

PROGRAMME

CONCOURS DE DESIGN PLURIDISCIPLINAIRE

LA ZONE DE RENCONTRE SIMON-VALOIS AMÉNAGEMENT DES RUES PARTAGÉES ONTARIO ET VALOIS



2017/08/22



MONTREAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN

Le programme du concours a été réalisé par les conseillers professionnels de l'Atelier Christian Thiffault avec le soutien du comité de pilotage composé des représentants de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, de la Direction des transports et du Bureau du design de la Ville de Montréal.

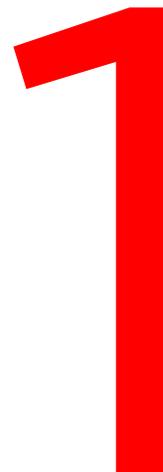
À moins d'une indication contraire, les crédits photographiques appartiennent à la Ville de Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	6	3. CONTEXTE D'INTERVENTION	16		
1.1	Préambule	7	3.1	Historique du quartier	17
1.2	Localisation du site et périmètre d'intervention	8	3.2	Place Simon-Valois et promenade Luc-Larivée	18
			3.3	Interventions transitoires dans le cadre du PIRPP	21
			3.4	Paysage urbain	22
			3.5	Trame urbaine	22
2. VISION ET OBJECTIFS	10		3.6	Dynamique commerciale	23
2.1	Vision du projet	11	3.7	Riverains et usagers	23
2.2	Interventions prévues	12			
2.3	Objectifs	15	4. BESOINS FONCTIONNELS ET TECHNIQUES	24	
			4.1	Géométrie et configuration des aménagements	25
			4.2	Maintien et optimisation des déplacements	25
			4.3	Animation et attractivité	26
			4.4	Végétation	27
			4.5	Agrandissement de l'épicerie adjacente au site	28
			4.6	Matérialité et mobilier urbain	28
			4.7	Éclairage et sécurité	29
			4.8	Accessibilité universelle	29
			5. CONTRAINTES	30	
			5.1	Signalisation	31
			5.2	Sécurité incendie et services d'urgence	32
			5.3	Installation et ancrage au sol	32
			5.4	Utilités publiques et drainages	32
			5.5	Électricité	32
			5.6	Entretien et pérennité	32
			5.7	Normes d'aménagement	33
			5.8	Réglementation et politiques	33
			6. OBJECTIFS DE MISE EN ŒUVRE	34	
			6.1	Budget de construction	35
			6.2	Échéancier de réalisation des travaux	35
			7. LISTE DES ANNEXES	36	
			8. BIBLIOGRAPHIE	38	

MISE EN CONTEXTE

- 1.1 Préambule
- 1.2 Localisation du site et périmètre d'intervention



1.1 PRÉAMBULE

La Ville de Montréal s'est récemment dotée de nombreux programmes visant à encourager la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité. Par son Plan de transport, Montréal signifie son objectif de réduire de manière significative la dépendance à l'automobile et souhaite ainsi faire de l'agglomération un pôle économique prospère et respectueux de son environnement où il est agréable de vivre. Par l'entremise du programme des Quartiers verts, la Ville de Montréal manifeste sa volonté d'introduire le concept de la rue partagée au contexte routier montréalais dans le but d'améliorer la qualité de l'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontres accessibles à tous.

Retenu dans le cadre du Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées (PIRPP), le projet de la Zone de rencontre vise à redéfinir les abords de la Place Simon-Valois de façon à l'aménager en véritable espace partagé, où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée en bénéficiant de la priorité sur les véhicules. Le PIRPP est une initiative qui vise à accélérer la mise en œuvre de projets de rues piétonnes et partagées dans le but d'augmenter considérablement la sécurité, la convivialité et l'attrait des espaces publics, créant ainsi un environnement favorable à la pratique des transports actifs. Les principes visés par le programme sont :

- la transformation des rues en espaces de rencontres qui témoignent de l'identité et de la vitalité des quartiers;
- l'accroissement de la superficie de l'espace public dédiée aux piétons et la mise en place de conditions favorables à la marche;
- l'implication de la communauté dans la transformation des espaces afin de susciter une plus grande adhésion au projet;
- le développement d'un savoir-faire municipal et l'application des bonnes pratiques en aménagements de rues piétonnes et partagées.

Le programme privilégie tout d'abord la mise en place d'installations transitoires lors des deux premières années. Cette mesure permet d'évaluer la pertinence des aménagements et de vérifier le niveau de satisfaction des citoyens en vue de l'aménagement permanent.

Les deux premières phases transitoires ont permis d'expérimenter plusieurs scénarios de fermeture de rue en plus de démontrer l'engouement des différents acteurs du quartier pour un projet de rue partagée. Diverses consultations auprès des citoyens et des commerçants ont démontré l'intérêt de ceux-ci pour un projet de rue partagée offrant le potentiel d'améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements.

1.2 LOCALISATION DU SITE ET PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION

Localisation du site d'intervention

Le site d'intervention se situe sur l'île de Montréal, dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, et occupe une position centrale dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve (figures 1 et 2). Plus précisément, il se situe aux abords de la Place Simon-Valois à la croisée de :

- la rue Ontario et de la promenade commerciale du même nom;
- l'avenue Valois;
- la promenade piétonne Luc-Larivée (anciennement une voie ferrée du Canadien National).

Les alentours sont caractérisés par la présence de bâtiments à vocations commerciale et résidentielle (figure 3). Le cœur du site d'intervention, soit l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue Valois, est bordé par :

- la Place Simon-Valois (coin nord-est);
- l'épicerie Métro (coin sud-est);
- un projet de condominiums avec rez-de-chaussée commercial (coin sud-ouest);
- la Banque Nationale (coin nord-ouest).



Figure 1 : Localisation du projet, de la rue Ontario et de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à l'échelle de l'île de Montréal.

Périmètre d'intervention

Le périmètre d'intervention s'étend sur une distance d'environ 110 mètres sur la rue Ontario, entre la rue Nicolet et l'avenue Bourbonnière, et également 110 mètres sur l'avenue Valois (figure 3). Il inclut l'entièreté du domaine public (c.-à-d. chaussée et trottoirs). À l'intérieur de ces limites est prévu l'aménagement de la Zone de rencontre et de ses seuils d'entrée et de sortie.

La Place Simon-Valois ne fait pas l'objet de ce concours. Des solutions de remplacement des cubes lumineux en Onyx ainsi que la mise aux normes du mobilier d'éclairage (en 4.8) sont cependant souhaitées et présentent le potentiel de créer un rappel entre l'aménagement de la Zone de rencontre et la Place.

Information sur le périmètre d'intervention

Superficie approximative : 3 750 m²

DONNÉES EXISTANTES

Avenue Valois

Longueur approximative du tronçon : 110 mètres

Largeur de la chaussée : 9 à 10,5 mètres

Largeur des trottoirs existants : environ 4 mètres

Sens de la rue : vers le sud avec voies cyclables

Stationnement : voies de stationnement de part et d'autre, zone de taxi (3 cases) et station BIXI

Vitesse permise sur le tronçon : 30 km/h

Rue Ontario

Longueur approximative du tronçon : 110 mètres

Largeur de la chaussée : environ 12 mètres

Largeur des trottoirs existants : variable, entre 3,5 et 5 mètres

Sens de la rue : double sens

Stationnement : voies de stationnement de part et d'autre

Vitesse permise sur le tronçon : 30 km/h

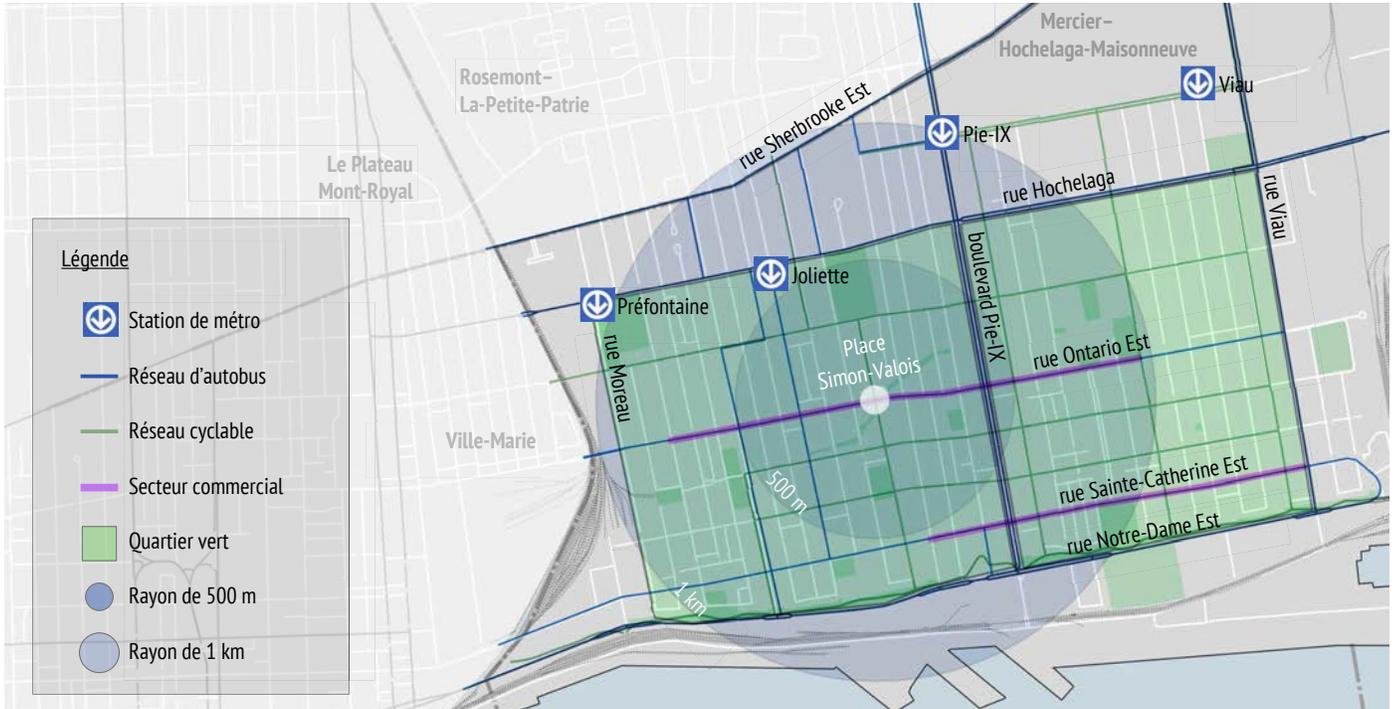


Figure 2 : Localisation du site d'intervention dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. La dénomination Quartier vert, dans la légende, fait référence au programme du même nom (voir section 1.1).

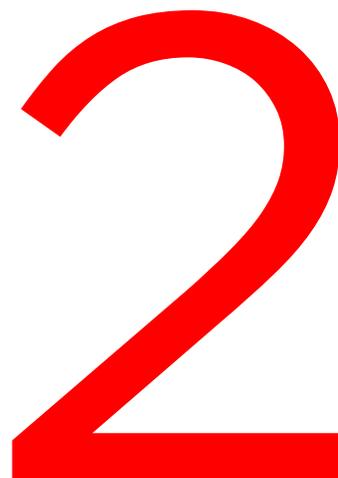


Figure 3 : Localisation du site dans son contexte immédiat. Source : Google

- ① ●● Parc linéaire Luc-Larivée
- ③ Épicerie Métro (bâtiment existant sans agrandissement)
- ⑤ Banque Nationale
- ⑦ Intersection au cœur du projet de la Zone de rencontre Simon-Valois
- ② Place Simon-Valois
- ④ Condominiums avec rez-de-chaussée commercial
- ⑥ Bistro Le Valois
- ⑦ Périimètre du concours

VISION ET OBJECTIFS

- 2.1 Vision du projet
- 2.2 Interventions prévues
- 2.3 Objectifs



2.1 VISION DU PROJET

Quartier en revitalisation

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve est en pleine transformation sociale et urbaine. Son riche héritage industriel, sa vitalité et sa proximité du centre-ville attirent aujourd'hui de nouveaux résidents et commerçants qui contribuent à la mixité sociale et à une économie locale de plus en plus prospère.

L'opération de revitalisation du secteur Ontario/Valois s'est amorcée dans les années 2000 par une planification municipale intensive, suivi de l'implantation de la Place Simon-Valois et de l'aménagement du parc linéaire Luc-Larivée sur l'ancienne emprise ferroviaire. La nouvelle place publique et le lien piétonnier ont contribué au développement immobilier et à l'accroissement démographique des environs. La Place Simon-Valois, considérée aujourd'hui comme étant l'épicentre culturel et commercial du quartier Hochelaga-Maisonneuve, se retrouve au coeur des déplacements quotidiens de nombreux résidents en plus d'être l'hôte de nombreux événements populaires.

En guise de poursuite des efforts de valorisation du secteur, l'arrondissement lance un appel à la création d'envergure canadienne pour transformer les abords de la Place Simon-Valois en une zone de rencontre par l'aménagement de deux tronçons de rues partagées, soit la rue Ontario et l'avenue Valois.

Zone de rencontre

Une « zone de rencontre » est un concept européen présentement légiféré en France, en Belgique, en Suisse et en Autriche, qui désigne une voie ou un ensemble de voies affecté à la circulation de tous les usagers, où la priorité est donnée aux piétons et la vitesse est limitée à 20 km/h. Ces espaces aménagés de façon cohérente avec la limitation de vitesse imposée sont généralement d'étendue limitée et correspondent à une place ou à un tronçon de rue particulièrement achalandé, où la vie locale est développée et prépondérante. L'aménagement d'une zone de rencontre vise de multiples objectifs, dont l'amélioration des conditions de circulation et de la sécurité des déplacements, la revitalisation urbaine et la mise en valeur d'un lieu.

Rue partagée

Au Québec, la dénomination de « rue partagée » est utilisée pour définir le concept de la zone de rencontre. Tel qu'établi par la Table québécoise de la sécurité routière, les principales caractéristiques d'une rue partagée sont les suivantes:

- les piétons bénéficient de la priorité sur l'ensemble de la chaussée;
- les usagers de l'espace doivent adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers plus vulnérables;
- la limite de vitesse est fixée à 20km;
- à moins d'indication contraire, les cyclistes sont autorisés à circuler à contresens dans les rues partagées à sens unique;
- l'aménagement est cohérent avec le concept et tient compte de la priorité accordée aux piétons tout en assurant le confort et la sécurité de leurs déplacements, notamment ceux des personnes à mobilité réduite.

Présentement, le cadre légal et réglementaire québécois ne précise pas les règles de circulation adaptées à ces espaces. Des modifications au Code de la sécurité routière (CSR) et aux normes de signalisation sont envisagées prochainement en vue de réglementer le concept de la rue partagée.

Force du concept d'aménagement

Le projet de la Zone de rencontre Simon-Valois est l'un des projets phares du PIRPP. Les parties prenantes de ce concours souhaitent que ce projet serve d'exemple et d'inspiration pour les futurs aménagements de rues partagées à Montréal.

Le concept d'aménagement proposé devra présenter des solutions ingénieuses afin de livrer un concept d'aménagement fonctionnel et sécuritaire, faisant preuve d'une approche sensible en matière d'accessibilité universelle.

2.2 INTERVENTIONS PRÉVUES

Le concours vise l'aménagement de l'emprise publique délimitée par le périmètre d'intervention (en 1.2). Les interventions prévues sont les suivantes :

- proposer des aménagements cohérents avec les principes de la rue partagée;
- aménager des seuils qui annoncent les entrées et sorties de la Zone de rencontre (figure 4);
- aménager le site pour un usage quotidien fonctionnel et sécuritaire;
- aménager le site de façon à optimiser sa capacité d'accueil lors d'événements ayant recours à divers scénarios de fermeture à la circulation automobile;
- proposer des aménagements cohérents avec les limites de vitesse imposées (20 km/h dans la Zone de rencontre et 30 km/h sur les rues en amont et en aval de celle-ci);
- intégrer les principes d'aménagement assurant l'accessibilité universelle en contexte de rue partagée (annexe 7.3).

Les interventions doivent inclure une réflexion sur la géométrie de la chaussée et des trottoirs, le traitement de la surface au sol, la matérialité, l'éclairage et la disposition des équipements, du mobilier et de la végétation. À l'exception du remplacement des cubes lumineux en Onyx ainsi que de la mise aux normes du mobilier d'éclairage (en 4.8), aucune intervention majeure ne devra être proposée sur la Place Simon-Valois ni sur le domaine privé (ex. : façades de bâtiment).

Le plan ci-après illustre le périmètre d'intervention, comprenant les limites de la Zone de rencontre ainsi que ses seuils d'entrée et de sortie.

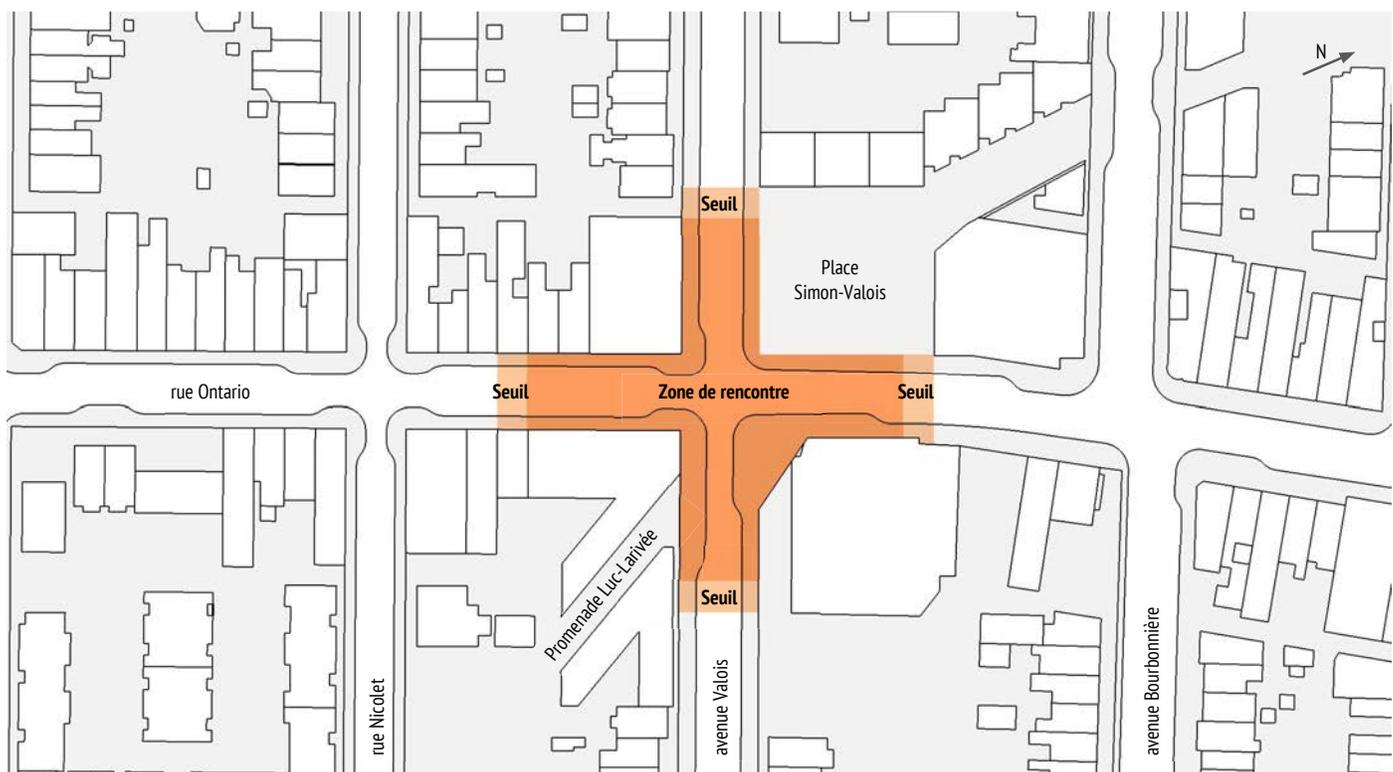


Figure 4 : Périmètre du site d'intervention de la Zone de rencontre Simon-Valois, incluant les quatre (4) seuils d'entrée et de sortie.



Figure 5 : Vue aérienne de l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue Valois avec les installations transitoires de 2016 : Concept d'aménagement et mobilier urbain par l'atelier de design multidisciplinaire *En temps et lieu* et œuvre de Roadsworth.



Figure 6 : Point de vue depuis l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue Valois vers le sud. Sur le trottoir et aux traverses piétonnes, l'œuvre «Sexapus» de l'artiste Roadsworth et l'estrade par l'atelier *En temps et lieu* — installations transitoires de 2016. Source : Google



Figure 7 : Point de vue depuis l'avenue Valois vers la Place Simon-Valois (2008).



Figure 8 : Point de vue depuis l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue Valois vers la Place Simon-Valois (2008).



Figure 9 : Point de vue à partir de la rue Ontario vers l'est avant l'intersection de l'avenue Valois (2014). Source : Google

2.3 OBJECTIFS

La visée première de ce concours est de répondre à l'énoncé de vision en mettant de l'avant les principes de la rue partagée (en 2.1) pour l'ensemble du périmètre d'intervention ciblé (en 1.2).

L'arrondissement souhaite atteindre de hauts standards en termes de qualité des aménagements, tant sur les plans esthétique, spatial, fonctionnel que social. Les objectifs suivants doivent agir à titre de lignes directrices pour l'élaboration du projet afin d'aménager une Zone de rencontre sécuritaire, conviviale et polyvalente.

Mobilité et sécurité

- Concevoir un aménagement qui assure un usage quotidien fonctionnel et sécuritaire pour tous les usagers de la zone partagée (piétons, cyclistes, véhicules particuliers, véhicules lourds, etc.);
- Concevoir un aménagement qui incite au ralentissement des véhicules et des cyclistes, augmente la vigilance des conducteurs et encourage une bonne cohabitation entre les usagers;
- Concevoir un aménagement clair et intuitif des seuils d'entrée et de sortie annonçant le début et la fin de la Zone de rencontre;
- Intégrer de manière exemplaire les principes d'accessibilité universelle en contexte de rue partagée (annexe 7.3);
- Mettre en œuvre les meilleures pratiques nationales et internationales et contribuer au savoir-faire municipal en matière d'aménagement de rues partagées.

Attractivité et convivialité

- Favoriser des aménagements à l'échelle humaine, conviviaux et de qualité qui incitent à l'appropriation spontanée du site;
- Favoriser des aménagements qui encouragent la mixité des usages et qui permettent la création d'un espace animé, dynamique et attrayant;
- Contribuer au rayonnement de la Place Simon-Valois au sein du quartier;
- Mettre en valeur le contexte et la singularité des lieux.

Polyvalence de l'aménagement

- Développer des aménagements polyvalents qui répondent à des scénarios d'animation et d'occupation de l'espace variés :
 - déplacements et usage quotidien (cohabitation);
 - fermeture partielle de l'espace pour des événements de petite et moyenne envergure, tels que des promotions commerciales ou des activités communautaires;
 - fermeture complète de l'espace pour des événements urbains de grande envergure, tels que des spectacles de musique, notamment celui de la Fête nationale du Québec.
- Optimiser la capacité d'accueil de la Place Simon-Valois pour chacun des scénarios cités ci-dessus.

La section suivante dresse un portrait du quartier Hochelaga-Maisonneuve et décrit le contexte dans lequel s'insère le projet de la Zone de rencontre Simon-Valois.

CONTEXTE D'INTERVENTION

- 3.1 Historique du quartier
- 3.2 Place Simon-Valois et Promenade Luc-Larivée
- 3.3 Interventions transitoires dans le cadre du PIRPP
- 3.4 Paysage urbain
- 3.5 Trame urbaine
- 3.6 Dynamique commerciale
- 3.7 Riverains et usagers



3.1 HISTORIQUE DU QUARTIER

Au début du XIX^e siècle, des industries, puis des familles ouvrières commencent à s'installer à l'est de la ville de Montréal, qui s'étend à l'époque jusqu'à la rue d'Iberville. Se développent, aux abords de la rue Dézéry, des maisons, des commerces et quelques institutions qui constituent le village d'Hochelaga en 1845. L'implantation de la filature Victor Hudon, de la fabrique de tabac Macdonald et la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique accélèrent le développement du secteur.

En 1883, le village est annexé à la ville de Maisonneuve dans le but de bâtir une Cité industrielle modèle, dotée de parcs et de grands jardins. Le boulevard Pie-IX, bordé d'arbres et de demeures bourgeoises, voit le jour dans ce contexte particulier. La période entre 1896 et 1914 est particulièrement florissante pour la municipalité. Beaucoup d'entreprises s'établissent le long de la rue Notre-Dame et le Canadian National s'affaire à bâtir une voie ferrée, celle qui traverse jusqu'en 2001 le secteur de l'actuelle Place Simon-Valois.

La Première Guerre mondiale entraîne la fin de la prospérité et la détérioration de la situation financière de la Cité industrielle. En 1918, la ville de Maisonneuve s'est annexée à la ville de Montréal sous le nom du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Les années 1920, suivi de la crise économique de 1929, ralentissent significativement le développement du secteur. Plusieurs usines ferment et déménagent à l'est de la rue Viau.

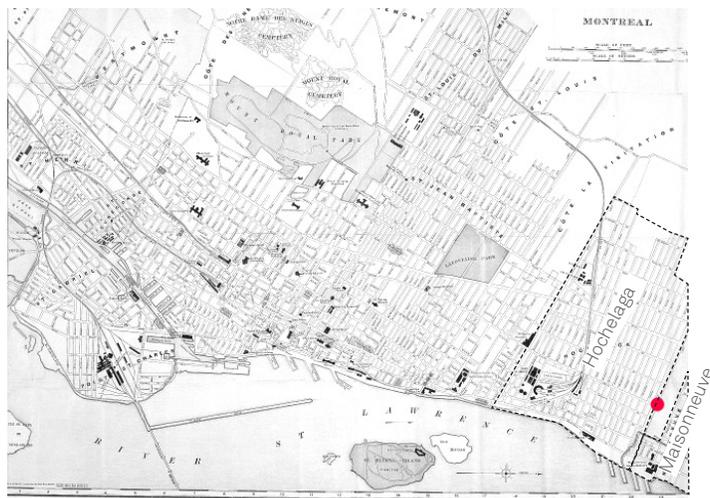


Figure 10 : Site du concours localisé sur la carte de 1910. Source : McCord Museum, Montréal, Canada, 1910



Figure 11 : Carte montrant les lots subdivisés et le tracé de la voie ferrée du CN en 1907, autour du site d'intervention. Source : Chas. E Good, Atlas of the City of Montreal and vicinity, 1907 (BA nQ)



Figure 12 : Carte illustrant le cadre bâti en 1949 autour du site d'intervention. Source : Ville de Montréal, Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, 1949 (BA nQ)

3.2 PLACE SIMON-VALOIS ET PROMENADE LUC-LARIVÉE

Place Simon-Valois

Après la Deuxième Guerre mondiale et des années de chômage et de rationnement, le quartier se modernise. Les années 1960 sont marquées par d'importants chantiers routiers et un profond changement du tissu urbain. Ces transformations, conjuguées au déménagement de plusieurs manufactures, altèrent la vie du quartier et son économie. La tenue des Jeux olympiques et la construction du Stade transforment à nouveau le paysage d'Hochelaga-Maisonneuve dans les années 1970.

Fortement touché par la désindustrialisation, le secteur historique du village d'Hochelaga, aujourd'hui intégré à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal, demeure un quartier populaire où la vie communautaire y est profondément ancrée. Aujourd'hui, de nombreux bâtiments industriels ont été convertis pour y accueillir d'importants projets d'habitation. Les activités manufacturières laissent place à une économie tertiaire qui contribue à la revitalisation des artères commerciales.

La désaffectation de l'emprise ferroviaire du CN, en 1997, la relocalisation de l'entreprise Lavo, en 2000, et l'acquisition par la Ville de Montréal de plus de 15 000 m² de terrain contigu présentent l'opportunité de développer un vaste projet de revitalisation urbaine. En 2001, la Ville de Montréal amorce une période de planification intensive à l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue Valois, en commençant par l'élaboration d'un programme de développement et la mise sur pied d'une consultation publique. Puis, le consortium in situ atelier d'architecture, Atelier BRAQ et Nicole Valois, architecte paysagiste, est engagé pour réfléchir à un plan d'ensemble pour le secteur. Le plan résultant, prenant appui sur les caractéristiques intrinsèques du site, propose la mise en projet de la Place Simon-Valois tel un véritable vecteur de revitalisation.

En 2003, un mandat est octroyé au consortium Schème Consultants/Atelier Urban Soland et vise la réalisation de la place publique. Nommée en l'honneur de l'homme d'affaires et philanthrope montréalais Simon Valois, la Place est inaugurée en 2006. Ses aménagements sont



Figure 13 : Orthophotographie (2002) — Départ de l'entreprise Lavo



Figure 14 : Orthophotographie (2003) — Place Simon-Valois (chantier)



Figure 15 : Orthophotographie (2009) - Place Simon-Valois inaugurée et apparition de nouvelles constructions immobilières



Figure 16 : Orthophotographie (2015) — Installations transitoires sur la rue Ontario

le fruit d'une lecture sensible de l'histoire du lieu de la part des concepteurs. Les aménagements consistent principalement en :

- l'introduction d'un concept de trottoirs/terrasses en bordure des projets immobiliers privés, avec tables et chaises amovibles pendant la saison estivale;
- un traitement continu de la surface au sol au moyen d'un revêtement minéral dont le motif et la coloration s'intensifient selon l'usage planifié; plus foncé dans les zones achalandées et plus pâle dans les zones de détente et de socialisation;
- une bordure en granite qui délimite la Place des trottoirs/terrasses et de la chaussée;
- un mobilier en granite massif symbolisant les anciennes lignes de jonction des voies ferrées;
- une stratégie végétale en trois volets : la transplantation d'arbres matures, la plantation d'arbres à fleurs et celle de massifs arbustifs à floraison abondante;
- un éclairage décoratif sur mesure au périmètre de la Place;
- un éclairage d'ambiance au moyen d'un mobilier lumineux en Onyx.



Figure 17 : Anciennes voies ferrées du CN à l'endroit de l'actuelle Place Simon-Valois. Source : Atelier d'histoire Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (1975)



Figure 18 : Site de la Place Simon-Valois avant sa construction (approximativement 2004)

La force et la cohérence du concept ont engendré des investissements privés de plusieurs millions de dollars. La Place publique s'est révélée être un puissant levier économique, suscitant le développement immobilier et la revitalisation du secteur. Le succès de l'espace public auprès des citoyens est tributaire du cadre bâti qui le définit et l'anime. Catalyseur pour le projet de la Promenade Luc-Larivée, la Place Simon-Valois se trouve au cœur des déplacements quotidiens et peut accueillir jusqu'à 1500 personnes lors d'événements.

Données techniques

Réalisation : 2004-2006

Coût du projet : 2 M\$

Superficie brute : 1800 m²

Concepteurs :

- Plan d'aménagement préliminaire : in situ atelier d'architecture, Atelier BRAQ et Nicole Valois
- Plan d'aménagement de la Place Simon-Valois : consortium Schème Consultants et Atelier Urban Soland



Figure 19 : Place Simon-Valois (2012) depuis la rue Ontario (point de vue similaire aux figures 17 et 18).



Figure 20 : Place Simon-Valois (2014) vers l'intersection Valois/Ontario.

Promenade Luc-Larivée

La promenade Luc-Larivée est un parc linéaire sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée du Canadien National. Elle s'étend de la rue Joliette à l'avenue Jeanne d'Arc. Son aménagement a eu lieu de 2004 à 2009 pour les sections entre la rue Joliette et l'avenue d'Orléans, puis de 2013 à 2014 pour les sections à l'est de l'avenue d'Orléans. La promenade verte relie de nombreux lieux d'intérêts du quartier (figure 21) et se trouve ainsi au coeur des déplacements de nombreux habitants. Pour l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, il s'agit d'un aménagement innovant, tant par sa forme que par son processus de mise en œuvre. Il contribue à la lutte aux îlots de chaleur tout en créant un parcours urbain, réel espace de loisir, de socialisation et de détente qui incite à la pratique des transports actifs. Concrètement, il s'agit de 103 arbres et de 420 m² d'arbustes nouvellement plantés, en plus du développement de 950 nouvelles unités d'habitation avec logements sociaux. Le parc linéaire a été nommé en l'honneur de Luc Larivée, médecin impliqué pendant plus de 40 ans dans la communauté d'Hochelaga et qui a également agi à titre de conseiller municipal.

Données techniques

Réalisation : 2004-2009 et 2013-2014

Coût du projet : 4,6 M\$

Superficie brute : 630 mètres linéaires



Figure 21 : Promenade Luc-Larivée : localisation du parc linéaire, photographies de l'existant et étapes de réalisation.

3.3 INTERVENTIONS TRANSITOIRES DANS LE CADRE DU PIRPP

Comme prévu par le PIRPP, le projet a fait l'objet de deux phases d'aménagements transitoires pendant les saisons estivales 2015 et 2016. Ces installations saisonnières consistaient à tester les scénarios de fermeture de la rue visant la piétonnisation du site ainsi qu'à l'agrémenter par l'ajout de mobilier et de marquages temporaires. Diverses évaluations ont été menées par la Ville de Montréal dans le but de chiffrer les retombées du projet et saisir la réceptabilité des acteurs du milieu en regard du partage de la rue.

En 2015, les installations transitoires étaient composées de terrasses et d'un marquage au sol sur le tronçon de la rue Ontario, entre les avenues Valois et Bourbonnière, voué à une piétonnisation fréquente durant l'été. Les terrasses agrémentaient l'espace tandis que le marquage, de couleur rouge brique, unissait le trottoir et la chaussée avec les façades des bâtiments. Des bollards amovibles facilitaient la fermeture de ce tronçon pour la tenue d'événement.

En 2016, le projet d'aménagement transitoire consistait en l'ajout de mobilier et de marquages au sol dans l'espace défini de la future Zone de rencontre. La conception des aménagements a été réalisée par l'atelier de design multidisciplinaire *En temps et lieu*. Du mobilier fait sur mesure, dont une estrade, a été installé sur des plateformes aux abords de la Place Simon-Valois. Un motif géométrique de couleur turquoise, saumon et blanc recouvrait les trottoirs. L'artiste Roadsworth a complété le concept par son œuvre «Sexapus», une pieuvre dont les tentacules s'inséraient entre les rayures des traverses piétonnes du côté sud de la rue Ontario.

Lors des saisons estivales précédentes, plusieurs activités d'animation ont été organisées par des organismes tels que la Corporation d'animation des places publiques (CAPP) en partenariat avec la Société de développement commercial (SDC) Hochelaga-Maisonneuve (en 4.4).



Figure 22 : Festivités de la Saint-Jean-Baptiste (source : Mélanie Dusseault Photographe, 2014).



Figure 23 : Aperçu des installations transitoires de 2015 - Placottoirs, bacs de plantations et peinture de couleur rouge brique (source : Mélanie Dusseault Photographe).



Figure 24 : Carnaval estival organisé par la CAPP. Fermeture de la rue Ontario (source : Mélanie Dusseault Photographe, 2016).



Figure 25 : Activités sur la Place Simon-Valois et fermeture de la rue Ontario - Carnaval estival organisé par la CAPP (source : Mélanie Dusseault Photographe, 2016).

3.4 PAYSAGE URBAIN

Le projet de la Zone de rencontre Simon-Valois se situe à la limite est d’Hochelaga, adjacent au quartier Maisonneuve (figure 26).

Le cadre bâti d’Hochelaga-Maisonneuve témoigne d’un riche héritage industriel et d’un passé ouvrier. Le bâtiment en brique de type industriel et la maison en rangée modeste sont les ouvrages les plus courants dans le secteur. L’apparition de nouveaux projets résidentiels, de type condominiums, ajoute un caractère contemporain à l’architecture et contribue à la transformation du quartier.

Malgré la présence d’alignements d’arbres sur la majorité des rues et de plusieurs parcs et espaces verts, tel le parc linéaire Luc-Larivée, l’arrondissement possède un très faible pourcentage de canopée (12,7 %).

3.5 TRAME URBAINE

Les Promenades Ontario et Sainte-Catherine sont des artères commerciales mixtes qui traversent et desservent le secteur Hochelaga-Maisonneuve d’est en ouest. Les rues locales transversales sont généralement à sens unique. La trame urbaine est caractérisée par la présence de longs îlots d’habitation typique de Montréal dont certains ont conservé la trace du passé industriel et ferroviaire. À titre d’exemple, les angles des façades et les îlots de formes irrégulières aux abords de la Place Simon-Valois révèlent la trace passée des voies ferrées du Canadien National.

Le quartier est desservi par quatre stations de métro, soit Préfontaine, Joliette, Pie-IX et Viau. Plusieurs lignes d’autobus de la STM desservent les artères est-ouest, notamment sur les rues Ontario (ligne 125), Sainte-Catherine (ligne 34) et Hochelaga (ligne 85).

Le secteur est traversé par plusieurs voies cyclables, notamment sur l’avenue Valois et les rues de Rouen, Lafontaine, Adam, de Chambly, Bennett et une partie de Davidson. Une piste cyclable longe la rue Notre-Dame.

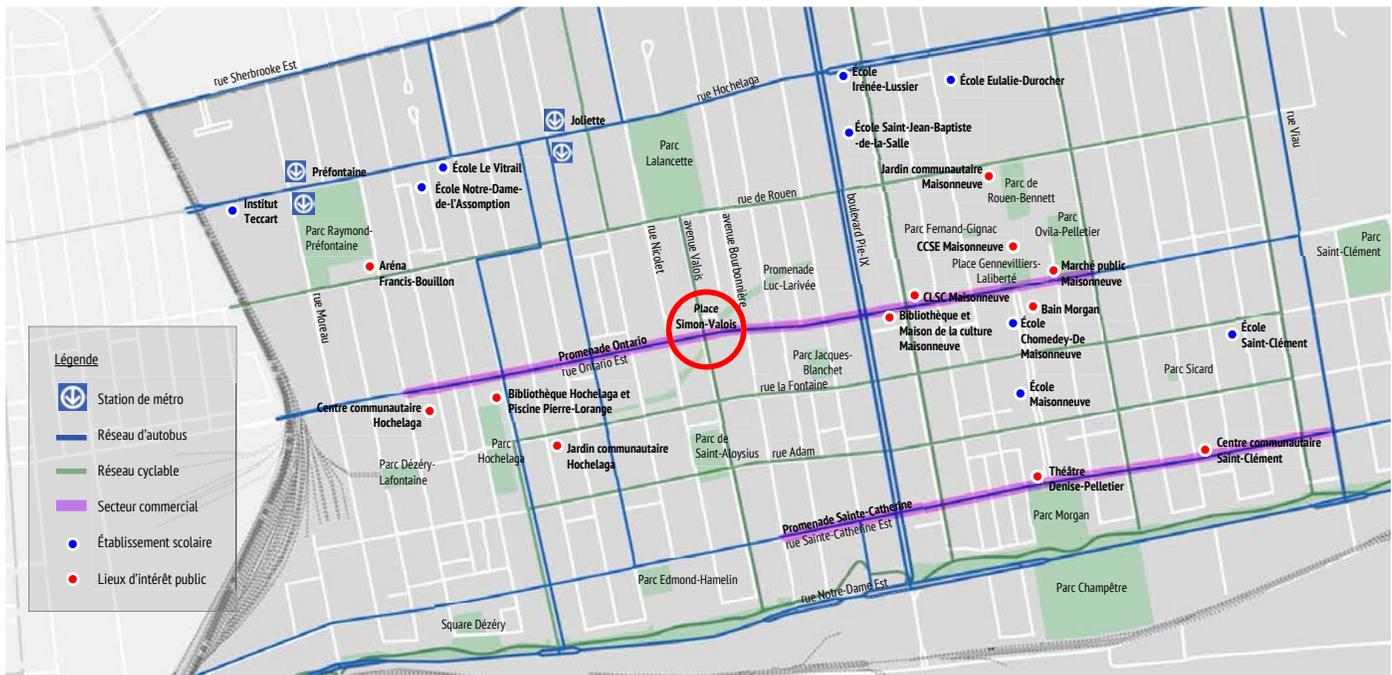


Figure 26 : Carte de l’arrondissement, des services, des parcs et du réseau routier et cyclable. En mauve, les artères commerciales : la Promenade Ontario et la Promenade Sainte-Catherine.

3.6 DYNAMIQUE COMMERCIALE

Promenade Ontario

La Promenade Ontario, supportée et animée par la Société de développement commerciale (SDC) Hochelaga-Maisonneuve, couvre une portion de la rue du même nom. Elle est une artère commerciale emblématique de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et s'étend sur une longueur d'environ 1,35 kilomètre entre la rue Saint-Germain et le boulevard Pie-IX. La Promenade Ontario offre une concentration diversifiée de commerces et de services de proximité : services professionnels, bureaux, services de restauration, vente au détail, services de soins personnels, etc. La concentration de bars et de restaurants participe à l'ambiance festive et animée de la rue. La Place Simon-Valois, au cœur de la Promenade, accueille des événements et activités culturelles qui attirent un grand nombre de consommateurs locaux et des arrondissements adjacents.

Contexte de réfection sur la rue Ontario

Des travaux de réfection de la voirie ont été réalisés et se poursuivent à court et à moyen terme sur la rue Ontario dans le secteur Hochelaga. Parallèlement aux travaux d'aménagement de la Zone de rencontre, les sections de la rue Ontario en amont et en aval du projet seront reconstruites. Ces travaux prévoient notamment l'élargissement de trottoirs en béton avec bordure en granite, l'aménagement de saillies aux intersections, le remplacement du mobilier d'éclairage et l'aménagement de fosses d'arbres élargies avec grille de rue, inspiré des aménagements situés sur la rue Ontario Est, à l'endroit du pôle Frontenac. Ces travaux visent principalement à améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers sur l'artère commerciale.

Réfection des infrastructures souterraines

Des travaux de reconstruction d'infrastructures souterraines sont prévus à court terme dans le périmètre du concours. Ceux-ci incluent :

- la reconstruction de la conduite d'eau sur la rue Ontario entre la rue Nicolet et l'avenue Valois;
- la reconstruction de la conduite d'eau sur l'avenue Valois entre la rue Ontario et la rue La Fontaine;
- la reconstruction de la conduite d'eau à l'intersection des rues Ontario et Nicolet.

Afin de rentabiliser et de minimiser les impacts de ces travaux d'infrastructures, ceux-ci seront effectués suite aux travaux de démolition et précéderont les travaux d'aménagement du projet de la Zone de rencontre Simon-Valois. Le coût des travaux de reconstruction d'infrastructures souterraines ne doit pas être inclus au budget de construction.

3.7 RIVERAINS ET USAGERS

La Zone de rencontre Simon-Valois s'inscrit au cœur d'un secteur à dominance résidentielle. La population du district électoral d'Hochelaga (Montréal en statistiques [2013], Recensement Statis) est d'approximativement 33 500 habitants, ce qui représente environ 25 % de la population de l'arrondissement.

Les jeunes de 25 à 34 ans constituent près du quart de la population. À l'opposé, il n'y a que 3 500 résidents de 65 ans et plus dans le district. Il s'agit de la plus faible concentration de ce groupe dans l'arrondissement.

Les besoins fonctionnels et techniques présentés dans cette section détaillent les attentes en regard du concept d'aménagement proposé.

BESOINS FONCTIONNELS ET TECHNIQUES

- 4.1 Géométrie et configuration des aménagements
- 4.2 Maintien et optimisation des déplacements
- 4.3 Animation et attractivité
- 4.4 Végétation
- 4.5 Agrandissement de l'épicerie adjacente au site
- 4.6 Matérialité et mobilier urbain
- 4.7 Éclairage et sécurité
- 4.8 Accessibilité universelle



4.1 GÉOMÉTRIE ET CONFIGURATION DES AMÉNAGEMENTS

Coupe de rue existante

Présentement, la rue Ontario comporte des trottoirs conventionnels, deux voies de circulation et une voie de stationnement de chaque côté (figure 27). L'avenue Valois comporte des trottoirs conventionnels avec saillies et deux voies cyclables de part et d'autre de la voie de circulation automobile à sens unique vers le sud (figure 28).

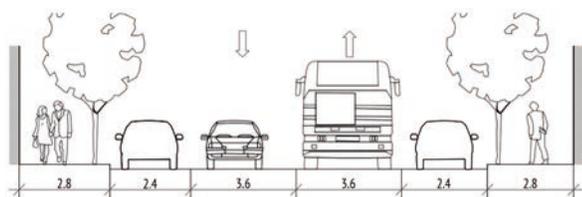


Figure 27 : Coupe de rue type existante — rue Ontario

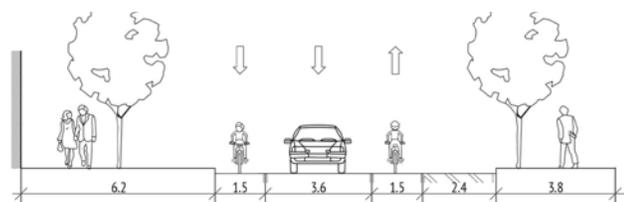


Figure 28 : Coupe de rue type existante — Avenue Valois

Zone de rencontre

Le concept d'aménagement proposé devra répondre aux qualités fonctionnelles et esthétiques de la rue partagée (en 2.1).

L'intervention doit proposer différentes stratégies qui incitent au ralentissement de la circulation à l'approche et à l'intérieur de la Zone de rencontre. Les modifications apportées à la configuration et à la géométrie des rues ne doivent pas contraindre l'accès sécuritaire des usagers aux commerces et aux résidences. Aucun élément ne doit obstruer les accès ou nuire à la fonctionnalité des bâtiments adjacents. Des corridors protégés rectilignes et sans obstacle en bordure des bâtiments doivent être aménagés, notamment pour répondre à des enjeux de déneigement et d'accessibilité universelle. La délimitation entre la chaussée partagée et le corridor protégé doit être aisément détectable visuellement et tactilement (annexe 7.3).

Seuils d'entrée et de sortie

En plus d'offrir un endroit visible pour la signalisation qui annonce le début et la fin de la rue partagée, les seuils d'entrée et de sortie permettent d'assurer une transition entre la rue traditionnelle et la Zone de rencontre (annexe 7.3). Par un traitement distinct, ils contribuent à indiquer aux véhicules qu'un changement de comportement est à appréhender. Les limites approximatives de ces seuils sont indiquées sur la figure 30 et doivent être d'une distance maximum de 10 mètres en amont et en aval de la Zone de rencontre. Les concurrents peuvent remettre en question l'étendue de ces zones, ils devront cependant appuyer leur choix par des raisons et motifs justificatifs.

4.2 MAINTIEN ET OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

Véhicules motorisés

La circulation des véhicules est limitée à 20 km/h à l'intérieur des limites de la Zone de rencontre. L'aménagement doit permettre l'accès au site pour tous types de véhicules et selon les usages prévus : les automobiles, les autobus, les véhicules de service, les véhicules de sécurité publique (SIM, SPVM, Urgences-Santé), les véhicules de gestion des ordures et d'entretien, les véhicules de livraison, etc. Les automobilistes doivent céder le passage aux piétons et aux cyclistes. Les aménagements doivent être cohérents avec le principe de cohabitation des usagers et de la limite de vitesse prescrite.

Autobus

La ligne d'autobus 125 de la STM parcourt la rue Ontario dans les deux sens, et effectue deux arrêts dans le périmètre de la Zone de rencontre, c'est-à-dire un dans chaque direction. L'emplacement des arrêts d'autobus est illustré à la figure 29. Les concurrents peuvent remettre en question l'emplacement des arrêts, mais ils devront appuyer leur choix par des motifs justificatifs.

La flotte d'autobus de la STM permet l'abaissement du plancher de l'autobus afin de réduire la hauteur de la marche pour l'aide à l'embarquement et au débarquement de personnes à mobilité réduite. Pour les personnes en fauteuil roulant, les autobus sont munis de rampes qui peuvent se déployer aux portes avant. Afin d'assurer leur accessibilité universelle, il est nécessaire de prévoir une bordure continue d'une hauteur de 6 pouces (150 mm) à l'endroit des arrêts d'autobus (voir annexe 7.3).

Taxis

Il est prévu que la zone de taxi existante (figure 29), comprenant trois espaces de stationnement le long de l'avenue Valois, demeure à son emplacement actuel. Mais celle-ci peut être déplacée afin d'optimiser la porosité des aménagements. Ces espaces, s'ils sont conservés, doivent être clairement identifiés, limités et contrôlés.

Stationnement

Aucune case de stationnement ne sera conservée à l'intérieur du périmètre d'intervention.

Vélo

La circulation des vélos est limitée à 20 km/h à l'intérieur des limites de la Zone de rencontre. Les rues partagées ne contiennent généralement aucune voie cyclable, cependant les cyclistes sont autorisés à circuler dans les deux sens sur la chaussée dans un esprit de cohabitation. La station de vélos en libre-service BIXI, repérable sur la figure 29, peut demeurer à son emplacement actuel ou être déplacée afin d'optimiser la porosité des aménagements.

4.3 ANIMATION ET ATTRACTIVITÉ

L'arrondissement souhaite aménager la Zone de rencontre pour un usage quotidien fonctionnel et sécuritaire, mais également pour augmenter la capacité d'accueil de la Place Simon-Valois lors de scénarios de fermeture de rue. Depuis quelques années déjà, la Place Simon-Valois est l'hôte d'événements de natures et de durées variées. À titre indicatif, la Corporation d'animation des places publiques (CAPP) a organisé les activités suivantes :

- Fête nationale du Québec (juin 2015);
- Nature en ville (juillet 2015);
- Carnaval estival (août 2015 et 2016);
- Jeux plein la rue (juillet 2016);
- Nature plein la rue (septembre 2016);
- Pianos publics (juillet à septembre 2016).

La rue Ontario a été fermée pendant quatorze fins de semaine et deux semaines complètes au cours de l'été 2016. Lors d'événements locaux, la place publique accueille en moyenne 8 100 piétons par jour.

Le concept d'aménagement de la Zone de rencontre doit favoriser, en soutien à la Place Simon-Valois, des interventions qui offrent un potentiel d'attraction de jour comme en soirée et en toutes saisons.

Scène extérieure

Il est nécessaire d'améliorer le site pour la tenue d'événements d'envergure pouvant accueillir un grand nombre de personnes. Lors des spectacles extérieurs, une scène est généralement déployée au coin nord-est de la Place Simon-Valois (figure 29). L'emplacement de cette scène et la configuration du site peuvent être revus afin d'optimiser la capacité d'accueil. À titre de référence, le spectacle de la Fête nationale du Québec en 2016 a attiré approximativement 10 000 spectateurs. Le déplacement de la scène engendre toutefois la nécessité d'installer un second boîtier scénographique de type « camlock » (annexe 7.5).

Dispositifs de fermeture à la circulation

Afin d'assurer la fermeture de la zone à la circulation lors des événements, une solution à long terme et de qualité doit être implantée aux entrées et aux sorties de la Zone de rencontre. Lors d'une fermeture de l'avenue Valois, les véhicules seront détournés vers l'ouest par la ruelle au nord de la rue Ontario.

De multiples scénarios de fermeture doivent être anticipés tels que :

- la fermeture partielle de l'avenue Valois, entre la ruelle et la rue Ontario;
- la fermeture partielle de la rue Ontario, entre les avenues Valois et Bourbonnière;
- la fermeture complète de la Zone de rencontre.

4.4 VÉGÉTATION

Les arbres existants sur le site seront conservés, ils peuvent cependant être relocalisés afin d'optimiser la Zone de rencontre et selon le concept proposé. L'intervention en verdissement peut prendre plusieurs formes, mais doit rester compatible avec les fonctions commerciales et d'animation du lieu. Dans la mesure du possible, les essences sélectionnées nécessiteront peu d'entretien et présenteront une bonne résistance au climat, aux conditions urbaines et au sel de déglacage.

Les espèces d'arbres proposées devront offrir un couvert suffisant afin de s'inscrire dans les objectifs de verdissement entrepris par l'arrondissement depuis les dernières années (Plan d'action canopée 2012-2021). Il faudra s'assurer de fournir un volume de sol suffisant pour supporter le plein déploiement des arbres sélectionnés soit par le design de fosses de plantation à grand volume, soit par l'utilisation de technologies équivalentes. Il est suggéré de prévoir environ 10 m³ de sol par arbre.

Le concept doit proposer un aménagement innovant, s'inscrivant dans les meilleures pratiques durables, minimisant la présence d'îlots de chaleur et optimisant les espaces végétalisés.



Figure 29 : Plan existant, périmètre d'intervention (Zone de rencontre et seuils d'entrée et de sortie)

- ① Zone de BIXI
- ② Zone de Taxi
- ③ Terrain vague de forme triangulaire
- ④ Agrandissement planifié de l'épicerie Métro
- ⑤ Arrêt d'autobus
- ⑥ Emplacement actuel de la scène lors de la tenue de spectacle

 Périmètre du concours, incluant les seuils d'entrée et de sortie

4.5 AGRANDISSEMENT DE L'ÉPICERIE ADJACENTE AU SITE

L'épicerie Métro, située en face de la Place Simon-Valois, prévoit s'étendre jusqu'aux limites du trottoir de l'avenue Valois dans un projet d'agrandissement éminent. Les dernières propositions architecturales illustrent un mur aveugle bordant le terrain vague de forme triangulaire à l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue Valois (figure 30). L'échéancier de cet agrandissement n'est cependant pas encore fixé. Les interventions devront prendre en considération ce facteur et ne pas miser uniquement sur la présence d'un cadre construit à cet endroit.

La présence de ce marché d'alimentation à grande surface implique un certain camionnage et des manipulations de chargement/déchargement à proximité du périmètre de concours.



Figure 30 : Épicierie existante et illustration schématique de l'agrandissement planifié. Source : Google



Figures 31 : Mobiliers existants sur la Place Simon-Valois.



Figures 32 : Mobilier du pôle Frontenac qui s'implantera tout au long de la promenade Ontario.



Figures 33 : Mobilier d'éclairage du secteur Frontenac qui sera implanté le long de la promenade Ontario.

4.6 MATÉRIALITÉ ET MOBILIER URBAIN

Des propositions fonctionnelles, créatives et de qualité sont attendues quant à la matérialité, particulièrement pour le mobilier et le revêtement de sol. Les concepteurs devront miser sur des matériaux qui s'arriment avec les aménagements adjacents, notamment par la création d'un dialogue cohérent avec :

- la Place Simon-Valois (figure 31) :
 - pavés de béton pâle 300x300x100 mm;
 - pavés de béton foncé 300x300x100 mm;
 - pavés de granite 300x300x100 mm;
 - bordures de granite 300 mm;
 - bancs en granite dessinés sur mesure.
- les aménagements projetés pour la rue Ontario tels que construits au pôle Frontenac (figure 32) :
 - dalle de béton striée;
 - bordure de granite 300 mm;
 - mobilier d'éclairage du secteur Frontenac (figure 33).

Le concept fera une proposition quant à la disposition des équipements associés à l'espace, à savoir, le mobilier intégré et/ou amovible, les équipements de fermeture à la circulation (ex. : bollard), les bacs de plantation et les fosses d'arbres. La disposition des équipements devra prendre en compte les usages précis du site, prendra soin de ne pas surcharger le domaine public, ne nuira pas à la libre circulation et intégrera les principes d'accessibilité universelle (annexe 7.3). Le mobilier peut être sélectionné dans le répertoire de mobilier type de la Ville de Montréal, en catalogue (fournisseur) ou dessiné sur mesure au besoin de manière à proposer un concept global dans le respect du budget de construction. Dans le cas où le mobilier serait dessiné sur mesure, il deviendra la propriété exclusive de la Ville de Montréal.

Le concept doit favoriser l'utilisation de matériaux recyclés, présenter des solutions durables, tant au plan formel que fonctionnel, offrir une consommation énergétique minimale et utiliser des matériaux dont les impacts environnementaux sont minimisés. Les matériaux et mobiliers urbains devront prendre en considération dans leur niveau de qualité et d'entretien l'achalandage important du lieu. Les solutions présentées doivent par ailleurs être en lien avec le Plan local de développement durable de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

4.7 ÉCLAIRAGE ET SÉCURITÉ

Présentement, quatre différents types de mobilier d'éclairage se trouvent dans le périmètre d'intervention : les lampadaires fonctionnel et décoratif de la rue Ontario, le lampadaire décoratif de l'avenue Valois et le lampadaire type de la Place Simon-Valois (figure 34A).



Figure 34A : Respectivement les lampadaires fonctionnel et décoratif de la rue Ontario, le lampadaire décoratif de l'avenue Valois et le lampadaire type de la Place Simon-Valois. Source : Google

L'ensemble du mobilier d'éclairage dans le périmètre de la Zone de rencontre doit être remplacé. De plus le mobilier d'éclairage de la Place Simon-Valois doit faire l'objet d'une mise aux normes qui consiste à un remplacement des luminaires existants pour des luminaires DEL à une température de 3000 degrés Kelvin (3000 K).

Le mobilier de la rue Ontario, déjà déterminé, sera le modèle type du secteur Frontenac (figure 33).

Pour sa part, le mobilier de la Zone de rencontre peut bénéficier d'une ou l'autre des options suivantes :

- option 1 : le mobilier est sélectionné dans le catalogue de mobilier d'éclairage de la Ville qui figure à l'annexe 4 de la Politique d'éclairage;
- option 2 : le mobilier est sélectionné dans les différents catalogues des manufacturiers Nord-Américains. Certaines exigences s'appliqueront tel qu'un minimum de trois manufacturiers doivent offrir le modèle voulu.

La proposition d'éclairage et l'ensemble du mobilier doivent répondre aux exigences de la Politique d'éclairage en plus d'être cohérents. Tous les luminaires de la Ville de Montréal doivent maintenant utiliser le DEL à une température de 3000 K.

Le concept peut également prévoir une stratégie d'éclairage d'ambiance qui contribue à l'animation du site le soir, tout en assurant une bonne cohabitation avec les riverains, une pérennité et une facilité d'entretien. Le concept d'éclairage d'ambiance peut bénéficier d'une plus grande latitude quant à la température de couleurs choisie et/ou à l'utilisation de la couleur dans les équipements. Elle peut prendre également plusieurs formes : au sol, aérienne, continue, ponctuelle, intégrée au mobilier, etc. Aucune intervention (ex. : ancrage) n'est permise sur le domaine privé.

Solution de remplacement des cubes en Onyx

La proposition doit émettre des suggestions de remplacement des cubes en Onyx (mobilier lumineux) de la Place Simon-Valois pour une solution plus durable. En aucun cas les interventions ne doivent modifier la position des sorties électriques ou modifier le système électrique souterrain de ladite place publique.



Figures 35 : Mobilier lumineux des cubes en Onyx. La photo de droite illustre un cube en Onyx endommagé.

4.8 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

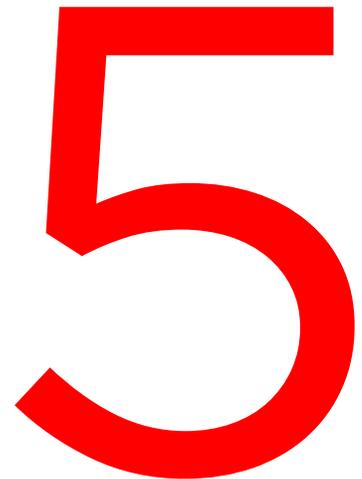
La Ville de Montréal s'est dotée d'une Politique d'accessibilité universelle qui concerne tous les domaines de l'activité municipale, incluant l'aménagement du territoire et les services aux citoyens. Le contexte de la rue partagée amène des enjeux complexes de conception au niveau du maintien de l'accessibilité universelle des lieux. La perte de repères habituels rend la navigation dans l'espace plus difficile pour les personnes vivant avec une déficience visuelle. De ce fait, les principes et directives de l'annexe 7.3 devront être appliqués.

Le concept d'aménagement devra s'inspirer des meilleures pratiques nationales et internationales en matière d'accessibilité universelle dans le contexte sensible de la rue partagée. L'arrondissement souhaite mettre en œuvre un projet exemplaire qui alimentera les bonnes pratiques et le savoir-faire municipal à ce niveau.

Les contraintes présentées dans cette section doivent être intégrées et respectées par le concept d'aménagement proposé.

CONTRAINTES

- 5.1 Signalisation
- 5.2 Sécurité incendie et services d'urgence
- 5.3 Installation et ancrage au sol
- 5.4 Utilités publiques et drainages
- 5.5 Électricité
- 5.6 Entretien et pérennité
- 5.7 Normes d'aménagement
- 5.8 Réglementation et politiques



5.1 SIGNALISATION

La signalisation routière à l'intérieur de la Zone de rencontre est définie à la figure 36. L'emplacement respectif de chacun des panneaux est indiqué par différents points de couleur, soit

- les points noirs indiquent le début de la rue partagée;
- les points blancs indiquent la fin de la rue partagée;
- le point rouge marque l'emplacement du panneau et de la ligne d'arrêt.

Présentement, le concept de la rue partagée n'est pas défini au Code de sécurité routière (CSR). Une recommandation favorable à sa réglementation fût toutefois émise par la Table québécoise de la sécurité routière en vue de la prochaine mise à jour du CSR.

Un panneau de signalisation expérimental a été spécialement développé en 2012 pour les projets pilotes des rues Sainte-Claire et Sault-au-Matlot à Québec dont la limite de vitesse est de 20 km/h et où les piétons et cyclistes partagent la chaussée avec les véhicules (figure 37). Le nouveau panneau anticipé par l'introduction du concept de la rue partagée au CSR pourrait différer et notamment s'inspirer des pratiques internationales telles que celles de la Belgique et de la France (figure 38).

Une fois le concept d'aménagement de la Zone de rencontre défini, l'arrondissement soumettra une demande au MTQ afin d'utiliser la signalisation réglementaire relative aux rues partagées qui sera en vigueur au moment de la mise en œuvre du projet.



Figure 36 : Localisation de la signalisation

- Localisation des panneaux indiquant le début de la rue partagée
- Localisation des panneaux indiquant la fin de la rue partagée
- Localisation du panneau et de la ligne d'arrêt



Figure 37 : Panneau de signalisation expérimental défini en 2012 pour être testé dans le cadre de projets pilotes de rues partagées à Québec.



Figure 38 : Panneau de signalisation de zone de rencontre normalisé en France

5.2 SÉCURITÉ INCENDIE ET SERVICES D'URGENCE

L'accès véhiculaire de la place par les services d'urgences (SIM, SPVM, Urgences-Santé) doit être maintenu en tout temps. Un trajet carrossable libre de tout obstacle d'une largeur minimale de 3,5 mètres, d'un dégagement de 6 mètres et d'une hauteur de 5,5 mètres doit être préservé.

5.3 INSTALLATIONS ET ANCRAGES AU SOL

L'ensemble des équipements proposés doit présenter une solution raisonnable d'ancrage au sol. Si l'intervention comporte des éléments accrochés ou suspendus, les installations seront conçues en tenant compte des variations de charges possibles en fonction des intempéries. Il est possible que les sols soient contaminés. Si tel est le cas, une étude géotechnique et des études de caractérisation seront effectuées.

5.4 UTILITÉS PUBLIQUES ET DRAINAGE

Un plan de l'état des lieux indiquant les infrastructures d'utilités publiques existantes (égout, aqueduc, électricité) est fourni en annexe. Il est prévu que des travaux d'infrastructures souterraines sur la rue Ontario et l'avenue Valois aient lieu suite aux travaux de démolition et préalablement aux travaux d'aménagement prévus dans le cadre du concours. Les travaux sont énumérés à la section 3.6. Tous autres coûts associés à des modifications d'infrastructures nécessaires au concept proposé doivent être intégrés dans le budget de construction.

5.5 ÉLECTRICITÉ

Le projet devra prévoir le système électrique requis pour supporter et permettre le fonctionnement adéquat et sécuritaire des équipements proposés et selon les usages prévus. Tout système et/ou équipement électrique doit respecter les normes applicables. Les détails du mobilier d'éclairage existant de la Place Simon-Valois sont disponibles en annexe.

5.6 ENTRETIEN ET PÉRENNITÉ

L'aménagement de la Zone de rencontre doit assurer un entretien facile et durable de toutes ses composantes. Les exigences usuelles de durabilité, de résistance au climat, au vandalisme et à la facilité d'entretien sont applicables. Sans limiter le potentiel de créativité, l'aménagement doit favoriser les équipements et systèmes qui s'arriment avec les pratiques courantes d'entretien-exploitation de la Ville de Montréal. La résistance aux conditions climatiques hivernales fera l'objet d'une attention particulière. Les installations ne doivent pas contraindre les opérations normales de déneigement de la voie de circulation automobile ni des chemins piétons.

5.7 NORMES D'AMÉNAGEMENT

Les normes minimales suivantes qui conditionnent la géométrie de la chaussée doivent être impérativement respectées :

- largeur minimale des voies de circulation : 3,5 mètres;
- largeur minimale des corridors protégés libres d'obstacles : 1,8 mètre;
- largeur minimale de l'espace de dégagement nécessaire aux véhicules d'urgence incendie pour opérer : dégagement de 6 mètres. Cet espace doit être suffisamment solide pour supporter le poids des véhicules. Il ne doit pas nécessairement être revêtu d'une surface minérale, mais doit demeurer accessible en tout temps, sans encombrement, et être déneigé en période hivernale.

5.8 RÉGLEMENTATION ET POLITIQUES

L'intervention doit répondre à toutes les réglementations en vigueur, ainsi que tous les codes, lois et règlements fédéraux, provinciaux et municipaux à savoir et sans s'y limiter :

- Code de la sécurité routière du Québec ;
- Code de Construction du Québec, ch. 1 — Bâtiment et Code National du Bâtiment Canada 2005 (modifié);
- Code National de prévention des incendies (CNPI) édition 2005, ses révisions et documents connexes;
- Règlement d'urbanisme de l'arrondissement
- Plan de transport de la Ville de Montréal (et sa Charte du piéton);
- Plan local de déplacement de l'arrondissement;
- Plan local de développement durable de l'arrondissement;
- Guide pour la prise en compte des principes de développement durable du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- Politique municipale d'accessibilité universelle;
- Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015;
- Plan d'action Canopée 2012-2021 de la Ville de Montréal;
- Société Logique et INLB (2013) : Critères d'accessibilité universelle : Déficience visuelle- Aménagements extérieurs.

OBJECTIFS DE MISE EN ŒUVRE

- 6.1 Budget de construction
- 6.2 Échéancier de réalisation des travaux



6.1 BUDGET DE CONSTRUCTION

L'investissement total prévu pour les travaux de démolition et de construction des aménagements de surface de la Zone de rencontre Simon-Valois est de **3 200 000 \$** (avant taxes), et ce, incluant les contingences.

L'estimation du budget de construction devra inclure les coûts reliés à la relocalisation d'infrastructures souterraines nécessaires au concept d'aménagement. Toutefois, les travaux d'infrastructure suivants sont prévus et exclus du budget de construction :

- excavation et reconstruction de la conduite d'eau sur la rue Ontario entre la rue Nicolet et l'avenue Valois;
- excavation et reconstruction de la conduite d'eau sur l'avenue Valois entre la rue Ontario et la rue La Fontaine;
- excavation et reconstruction de la conduite d'eau à l'intersection des rues Ontario et Nicolet.

Pour le détail de ce qu'incluent les travaux, se référer à la section 1.4 du document de Règlement de concours. Aucune somme additionnelle ne pourra être accordée au projet.

6.2 ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

La réalisation du projet s'étalera sur environ un an à partir de la date d'engagement du lauréat. À titre indicatif, l'échéancier planifié du projet est le suivant :

- Engagement du lauréat : février 2018
- Finalisation du concept et production des plans et devis : février à avril 2018
- Appel d'offres aux entrepreneurs : avril et mai 2018
- Chantier d'infrastructure : 45 jours
- Chantier : juin à novembre 2018
- Inauguration : novembre 2018

LISTE DES ANNEXES

7

A7.1 LE SITE

- Fichier cartographique (dwg) du périmètre de concours;
- Tel que construit (dwg) de la Place Simon-Valois;
- Modèle 3D (sketch up);
- Photographies du secteur;
- Orthophotographies du secteur;
- Plan des utilités publiques et des infrastructures.

A7.2 PROGRAMME DE PIÉTONNISATION ET PROCESSUS PARTICIPATIF

- Cadre de référence — Programme des rues piétonnes et partagées — Édition 2017, par la Direction des Transports de la Ville de Montréal;
- Pamphlet promotionnel des installations transitoires de l'été 2015;
- Événements produits par la CAPP sur la Place Simon-Valois.

A7.3 GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE EN CONTEXTE DE RUE PARTAGÉE

- Identification des paramètres d'accessibilité universelle des rues partagées dans le contexte de la rue Saint-Paul - Grands principes d'aménagement résultant de la recherche collaborative;
- Les principes d'accessibilité universel du domaine public.

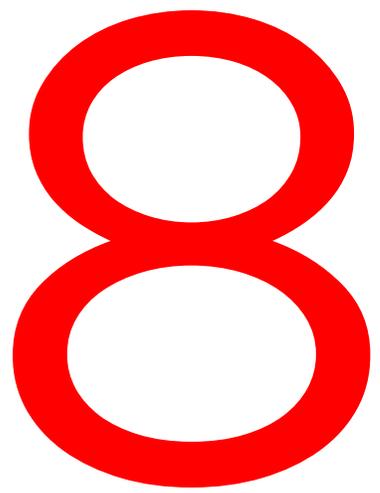
A7.4 CATALOGUES DE MOBILIER URBAIN DE LA VILLE DE MONTRÉAL

- Politique d'éclairage de la Ville de Montréal;
- Catalogue des bancs et autres mobiliers.

A7.5 AUTRES

- Partage de la rue en milieu urbain : l'exemple de la démarche Code de la rue en France - Catherine Berthod et Benoît Hiron;
- Plan d'agrandissement de l'épicerie métro (proposition préliminaire);
- Détails sur le mobilier d'éclairage existant de la Place Simon-Valois;
- Détails boîtier scénographique de type « camlock »;
- STM - Aménagement souhaitable des trottoirs pour permettre l'embarquement/débarquement de personnes à mobilité réduite.

BIBLIOGRAPHIE



LIVRES, ÉTUDES ET SITES WEB À CONSULTER (non exhaustive)

LIVRES

BENOÎT, Michel et GRATTON, Roger. 1991. Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal. Éditions Guérin, Montréal, 393 pages.

GOURNAY, Isabelle (dir.). 1998. Montréal, métropole 1880-1930. Éditions CCA : Boréal cop, Montréal, 223 pages

LORTIE, André (dir.). 2004. Les années soixante, Montréal voit grand, CCA, Montréal, 205 pages

NOPPEN, Luc. Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame. 2001. Éditions les publications du Québec, Montréal, 176 pages

ROBERT, Jean-Claude. Atlas historique de Montréal. 1994. Éditions Libre Expression, Montréal 167 pages

RAPPORTS ET ÉTUDES

Société Logique et INBL (2013) : Critères d'accessibilité universelle : Déficience visuelle - Aménagements extérieurs [en ligne] : <http://www.societelogique.org/contenu?page=actualites&nID=120>

Imaginer, réaliser la ville du 21^e siècle – Cahiers des bonnes pratiques en design n° 3 [en ligne] : https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/cahier_bonnes_pratiques_03.pdf

VILLE DE MONTRÉAL, SMVTP (2005). Évaluation du patrimoine urbain : arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Montréal, 58 pages
Lien : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240_2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL

Troisième rapport de recommandations - Pour des routes de plus en plus sécuritaires. Octobre 2013
Lien : <https://securite-routiere.qc.ca/doc/rapport-tqsr.pdf>

SITE WEB

Table québécoise de la sécurité routière [en ligne] : <https://securite-routiere.qc.ca/publications.html>

Ville de Montréal, arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, histoire d'Hochelaga-Maisonneuve [en ligne] : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417_114567603&_dad=portal&_schema=PORTAL

Société de développement commerciale d'Hochelaga-Maisonneuve : <https://hochelaga.ca/a-propos/>

Atelier d'histoire Mercier–Hochelaga-Maisonneuve [en ligne] : <https://ahmhm.wordpress.com/>

Société d'histoire de Montréal [en ligne] : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8757_97305573&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal, Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal [en ligne] : <http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>

Montréal en quartier [en ligne] :: <http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/histoire.php?quartier=7>