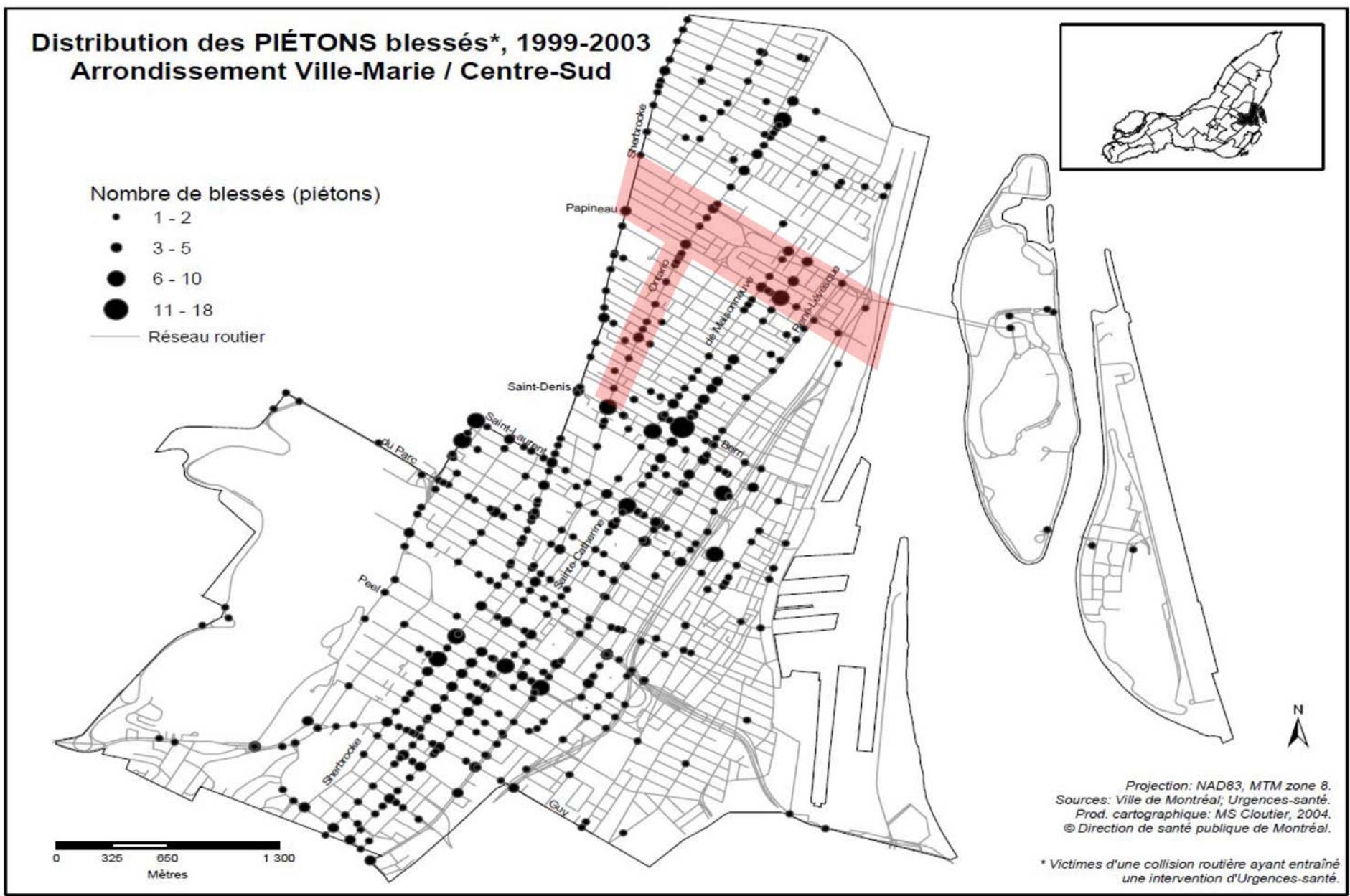
La rue Ontario est toujours au cœur des préoccupations, car elle offre un grand potentiel comme artère de quartier (notamment par rapport à la rue Sainte-Catherine, où on retrouve principalement des restaurants et des bars). Avec ses quelques espaces publics, la rue Ontario présente également des opportunités d'animation et de verdissement qui contribuent à la vie de quartier et elle a et l'avantage de potentiel de se développer une identité propre et unique, si on limite sa fonction de voie de transit. En effet, la configuration actuelle de la rue Ontario ne permet pas de garantir la sécurité des piétons ni des cyclistes et le transport collectif n'y est pas efficace puisqu'il se trouve bloqué par la congestion. Un réaménagement de la rue Ontario permettrait de rendre les déplacements plus sécuritaires et de limiter les accidents. De plus, en interdisant le virage à droite au coin de Papineau, Ontario deviendrait la seule rue permettant de traverser l'Arrondissement d'un bout à l'autre rapidement à l'heure de pointe avec le moins d'inconvénients liés à la congestion.

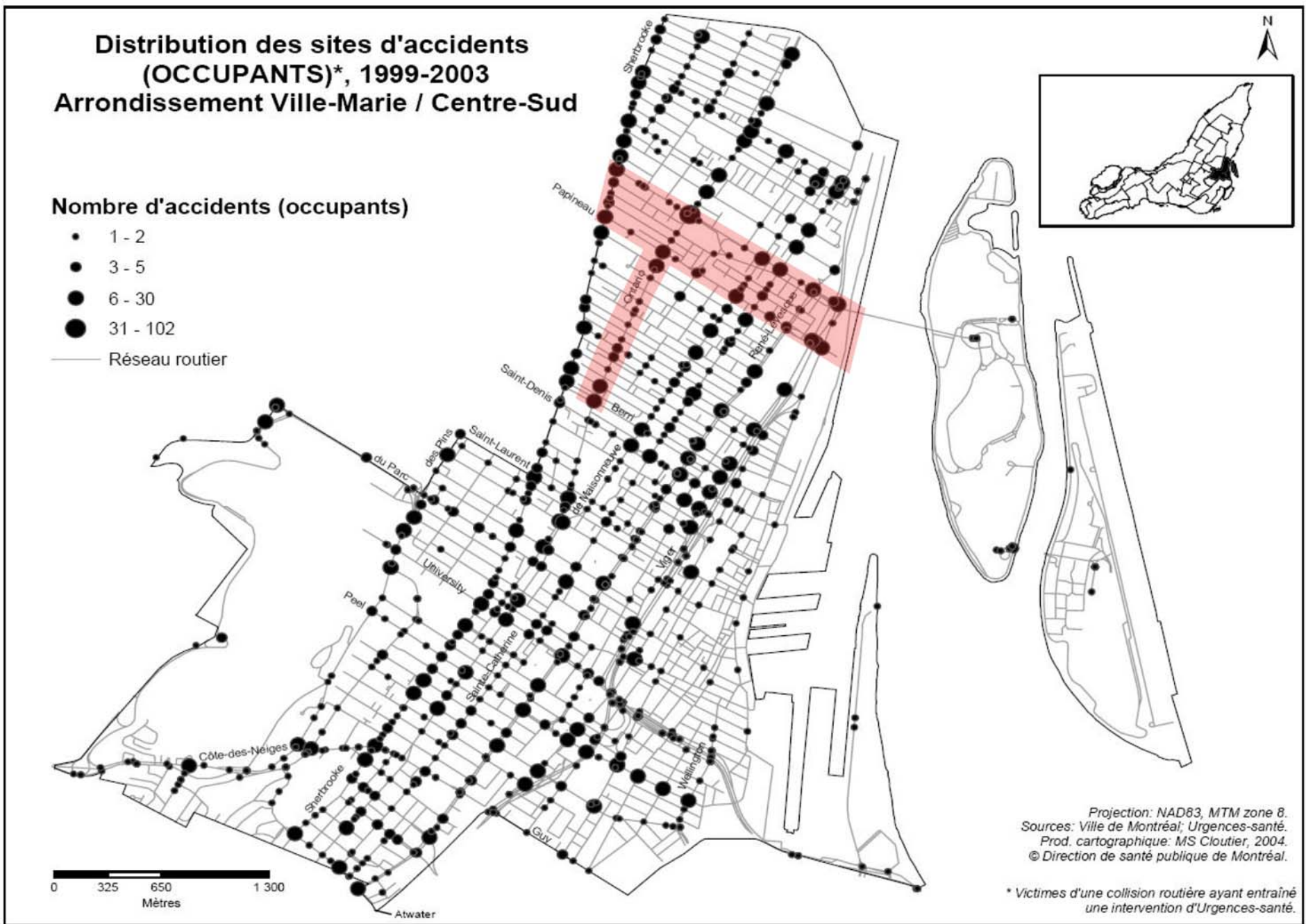
### **Accidents de la route \_ Direction de la santé publique**

Les cartes suivantes présentent le nombre de blessés d'une collision routière dans l'arrondissement de Ville-Marie. On observe que de nombreux accidents se produisent dans la portion de la rue Ontario la plus touchée par la circulation automobile (Berri à Papineau), de même qu'aux intersections permettant l'accès au pont. Afin de rendre la rue Ontario des Faubourgs plus agréable, il est nécessaire de sécuriser les endroits plus problématiques et de revoir les priorités d'aménagement en fonctions des demandes du milieu.









## 4 MÉTHODOLOGIE

Même si à la première approche, l'idée d'interdire le virage à droite sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario en direction est semble logique (notamment en raison du succès en direction ouest), il est nécessaire d'étudier les impacts qu'un tel projet pourrait avoir. Des relevés de la circulation dans le secteur du pont Jacques-Cartier ont été effectués en mai 2013 afin de mieux comprendre la circulation actuelle. Ces relevés ont été exécutés à toutes les intersections menant aux accès du pont, avant et pendant l'heure de pointe du soir et étalés sur plusieurs semaines afin de voir l'effet de la fermeture de la rue Sainte-Catherine (14 mai au 6 septembre) sur les trajets empruntés par les automobilistes.

La méthode de comptage ne permettant pas de confirmer que toutes les voitures se rendent sur le pont Jacques-Cartier, le total des déplacements est approximatif. Une estimation de la part de tous les véhicules accédant au pont a été faite pour chacune des intersections étudiées en considérant que 100 % des automobilistes empruntent la bretelle d'accès au pont, bien que quelques véhicules continuent bel et bien sur Papineau en direction sud. Les estimations sont faites selon une moyenne de passages pour un cycle de feu de circulation. Seuls les déplacements vers le pont ont été calculés, ce qui induit une légère marge d'erreur dans les calculs, estimée à moins de 10 %.

Dans chaque tableau, la donnée en pourcentage représente la part totale de toutes les entrées sur le pont Jacques-Cartier pour chacune des intersections et pour chacune des directions de provenance. Chaque tableau présente la part des déplacements automobiles pour cette intersection uniquement. Un tel tableau permet de comparer la fréquentation automobile des différentes artères menant aux deux accès de la bretelle d'embranchement au pont Jacques-Cartier. L'avenue Papineau est à sens unique vers le sud entre Rachel et la Fontaine, et à double sens au sud de cette dernière.

Environ 95 % des automobilistes accèdent à l'avenue Papineau via l'une des intersections étudiées. Outre les voitures provenant directement de l'avenue Papineau en dehors de la zone étudiée, trois intersections se distinguent. Le boulevard De Maisonneuve est important pour l'accès à partir de l'ouest de la ville puisqu'il s'agit d'un sens unique. Autrement, la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque sont les artères amenant le plus de trafic, toutes directions confondues. Les rues Ontario et Sainte-Catherine amènent très peu d'automobilistes, peu importe la situation.



**Proportion d'automobiles accédant au pont pour chaque voie d'accès**

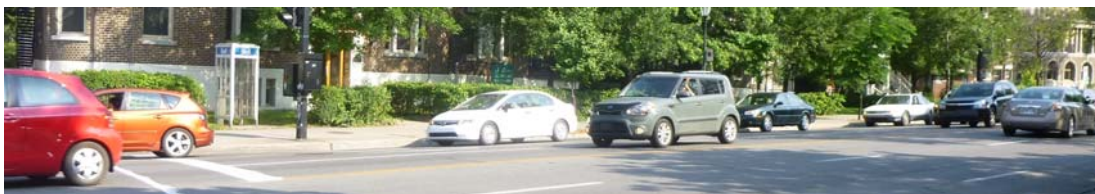
Entre 16h et 17h		Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
<b>1a</b>	Papineau (au nord de Sherbrooke)	31%	31%
<b>1</b>	Sherbrooke	14%	11%
<b>2</b>	Ontario	6%	7%
<b>3</b>	Maisonneuve	15%	16%
<b>4</b>	Sainte-Catherine	4%	-
<b>5</b>	René-Lévesque	12%	14%
<b>5a</b>	Papineau (au sud de René-Lévesque)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

## 5 ANALYSES

L'accès au pont Jacques-Cartier se fait uniquement par l'avenue Papineau où s'y attache une bretelle en direction sud et une deuxième en direction nord, entre les rues Ontario et De Maisonneuve. 60 % de tous les véhicules empruntant la bretelle d'accès arrivent via le nord de l'avenue Papineau tandis que 40 % arrivent via le sud de la même avenue. Bien que les données pour toutes les directions soient disponibles, c'est la circulation provenant de l'ouest et convergeant sur l'avenue Papineau qui nous intéresse ici.

### 1. Intersection Sherbrooke / Papineau

La rue Sherbrooke amène 10 % de la circulation totale vers le pont lorsque la rue Sainte-Catherine est ouverte et baisse à 7 % durant l'été lorsque la rue est fermée. Cependant, durant l'après-midi, c'est l'inverse qui se produit; le nombre d'automobilistes passe de 11 % à 19 %. À cette intersection, l'avenue Papineau amène plus de 30 % de tous les passages se dirigeant vers la bretelle d'accès au pont.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Sherbrooke Est	4%	5%
Sherbrooke Ouest	10%	7%
Papineau Nord	31%	31%

### 2. Intersection Ontario / Papineau

La rue Ontario est, parmi toutes les artères collectrices du pont Jacques-Cartier, celle qui amène le moins d'automobilistes avec seulement 6 % de toute la circulation durant l'heure de pointe. Durant l'été, le débit y est le même que sur Sherbrooke alors que cette dernière est une voie de transit et que la rue Ontario est une artère commerciale de quartier. L'avenue Papineau amène environ 45 % de la circulation vers la bretelle d'embranchement du pont.

En période hors pointe (13h-14h), la rue Ontario permet à environ 8 % des automobilistes accédant au pont d'y circuler, peu importe l'état de la circulation sur les autres artères.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Ontario Ouest	6%	7%
Papineau Nord	47%	45%

### 3. Intersection Maisonneuve / Papineau

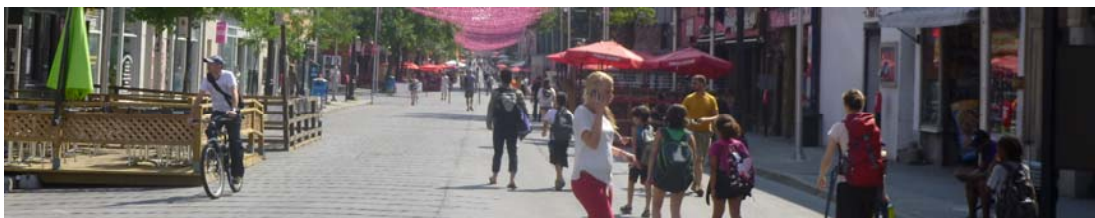
En moyenne, 15 % de tous les automobilistes qui accèdent au pont empruntent le boulevard De Maisonneuve. La fermeture de la rue Sainte-Catherine n'affecte pas la circulation sur cette artère puisqu'elle va en sens inverse et qu'elle ne constitue pas une alternative pour les automobilistes venant du centre-ville.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Maisonneuve Est	15%	16%
Papineau Sud	32%	32%

### 4. Intersection Sainte-Catherine / Papineau

Lorsque la rue Sainte-Catherine est ouverte, seulement 4 % de tous les automobilistes empruntant le pont Jacques-Cartier proviennent de cette artère. Cependant, lorsque la rue est fermée en période estivale, tout ce trafic se trouve réparti sur les autres artères et amplifie la congestion.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Ste-Catherine Ouest	4%	-

### 5. Intersection René-Lévesque / Papineau

La période de fermeture de la rue Sainte-Catherine n'affecte pas le boulevard René-Lévesque en heure de pointe du soir, mais l'autoroute Ville-Marie amène un plus grand flux automobile sur l'avenue Papineau en direction nord.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
René-Lévesque Est	2%	5%
René-Lévesque Ouest	10%	9%
Papineau Sud	11%	15%

## 6. Papineau

L'avenue Papineau est très achalandée, peu importe l'heure de la journée. Ce constat est incontournable puisqu'il s'agit de l'unique accès au pont Jacques-Cartier. En observant le tableau ci-joint, il est possible de constater que près de la moitié des automobilistes empruntant le pont proviennent des accès au nord de la bretelle d'embranchement. La fermeture de la rue Sainte-Catherine amène un transfert des automobilistes vers les autres artères est-ouest principalement en période hors-pointe du soir, soit entre 13h et 14h. Ce tableau nous indique que pendant la période où la rue Sainte-Catherine est fermée, il y a une augmentation de 8 % du trafic à l'intersection Sherbrooke (66 % vs 52 %). De même, et pour la même période, à l'intersection du boulevard René-Lévesque et Papineau, on observe 12 % de plus de trafic sur Papineau en direction nord qu'en temps normal (27 % vs 15 %).

Intersection	Provenance	Rue Sainte-Catherine OUVERTE à la circulation		Rue Sainte-Catherine FERMÉE à la circulation	
		Entre 13h et 14h	Entre 16h et 17h	Entre 13h et 14h	Entre 16h et 17h
Sherbrooke / Papineau	Papineau Nord	41%	31%	43%	31%
Ontario / Papineau	Papineau Nord	52%	47%	66%	45%
Maisonneuve / Papineau	Papineau Sud	28%	32%	30%	32%
René-Lévesque / Papineau	Papineau Sud	15%	11%	27%	15%



## 6 PROPOSITIONS

Les comptages effectués démontrent que la fermeture de la rue Sainte-Catherine n'apporte pas beaucoup de changement dans l'intensité des déplacements à l'heure de pointe du soir puisque le 4 % empruntant l'accès vers le pont Jacques-Cartier est absorbé par les 3 autres artères en direction est. À la suite de ces observations, nous jugeons qu'il est réaliste d'envisager l'interdiction du virage à droite sur Papineau au coin de la rue Ontario en direction est, puisque le trafic sera également réparti sur les autres artères. Que ce soit en période de fermeture de la rue Sainte-Catherine ou non, le pourcentage d'automobilistes empruntant la rue Ontario est probablement assez faible pour être absorbé par les autres artères plus larges. Des mesures doivent être prises afin d'encourager les automobilistes à emprunter les voies du sud, qui sont moins achalandées. L'implantation du double-virage sur la rue Sherbrooke pourrait être étudiée afin de faciliter le transfert de la circulation et d'augmenter la fluidité du trafic.

Dans l'éventualité où l'Arrondissement de Ville-Marie considère ce projet d'interdiction de virage à droite sur Papineau au coin de la rue Ontario en direction est, une étude plus poussée devra évidemment être envisagée afin de déterminer les parcours à prioriser au niveau de la circulation de transit vers le pont Jacques-Cartier. De plus, l'Arrondissement devra aussi considérer les propositions de revitalisation de la rue Ontario mises de l'avant par les différents acteurs du quartier. Dans tous les cas, le but principal de ce projet est de consolider la vitalité et d'augmenter la qualité de la vie dans le quartier pour les résidents et les commerçants situés aux abords de la rue Ontario. La diminution de la circulation de transit est, à notre sens, essentielle pour y parvenir. Cette diminution doit s'effectuer au profit de la circulation de quartier et des transports alternatifs à la voiture, qui favorisent les arrêts et la déambulation dans les commerces situés le long de l'artère.

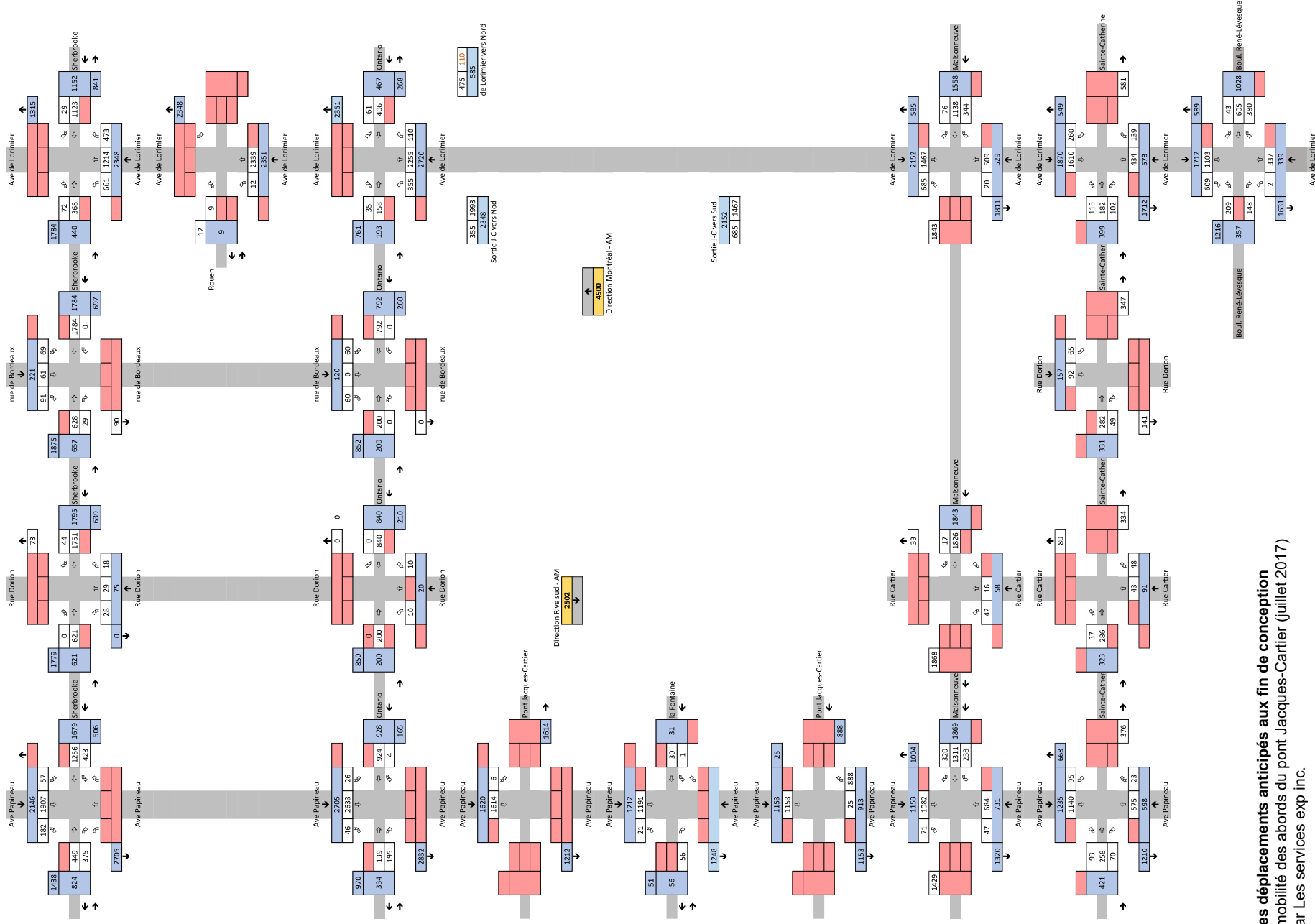
Le comité-conseil Tous pour l'aménagement du Centre-Sud recommande :

- **Que l'Arrondissement de Ville-Marie envisage d'interdire le virage à droite sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario (accès au pont Jacques-Cartier) dans le but de favoriser la vitalité commerciale de la rue Ontario, la sécurité des individus et la qualité de la vie de quartier ;**
- **Que l'Arrondissement de Ville-Marie procède à la réalisation d'études de circulation détaillées pour planifier la redistribution de la circulation sur les autres artères qui permettent l'accès au pont Jacques-Cartier ;**
- **Que la rue Ontario soit privilégiée pour les transports alternatifs à l'automobile.**

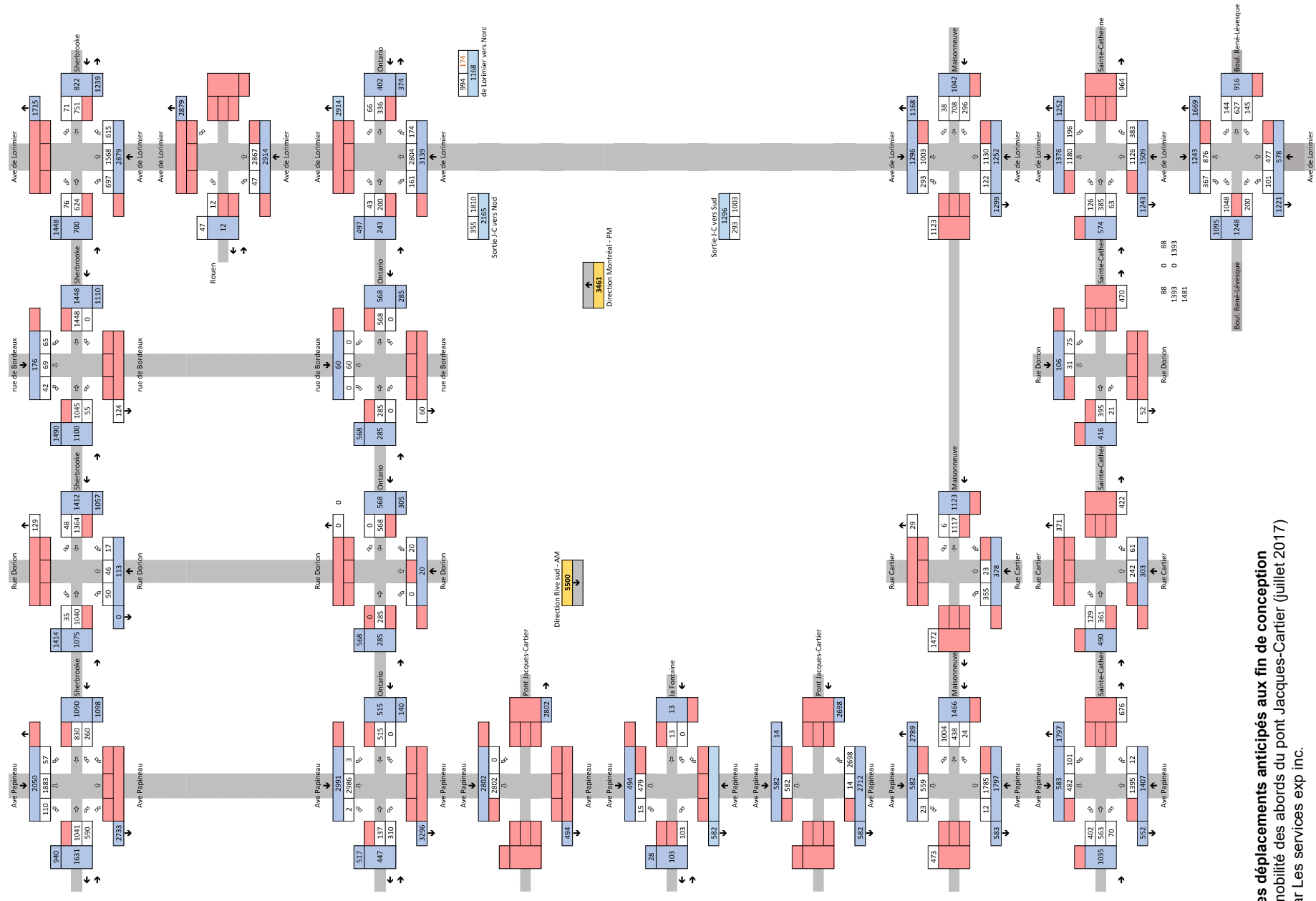


## **ANNEXE**

# Heure de pointe du Matin



# Heure de pointe de l'après-midi



**Matrice des déplacements anticipés aux fin de conception**  
 Étude de mobilité des abords du pont Jacques-Cartier (juillet 2017)  
 réalisée par Les services exp. inc.

**RAYSIDE | LABOSSIÈRE**  
Architecture   Design   Urbanisme