

Montréal, Avril 2019

Contribution des acteurs économiques et des commerçants de la rue Ontario Est

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

La rue Ontario Est, particulièrement entre les rues Berri et De Lorimier¹, connaît une vitalité et un dynamisme notable depuis quelques temps. Parmi les raisons de cette vitalité, les commerçants et les acteurs économiques locaux tiennent un rôle de premier plan.

Faubourgs Ontario, association de commerçants et d'acteurs économique de ce quartier, souhaite partager avec le plus grand nombre quelques réflexions et pistes d'actions envisageables.

I - De Berri à De Lorimier, de Sherbrooke à De Maisonneuve :

Un Cœur de quartier à bonifier

Cette zone de Centre-sud présente des caractéristiques spécifiques et un fonctionnement particulier d'écosystème :

- une mixité de logements reflétant ses habitants : logements sociaux, HLM, maisons de retraites, offre locative, condominiums, maisons de ville... Cette diversité historique est à la fois un reliquat du Faubourg à m'lasse et un héritage des programmes d'habitats sociaux et communautaires des 40

¹ Faubourgs Ontario se concentre sur cette espace linéaire, mais les propos ci-dessous pourraient être étendus à la rue Ontario Est jusqu'aux voies de chemins de fer à l'est, et à la rue Saint Denis à l'ouest. Nous sommes obligés de concentrer notre réflexion, mais pensons qu'une approche plus globale – grâce à un travail collectif de type PPU et aux travaux qui en découleront – est absolument nécessaire. Faubourgs Ontario et ses membres demeurent disponibles et intéressés pour contribuer à la suite des réflexions et travaux.

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

dernières années. Proche du vieux Montréal et du Centre-ville, à distance à pieds, il connaît à nouveau une forte attractivité avec son identité un peu vintage, des bâtiments de plus en plus rénovés ou neuf, un charme et un calme certain.

- une offre variée et de qualité de services de proximité, tant éducatifs que de santé (deux écoles primaires et une école secondaire publiques, l'hôpital Notre-Dame, le CLSC Visitation, etc...). Par ailleurs, hérités de périodes moins fastes, de nombreuses OBNL sont également implantées dans ce quartier ou à sa proximité immédiate afin d'apporter leurs services à des populations plus larges de Centre-Ville.
- de nombreux organismes, institutions et acteurs culturels importants, tels que l'Ecomusée du fier monde, l'Usine C, le Cabaret Lion d'or, le théâtre Prospero, des résidences d'artistes...permettant la préservation, le développement et le rayonnement d'un cœur créatif et culturel.

Cette mixité, cette diversité amène aujourd'hui à l'émergence d'une identité de quartier spécifique riche et dynamique, à un sentiment d'appartenance réel à la communauté locale.

Sa position géographique est également spécifique, et en fait un nœud d'articulation atypique entre :

- Au nord, le Parc Lafontaine et le secteur du Plateau ;
- À l'Est, l'entrée du Pont Jacques Cartier et l'accès à la rive-sud, mais aussi le lien de circulation naturel, sous utilisé à ce jour, entre le Centre-Ville et l'Est via HOMA ;
- Au sud, la refonte totale de la zone de Radio Canada et de l'emprise Molson avec l'enjeu de l'accès au fleuve, les perspectives de couverture de la 720 et de la transformation de Notre Dame en autoroute urbaine, voire de l'arrivée d'un transport collectif ;
- À l'ouest, l'intégration urbaine de plus en plus évidente au Centre-ville de Montréal.

Ce métissage des usages et services facilite paradoxalement le mélange des populations résidentielles et des populations en transit dans le quartier, entre le centre-ville de Montréal et la rive-sud (via le Pont Jacques-Cartier) ou l'Est de Montréal. Ce mélange entre approche résidentiel, transit et attractivité de destination doit être préservé et développé.

Cet écosystème doit être absolument conforté pour ce qu'il est : un système très divers, en équilibre précaire, riche d'une dynamique humaine et de quartier, et sa gentrification – si gentrification il doit y avoir – doit être maîtrisée et modéré, au risque de le voir s'aseptiser et s'appauvrir.

II - Des commerces implantés depuis des dizaines d'années, des nouvelles implantations

Conjuguer l'existant et l'à venir.

La rue Ontario Est, entre Berri et De Lorimier, est une artère commerciale en phase de relance. Les enseignes présentes depuis des dizaines d'années côtoient de nouvelles offres, tant à vocation de desserte locale que de destination. Loin de penser que les plus récentes doivent remplacer les premières, il est au contraire vital de veiller à ce que la plus grande diversité de commerces puisse être maintenue.

Il ne s'agit pas de bousculer les habitudes culturelles et de consommation des habitants du quartier, mais de permettre à d'autres profils générationnels, culturels, économiques de l'enrichir de nouvelles tendances, de rendre le quartier attractif pour des consommateurs et clients de passage, c'est-à-dire de lui redonner un certain lustre, une fierté d'appartenance à tous ses habitants, et particulièrement aux plus anciens qui y verront peut être une belle reconnaissance de ce qu'il fut dans les années 50 : un quartier vivant, dynamique, accueillant dans lequel il fait bon vivre et/ou travailler. Un quartier dans lequel chacun trouve ce qu'il recherche, tant du point de vue de son porte-monnaie, de sa culture, de ses choix personnels, de sa curiosité. Un quartier dans lequel les locaux commerciaux de petite et moyenne taille sont tous occupés, rendant l'offre tentante pour les résidents, et attractive pour les travailleurs et les personnes le traversant.

Le PPU des Faubourgs ne doit pas se limiter à penser l'à venir de la partie au sud de De Maisonneuve. Il doit étendre sa réflexion en intégrant l'ensemble du territoire circonscrit vers le nord, jusqu'à Sherbrooke. Une approche globale des transports individuels et collectifs existants et à venir doit être menée et les flux générés par les infrastructures massives que sont le pont Jacques Cartier et l'Autoroute 720 – Notre Dame doivent être canalisés proprement, et **surtout pas aux dépens d'artères perçues comme secondaire telles que la rue Ontario Est.**

De même, la prolongation vers le sud de certaines rue résidentielles, telles que Visitation ou Panet n'est sans doute pas neutre à terme en termes de fréquentation de ces dernières. Elles risquent de devenir des liens nord-sud très prisées par les automobilistes de passage si on n'y prend garde, amplifiant globalement la circulation de transit dans le quartier, ce que les résidents ne souhaitent certainement pas.

Enfin, les activités commerciales des rues Ontario, Amherst et Sainte-Catherine évoluent et doivent s'inscrire en **complémentarité** plutôt qu'en compétition :

- Aux rues Ontario et Amherst, les commerces, services de proximité et l'offre culturelle,
- A la rue Sainte-Catherine, ses offres d'activités touristiques, nocturnes et de divertissement.

Ces milieux de vie à vocation commerciale sont fragiles. Les opposer les détruirait irrévocablement.

Sur cette base, la création de nouvelles surfaces commerciales de destination importantes peut fragiliser ou conforter la dynamique de ces artères.

Au-delà de chacun des gros projets individuels que sont Molson, radio-Canada, Sainte-Marie, il faut avoir à l'esprit que la vie des artères conditionne la vie des quartiers, et que trouver les moyens de ne pas opposer la concentration d'offres dans les malls à la diversité et au dynamisme économique des petits commerces et petites entreprises locales est essentiel à la qualité de vie dans la ville, ainsi qu'à l'employabilité de ses habitants. En effet, les petites entreprises sont de gros employeurs locaux.

III - Un quartier de Centre-Ville à articuler avec les dynamiques à venir

Apaiser pour dynamiser

La rue Ontario Est est actuellement – malgré son inefficacité notoire - une des artères d'accès au Pont Jacques Cartier en venant de l'Ouest, au même titre que la rue Sherbrooke Est ou la rue René Lévesque. La rue Ontario supporte actuellement une circulation de transit générée par la présence du pont Jacques-Cartier.

Cette circulation de transit a pu être considérée par le passé comme partiellement bénéficiaire pour certaines activités commerciales (visibilité, publicité), effet balançant les nuisances générées.

Aujourd'hui, avec la transformation rapide des secteurs marchands, entre autres liée au e-commerce, il n'y a plus d'équilibre entre bénéfices et nuisances. Cette congestion régulière et exogène de la rue Ontario est devenue **une nuisance et un handicap** pour son développement économique et commercial en créant ou accentuant des problèmes d'accessibilité, de sécurité, de pollution et de bruits, et en limitant ou empêchant le développement d'offres attractives telles que des terrasses ou simplement en permettant l'augmentation sécuritaire et agréable des déplacements doux (piétons, vélos) et collectifs (bus).

La rue Ontario Est entre Amherst et Papineau est une artère classique de circulation en ville : deux voies, bordées chacune par une ligne de stationnement temporaire, de zone de livraison, de desserte de transport en commun. Bordée de commerces, elle n'a vraiment rien d'une bretelle d'accès à une voie rapide, et ce tronçon se retrouve totalement congestionné tous les après-midis, rendant malaisée la desserte par autobus, moins sécuritaire la circulation des vélos et piétons, impossible l'accès aux commerces par l'ouest en voiture. La rue Ontario est tous les jours totalement bloquée par moins de **6 % des véhicules empruntant** le Pont Jacques Cartier vers la rive sud. 6 %, qui pourrait aisément rejoindre les flux des accès principaux du pont, permettant ainsi au quartier de respirer.

Apaisée par l'interdiction de tourner à gauche à Papineau lorsqu'on vient de l'est, la rue Ontario bénéficierait de l'être également à l'ouest en **supprimant l'autorisation de tourner à droite au coin Papineau lorsqu'on vient de l'Ouest**.

Une expérimentation très rapide – dès cet été 2019 - trouverait particulièrement son sens en offrant un véritable boulevard vivant de desserte est – ouest, raccrochant concrètement les quartiers de centre-

Faubourgs Ontario

Les acteurs économiques du quartier

ville avec ceux de l'est, tant en véhicule personnel que surtout en vélo ou transports en commun (bus 125 régulier et efficient). Ce lien dédié à la circulation interne à l'île de Montréal favoriserait une meilleure cohésion des territoires, et l'émergence harmonieuse d'offres de services aux résidents de la ville.

En bref :

Des gros projets individuels qui vont massivement impacter un écosystème fragile et unique qui fonctionne actuellement au bénéfice de Montréal ;

Des contreparties simples et nécessaires à ces développements, et tout d'abord une rue Ontario apaisée par la suppression de l'autorisation de tourner à droite sur Papineau en venant de l'ouest !

Un transit Est – Ouest sur la rue Ontario à favoriser par une circulation douce et plus écologique.