

Octobre 2014

# La rue Sainte-Catherine Ouest

Mémoire sur le réaménagement de l'artère commerciale



**Une artère d'envergure métropolitaine**

**Un meilleur partage de la rue**

**Une polyvalence à travers les tronçons et les époques**

**RAYSIDE | LABOSSIÈRE**

Architecture Design Développement urbain

1215, rue Ontario Est Montréal (Québec) H2L 1R5  
t 514.935.6684 f 514.935.7620 c info@rayside.qc.ca www.rayside.qc.ca



---

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1</b>	<b>SOMMAIRE</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>MISE EN CONTEXTE</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>TABLE RONDE SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE SAINTE-CATHERINE OUEST</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>PORTRAIT DE LA RUE SAINTE-CATHERINE OUEST</b>	<b>5</b>
	4.1 Trois tronçons distincts	5
	4.2 Les profils des utilisateurs	12
	4.3 Les acquis à préserver	14
	4.4 Les défis	14
	4.5 Importance de Sainte-Catherine pour le centre-ville et pour la communauté métropolitaine	15
<b>5</b>	<b>PROPOSITIONS POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE SAINTE-CATHERINE OUEST</b>	<b>17</b>
	5.1 Un aménagement polyvalent, de qualité, pour le piéton	17
	5.2 L'artère commerciale comme espace public	20
	5.3 L'accessibilité	23
	5.4 L'écosystème de la rue Sainte-Catherine Ouest	24
	5.5 Résumé des principes d'aménagement	26
<b>6</b>	<b>SCÉNARIOS D'IMPLANTATION</b>	<b>27</b>
	<b>ANNEXES</b>	<b>32</b>



## 1. SOMMAIRE

Au printemps 2014, la Ville de Montréal a lancé un processus de consultation publique en amont au sujet du réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. Le projet découle de l'obligation d'ouvrir la rue de façade en façade afin de remplacer les infrastructures souterraines désuètes du centre-ville. Le projet s'étend sur 2,2 km et s'effectuera en deux phases.

La firme Rayside Labossière a décidé d'effectuer sa propre analyse du projet et de consulter ses partenaires, collègues et amis ayant un intérêt et un attachement pour cette rue emblématique du centre-ville. À travers une table ronde, un sondage et plusieurs échanges et discussions, l'équipe a élaboré différents principes d'aménagement qui devraient guider le processus de revitalisation de Sainte-Catherine Ouest. Ces principes reposent sur les concepts suivants:

- Un meilleur partage de la rue;
- La polyvalence;
- L'art public et le mobilier urbain;
- La qualité de l'aménagement;
- La qualité de l'offre commerciale;
- L'espace public;
- Le centre-ville souterrain;
- Le stationnement;
- La livraison et la collecte de matières résiduelles;
- L'hiver;
- L'accessibilité universelle;
- La cohabitation harmonieuse entre tous les utilisateurs;
- Le traitement des façades;
- Les intersections, les rues transversales et le grand centre-ville.

Ces différents concepts ont mené à une nouvelle proposition d'aménagement de la rue, qui répond aux besoins présents et futurs de l'artère commerciale et qui permettra de préserver et d'amplifier l'expérience unique que l'on retrouve en se promenant sur la rue.

Sainte-Catherine est une rue symbolique et son importance historique et économique dépassent les limites de l'île de Montréal. Son réaménagement doit être à la hauteur de cette importance. Il est absolument essentiel de s'accorder le temps nécessaire pour élaborer un projet rassembleur à la hauteur de l'artère commerciale.

### **Sainte-Catherine Ouest:**

**Une artère d'envergure métropolitaine**

**Un meilleur partage de la rue**

**Une polyvalence à travers les tronçons et les époques**

## 2. MISE EN CONTEXTE

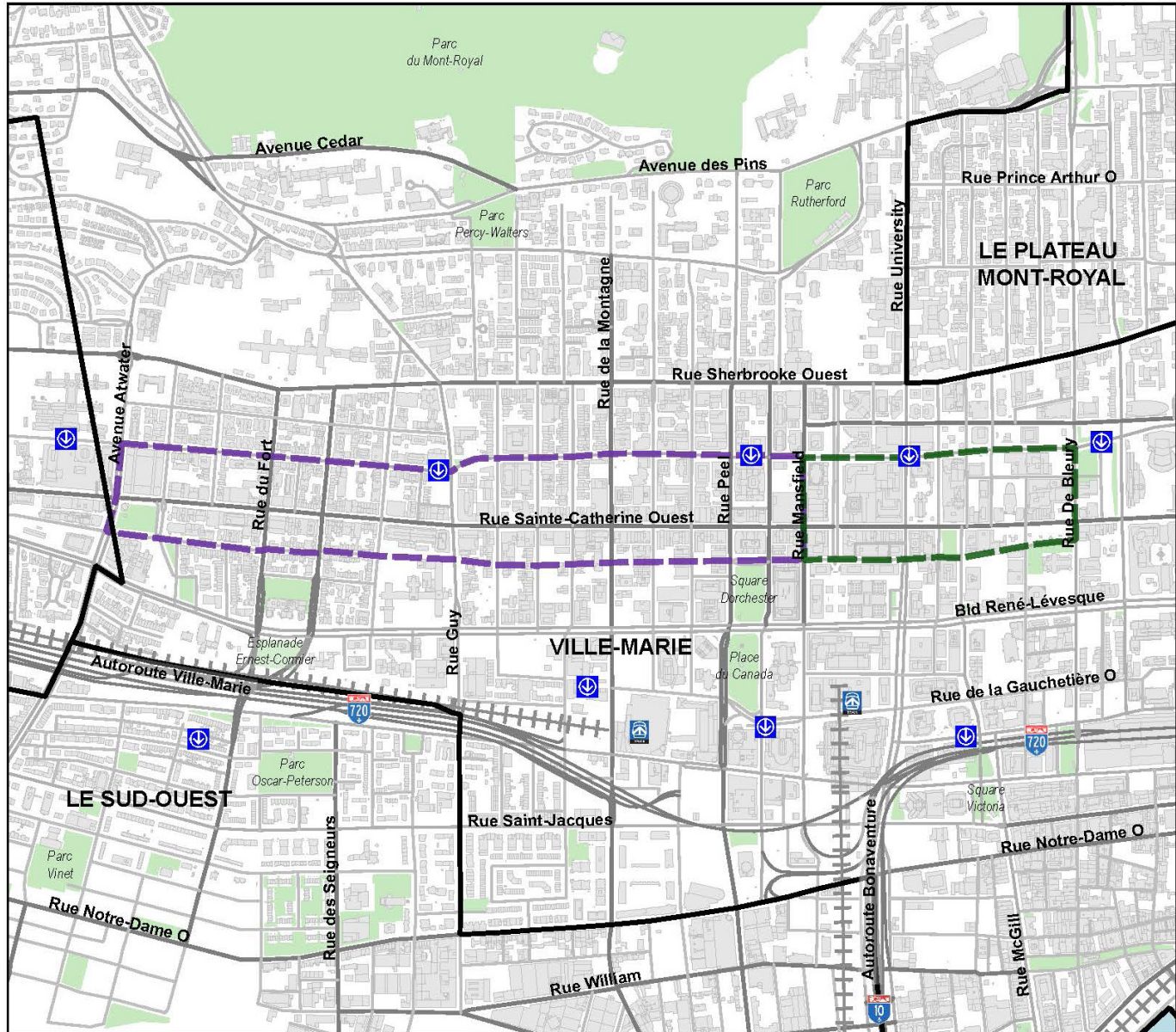
Au printemps 2014, la Ville de Montréal a annoncé le projet de réaménagement d'une portion importante de la rue Sainte-Catherine Ouest. Les infrastructures se situant sous l'artère ayant atteint leur fin de vie utile, il est nécessaire d'ouvrir la rue d'une façade à l'autre pour les remplacer. Les travaux s'effectueront en deux phases: une première phase, qui s'étend de la rue Mansfield à De Bleury, sera réalisée en vue du 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, en 2017, tandis que la deuxième phase, qui s'étend jusqu'à l'avenue Atwater, devrait débuter en 2019. La Ville profite de cette occasion pour repenser la rue Sainte-Catherine Ouest et lui donner un nouveau visage.

Pour définir une vision qui répond aux attentes de la population, la Ville de Montréal a annoncé un processus de consultation publique en amont, durant laquelle les groupes d'intérêt et la population auront la chance d'exprimer leur vision et leurs préoccupations quant à l'avenir de cette artère commerciale au coeur de l'histoire des Montréalais.

Rayside Labossière a à coeur un développement urbain qui profite à tous et qui permet d'exploiter le plein potentiel de Montréal tout en préservant ses richesses naturelles et patrimoniales. Préoccupée par le sort de la rue Sainte-Catherine Ouest et de sa vitalité future, la firme Rayside Labossière a organisé, le 28 août 2014, une table ronde réunissant partenaires et amis pour discuter des enjeux auxquels fait face l'artère commerciale et des espoirs pour son aménagement futur. De nombreux constats importants sont ressortis de cet événement. Le compte-rendu de cette table ronde est disponible à l'annexe 1 de ce document. Certains des participants, notamment la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal(TCAIM), ont également contribué de façon directe à la production du mémoire, notamment en ce qui concerne les préoccupations liées à l'accessibilité universelle.

En plus de cette table ronde de discussion, Rayside Labossière a soumis ses partenaires et amis à un court sondage sur leur vision pour la rue Sainte-Catherine Ouest. 162 personnes ont participé à l'exercice. Ce sondage nous a permis de valider la pertinence et évaluer l'intérêt suscité par nos différentes idées. Le sommaire des réponses est également disponible en annexe (annexe 3).

Ce mémoire présente différents principes pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest qui s'inspirent des constats découlant de la table ronde et des rencontres et réflexions auxquelles Rayside Labossière a participé par la suite.

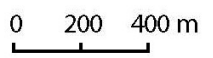


RÉAMÉNAGEMENT  
SAINT-CATHERINE OUEST

- Phasage du projet
- Phase 1 - Mansfield / De Bleury
  - Phase 2 - Atwater / Mansfield

- Transport collectif
- Station de train de banlieue
  - Station de métro
  - Voie ferrée

- Parc
- Limite d'arrondissement et ville



Sources : Ville de Montréal  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

### 3. TABLE RONDE SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE SAINTE-CATHERINE OUEST

Le 28 août 2014, Rayside Labossière invitait à ses bureaux différents partenaires issus de milieux divers pour parler du projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. Les participants ont exprimé leurs préoccupations et leur vision pour le futur de cette artère commerciale d'une importance historique pour les Montréalais et pour la communauté métropolitaine.

Quatre grands constats sont ressortis des discussions de la table ronde et guident les propositions qui se retrouvent dans ce mémoire:

- La rue Sainte-Catherine est l'épine dorsale du centre-ville. Il s'agit d'un lieu de référence à l'échelle régionale. Les nouveaux aménagements, l'offre et la variété commerciales doivent être à la hauteur de ce statut;
- La rue Sainte-Catherine est plus qu'un lieu de destination pour le magasinage; c'est un espace public, un lieu de rassemblement et de divertissement. Ces vocations qui varient en importance sur les différents tronçons doivent être soutenues et renforcées;
- La rue Sainte-Catherine bénéficie d'un fort achalandage piéton. La place qui leur est accordée n'est cependant pas suffisante. Le projet de réaménagement de l'artère commerciale est l'occasion de donner aux piétons l'espace nécessaire à leur confort;
- Le processus de réaménagement doit s'intégrer dans une réflexion plus large qui englobe l'ensemble du centre-ville, incluant le Montréal souterrain, les rues transversales, et le boulevard de Maisonneuve.

La table ronde du 28 août a démontré la richesse des points de vue et l'ampleur du défi que représente le réaménagement de Sainte-Catherine Ouest. Le processus de consultation en amont entrepris

par la Ville offre une occasion intéressante de concevoir un projet structurant qui permettra de maintenir l'attrait de Sainte-Catherine Ouest pour les décennies à venir.



## 4. PORTRAIT DE LA RUE SAINTE-CATHERINE OUEST

Sainte-Catherine est un écosystème qui varie d'un tronçon à l'autre. Une multitude d'utilisateurs différents parcourent la rue et en font un espace dynamique en constante évolution. Nous avons divisé Sainte-Catherine Ouest en trois tronçons en fonction de leurs caractéristiques distinctes.

### 4.1 Trois tronçons distincts

Dans le **tronçon est**, entre De Bleury et Mansfield, on retrouve une forte activité commerciale, avec la présence des grands centres commerciaux et de nombreux magasins de grande surface, dont le La Baie et le Simons. Il inclut le Square Phillips, qui a été identifié comme espace public à revitaliser. L'UQAM et le Quartier des spectacles, que l'on retrouve juste à l'est du tronçon, entraînent une animation importante ainsi que des pressions pour le développement immobilier. Ce tronçon est également traversé par la rue McGill College, qui présente un point de vue intéressant vers l'Université McGill, au nord. À l'heure du midi, ce sont 2450 véhicules et 3550 piétons qui partourent cette section de l'artère. Finalement, ce tronçon présente un taux d'inoccupation de 12,1 %, un des taux les plus élevés parmi les artères commerciales du grand centre-ville.

Le **tronçon centre** du secteur inclut le campus universitaire de l'Université Concordia et des magasins hauts de gamme tel Ogilvy. Il inclut la rue Peel comme axe nord-sud offrant un lien direct vers le fleuve Saint-Laurent et le Mont Royal. Les projets de développement de Griffintown et du réaménagement de la place du Canada, au sud du secteur, sont des éléments de changement qui se répercutent sur le tronçon. À l'heure de pointe du midi, ce sont 3000 véhicules et 9500 piétons qui circulent sur cette section de la rue. Lors de ses travaux, la Ville a par ailleurs calculé qu'en période de pointe, le nombre de piétons qui traversent l'intersection McGill

College et Sainte-Catherine Ouest s'élève à plus de 10 000 par heure<sup>2</sup>. Le taux d'inoccupation est de 6,6 %.

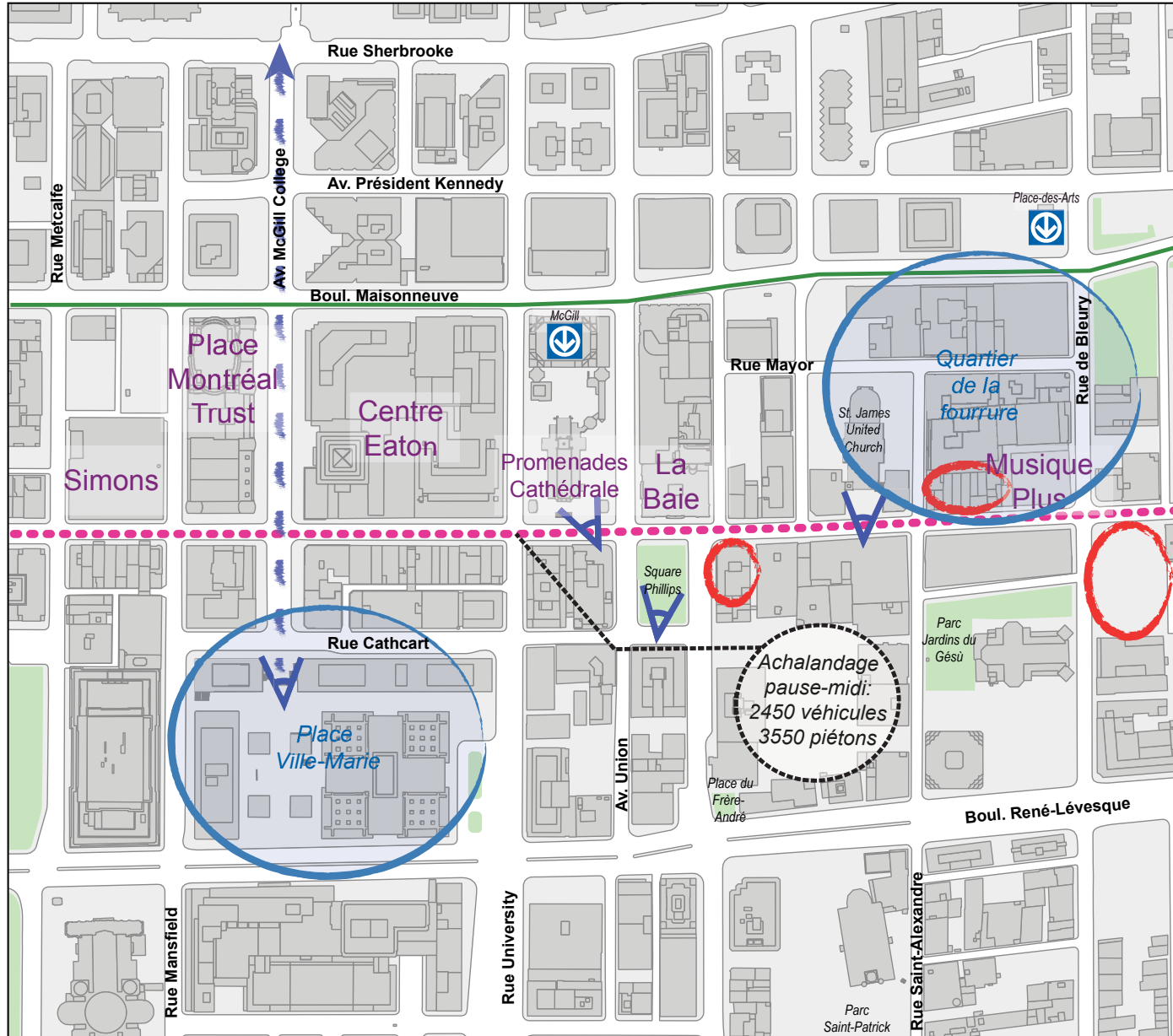
Le **tronçon** le plus à l'**ouest** s'étend de la rue Guy jusqu'à l'avenue Atwater. On y retrouve le site de l'ancien Forum, qui est appelé à être transformé également. On voit déjà de nouveaux commerces s'y implanter, comme le marché Adonis. Au sud du Square Cabot, le projet de Village-Santé sur le site de l'Hôpital de Montréal pour enfants amènera également une nouvelle clientèle et une affluence accrue.

À l'heure du midi, ce sont 2900 véhicules et 7500 piétons qui circulent sur ce tronçon. Le taux d'inoccupation demeure très élevé, à 12,5 %. <sup>1</sup>

Les trois tronçons présentent ainsi des composantes distinctes qui pourraient être renforcées et mises en valeur dans le cadre du réaménagement de Sainte-Catherine Ouest. Les défis varient également d'un endroit à l'autre, en fonction des usagers et des projets d'envergure qui se développent à proximité.

<sup>1</sup>CBRE. Mai 2014. Centre-ville de Montréal; Rapport sur les artères commerciales.

<sup>2</sup><http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201409/16/01-4800528-rue-sainte-catherine-ouest-la-part-belle-aux-pietons.php>



ENJEUX : TRONÇON EST

- Parc
- Station de métro
- Rue Sainte-Catherine
- Piste cyclable
- Voie ferrée
- Espaces vacants
- Projets
- A Point de vue
- Percée visuelle

Taux d'inoccupation tronçon Est: 12,5 %



Sources : Ville de Montréal, stm  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## Le tronçon est - photos



Rue McGill College



Les Ailes de la mode



La Baie



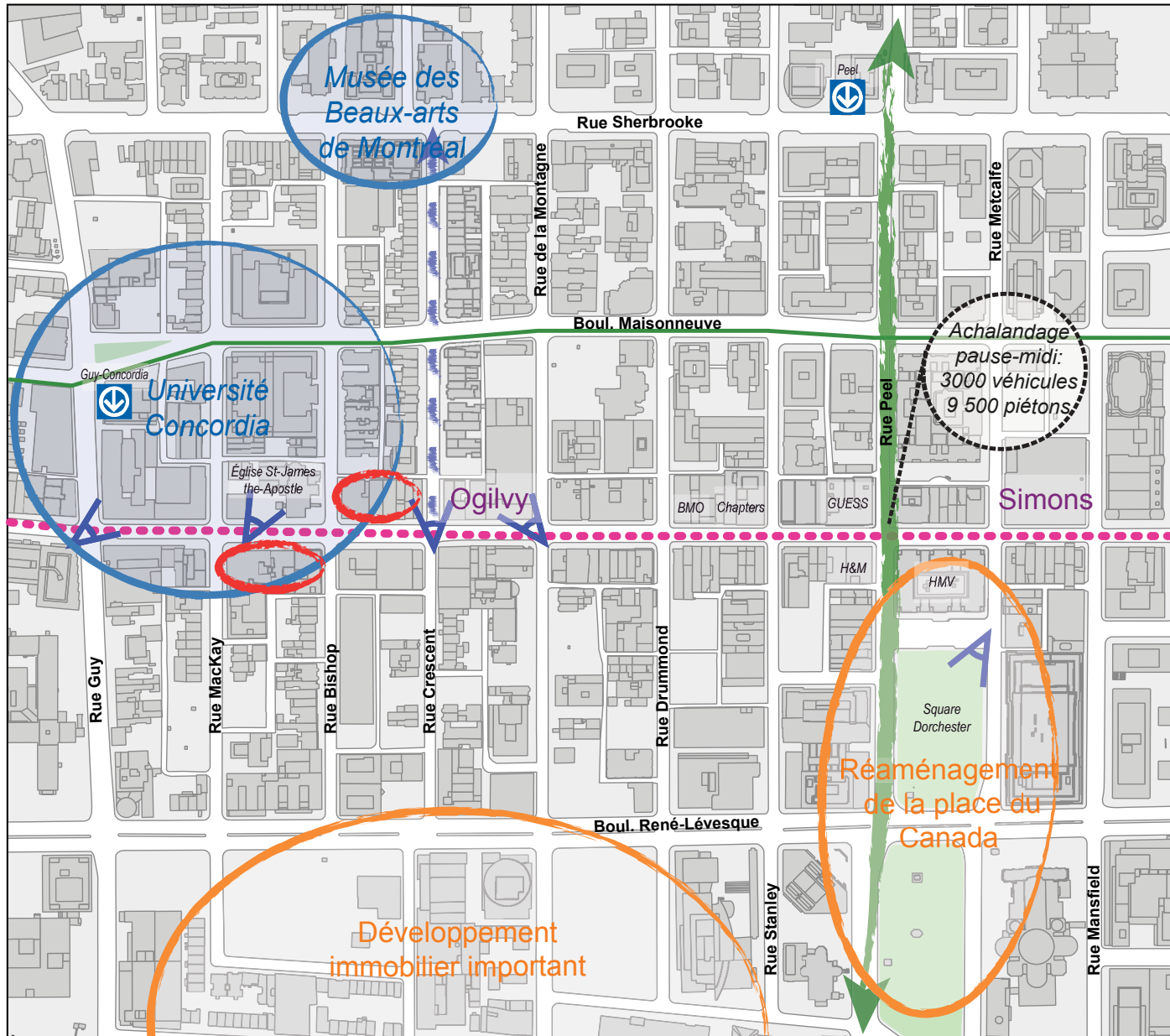
Square Phillips



Locaux vacants



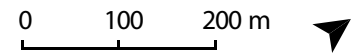
Eglise Saint-James



ENJEUX : TRONÇON CENTRE

- Parc
- Station de métro
- Rue Sainte-Catherine
- Piste cyclable
- Voie ferrée
- Espaces vacants
- Projets
- A Point de vue
- Percée visuelle
- Lien montagne - Fleuve

Taux d'inoccupation tronçon Centre: 6,6 %



Sources : Ville de Montréal, stm  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## Le tronçon centre - photos



Église anglicane Saint-James-The-Apostle



Offre commerciale sur une rue transversale



Magasin Ogilvy



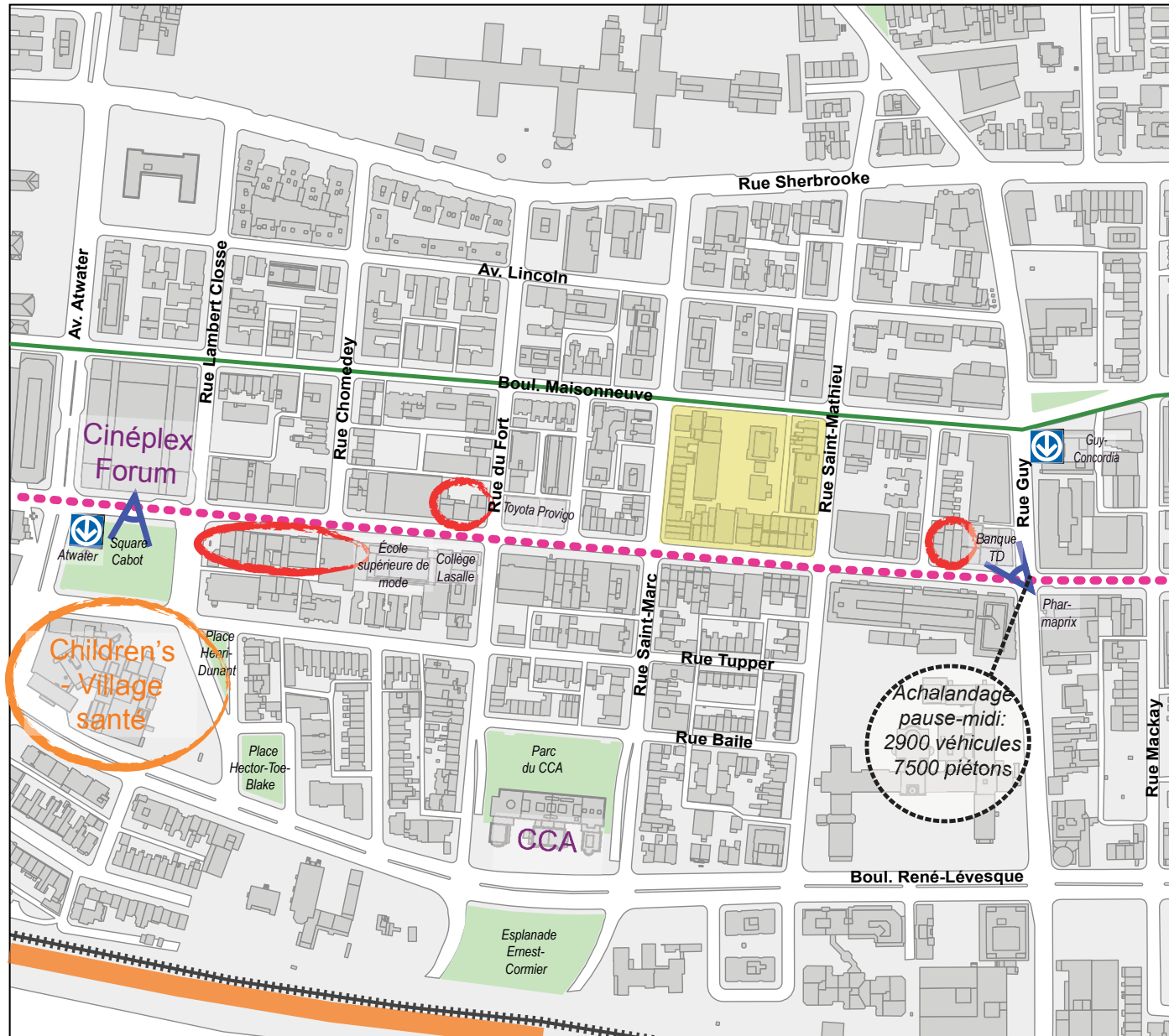
Tonçon très achalandé



Portion commerciale dense



Offre commerciale haut de gamme



ENJEUX : TRONÇON OUEST

- Parc
- Station de métro
- Rue Sainte-Catherine
- Piste cyclable
- Voie ferrée
- Autoroute
- Espaces vacants
- Projets
- Point de vue
- Quartier 21 Peter-McGill

Taux d'inoccupation tronçon Ouest: 12,1 %



Sources : Ville de Montréal, stm  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## Le tronçon ouest - photos



Forum de Montréal



Offre commerciale diversifiée



Travaux de réfection du Square Cabot



Secteur moins fréquenté



Offre commerciale bon marché



Locaux vacants

## 4.2 Les profils des utilisateurs de la rue Sainte-Catherine

Différents types d'utilisateurs ont adopté la rue Sainte-Catherine comme lieu de destination, ou passent par l'artère pour se rendre à leur destination finale. Il est intéressant d'étudier ces différents profils pour mieux comprendre l'essence de la rue Sainte-Catherine et concevoir un lieu adapté à leurs besoins spécifiques.

### Les consommateurs

Avec ses 1200 commerces, la rue Sainte-Catherine est une artère incontournable pour les achats de toutes sortes. La fonction commerciale de la rue est souvent considérée comme la fonction prédominante de Sainte-Catherine.

### Les travailleurs

Le centre-ville montréalais accueille tous les jours de la semaine plus de 175 000 travailleurs. Selon l'enquête Origine-Destination 2008 de l'AMT, le nombre de déplacements générés par le secteur du centre-ville de Montréal pour travailler est de 313 209 (centre-ville plus centre-ville périphérique). Si on enlève les déplacements vers le centre-ville périphérique, l'enquête O-D dénombre 202 666 déplacements pour motif de travail.<sup>1</sup>

### Les étudiants

Avec la localisation à proximité du collège Dawson et des universités Concordia, McGill et de l'UQAM, ce sont plus de 100 000 étudiants qui transitent ou qui résident au centre-ville de Montréal. Ces derniers contribuent à l'animation de la rue et influencent l'offre commerciale qu'on retrouve sur Sainte-Catherine et les rues qui la traversent.

### Les touristes

Montréal figure à la deuxième place au Canada quant au nombre de visiteurs. Son centre-ville accueille annuellement 7,8 millions de touristes.

La rue Sainte-Catherine est reconnue mondialement comme point d'intérêt touristique. Elle occupe la 25<sup>e</sup> place parmi les plus belles avenues du monde selon une étude menée par la société Présence. Ce classement est établi sur les critères suivants : l'atmosphère de la rue, le contact avec les passagers, la physionomie des commerces et l'accueil par le personnel.<sup>2</sup>

### Les résidents

Ce sont souvent les grands oubliés des projets qui concernent le centre-ville. Il existe néanmoins une proportion importante de la population qui réside dans le secteur, dont le quart est âgé de 55 ans et plus. Qui plus est, cette population est en pleine croissance, avec les nombreux projets résidentiels terminés et à venir dans l'arrondissement et aux abords de celui-ci, notamment Griffintown (voir tableau de la page suivante).

### Les promeneurs

Bien qu'ils soient plus difficiles à quantifier, une part importante des personnes qui fréquentent la rue Sainte-Catherine y vont simplement pour le plaisir de la promenade, pour s'imprégner de l'ambiance, pour voir et être vus. Leur confort et leur plaisir doit également être pris en compte lorsqu'on pense au réaménagement de Sainte-Catherine Ouest.

<sup>1</sup> Enquête O-D 2008, AMT : [http://enqueteod.amt.qc.ca/docs/EnqOD08\\_Mobilite.pdf](http://enqueteod.amt.qc.ca/docs/EnqOD08_Mobilite.pdf)

<sup>2</sup> <http://www.octgm.com/toolkit/fr/statistiques/06-montreal-est-fr.pdf>



<b>PROJETS TERMINÉS (DE 2007 À 2014)</b>				
<b>Nom de Projet</b>	<b>Type de projet</b>	<b>Adresse</b>	<b>Nombre d'étages</b>	<b>Nombre d'unités résidentielles</b>
Altitude Montréal	Résidentiel	1215, rue University	33 étages	154 unités
Le Crystal de la Montagne	Résidentiel et commercial	1305, Boul. René-Lévesque Ouest	26 étages	59 unités
Le Séville (deux phases)	Résidentiel et commercial	<b>2153, rue Sainte-Catherine Ouest</b>	11 étages	<b>421 unités</b>
<b>PROJETS EN CHANTIER</b>				
Tour Union / Tom Condos	Résidentiel et commercial	Rue Union	35 étages	377 unités
Le Flex	Résidentiel et commercial	1211-1261, rue Bishop	10 étages	196 unités
---	Résidentiel	1407, rue du Fort	---	28 unités
<b>PROJETS À L'ÉTUDE (PLANS ET DEVIS)</b>				
Le Drummond	Résidentiel et commercial	1210, rue Stanley	23 étages	327 unités
Les condos Crescent	Résidentiel et commercial	1220-28 rue Crescent	11 étages	82 unités
Domaine des Franciscains	Résidentiel	1980, Boul. René-Lévesque Ouest	---	180 unités

### 4.3 Les acquis à préserver

Sainte-Catherine Ouest présente de nombreuses caractéristiques qui en font une artère commerciale unique en son genre à Montréal et en Amérique du Nord. La diversité de son offre commerciale, la mixité de ses utilisateurs, l'achalandage important sur certains tronçons se combinent pour former une expérience attirant autant les visiteurs que les résidents.

Plus concrètement, la rue Sainte-Catherine détient certains atouts qui la rendent efficace et dynamique, notamment :

- La proximité des deux lignes de métro principales de même que la desserte en autobus la rendent facilement accessible en transport en commun. La présence de la Gare centrale et de la station Lucien-L'Allier à proximité font qu'il est également facile de se rendre sur Sainte-Catherine via le train de banlieue;
- Historiquement, la rue Sainte-Catherine a été et demeure le cœur des mouvements sociaux montréalais. De nombreuses célébrations et mouvements spontanés ou organisés se sont déroulés sur Sainte-Catherine, permettant aux gens de manifester leur joie ou leur mécontentement. L'artère commerciale est un espace symbolique pour plusieurs générations de Montréalais;
- Le centre-ville souterrain est un atout pour Sainte-Catherine puisqu'il vient compléter l'offre commerciale de l'artère en plus d'offrir une option intéressante pour les consommateurs lors de la saison froide. Par ailleurs, les 30 kilomètres de souterrain sont une infrastructure unique en Amérique de Nord et s'ajoutent à l'attrait touristique de la rue Sainte-Catherine;
- De nombreuses personnes de milieux variés se rendent sur la rue Sainte-Catherine à toute heure du jour. Par conséquent, la rue est constamment animée. Cette vitalité est un facteur

attractif pour de nombreux promeneurs qui prennent plaisir à se retrouver au milieu de cette effervescence. Bref, les gens prennent plaisir à fréquenter l'artère même en l'absence de motif concret;

- Contrairement à d'autres rues commerciales moins dynamiques, comme par exemple la rue Prince-Arthur à Montréal ou la rue Sparks, à Ottawa, l'offre commerciale de la rue Sainte-Catherine Ouest est très diversifiée, répondant aux besoins multiples d'utilisateurs variés. Cette diversité lui permet de s'adapter plus facilement aux changements de tendances et aux fluctuations de la demande des consommateurs.

### 4.4 Les défis

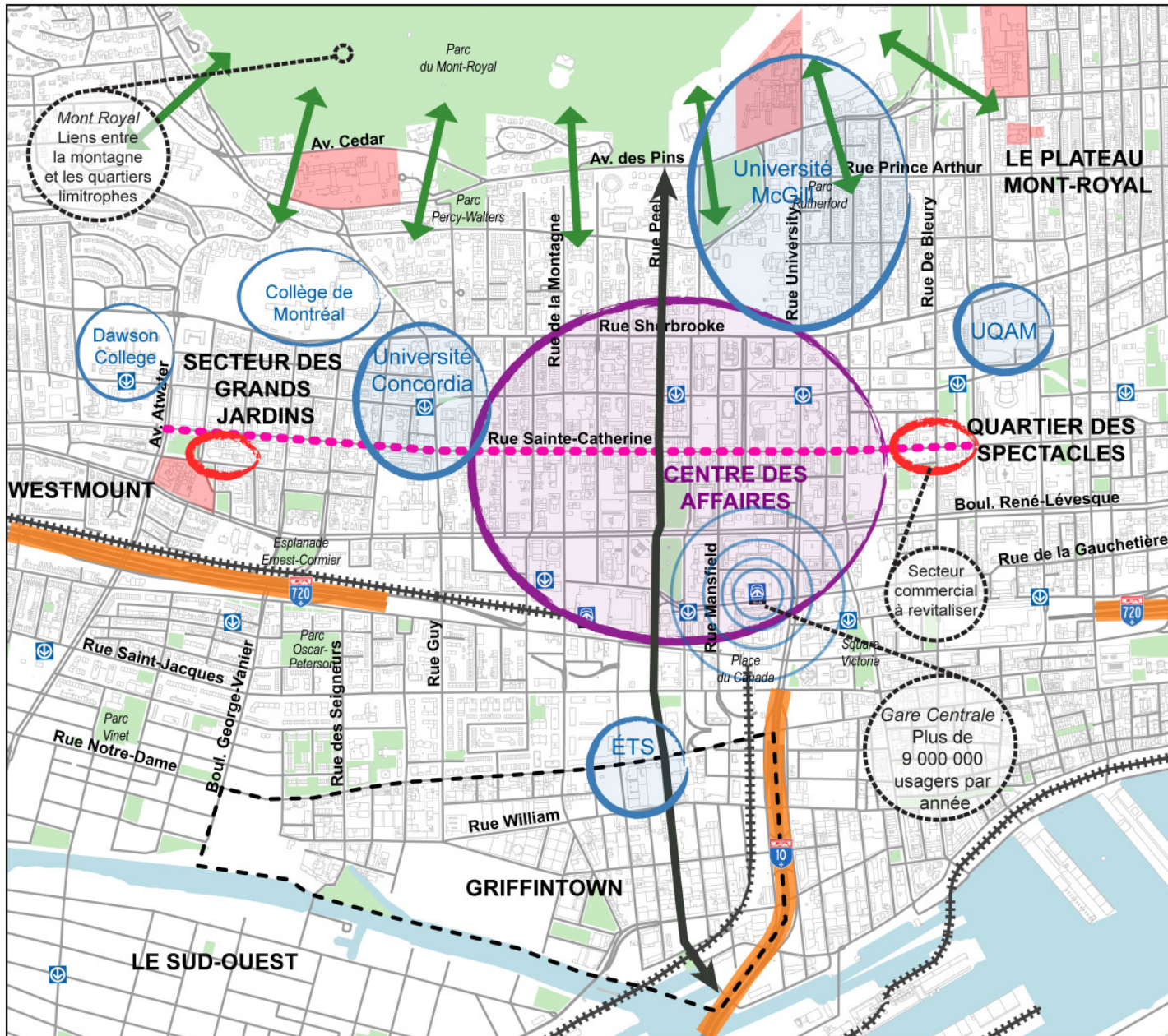
Tout comme les infrastructures qui se trouvent sous l'artère, certaines caractéristiques de Sainte-Catherine Ouest se sont démodées au cours du temps. Les changements au niveau des pratiques viennent également s'ajouter aux défis auxquels la rue commerciale fait face aujourd'hui :

- La multiplication des artères commerciales au cours des dernières décennies, que ce soit sur l'île ou en périphérie, a eu pour conséquence d'augmenter la concurrence à laquelle fait face le centre-ville montréalais en général et la rue Sainte-Catherine en particulier. Avec le développement de grands centres commerciaux comme le DIX30, on voit également se créer des centres d'affaires satellites qui présentent un attrait en raison de leur plus grande accessibilité en voiture, de leur proximité aux quartiers résidentiels de banlieue, de la gratuité du stationnement et de l'effet de nouveauté;

- Les pratiques de consommation ont énormément changé depuis l'arrivée sur Sainte-Catherine de la famille Morgan. Le magasinage en ligne, désormais monnaie courante, force les commerçants ayant pignon sur rue à revoir leurs pratiques afin de maintenir l'intérêt de leur clientèle;
- Les coûts de location d'espaces commerciaux sur Sainte-Catherine Ouest sont particulièrement élevés pour Montréal, s'échelonnant de 50 \$ jusqu'à 225 \$ du pied carré. Ces coûts élevés exercent une pression sur les commerces indépendants, et tout particulièrement à la veille de travaux d'envergure qui s'étaleront sur de nombreuses années;
- Pour certains, l'achalandage intense que l'on retrouve sur certains tronçons de la rue Sainte-Catherine est un attrait qui les incite à fréquenter la rue à leur tour. Pour d'autres, les rues bondées sont plutôt une nuisance qui font de leur déplacement le long de l'artère une expérience désagréable. Les personnes éprouvant des limitations fonctionnelles éprouvent notamment des difficultés importantes dans leurs déplacements sur Sainte-Catherine.

#### **4.5 Importance de Sainte-Catherine pour le centre-ville et pour la communauté métropolitaine**

De par son caractère unique et historique, les 11 km de la rue Sainte-Catherine sont d'une importance majeure pour la ville de Montréal, mais également pour l'ensemble de la région métropolitaine. La reconnaissance internationale de l'artère commerciale comme lieu d'intérêt et l'effervescence qui découle de la variété des utilisateurs en font un lieu inimitable dont il faut assurer le dynamisme et la vitalité pour les prochaines décennies.



### ENJEUX ET DYNAMIQUES URBAINES

- Site hospitalier en transformation
- Parc
- Ⓜ Station de métro
- Ⓜ Station de train de banlieue
- +—+—+— Voie ferrée
- Autoroute

0 200 400 m



Sources : Ville de Montréal  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## 5 PROPOSITIONS POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE SAINTE-CATHERINE OUEST

À la lumière des différentes caractéristiques de Sainte-Catherine Ouest et de l'importance de cette artère commerciale autant à l'échelle locale que régionale, nous en venons à rejeter d'emblée les quatre scénarios proposés par la Ville de Montréal pour le réaménagement de la rue. Le manque d'audace et de vision à long terme des scénarios est inacceptable considérant le caractère emblématique de Sainte-Catherine. Les sections suivantes présentent différents principes directeurs ainsi qu'un nouveau scénario pour le réaménagement de l'artère.

Rayside Labossière et ses partenaires invitent également la Ville à **reconsidérer les délais fixés pour la réalisation des travaux**, afin de permettre l'élaboration d'un projet porteur qui assurera le dynamisme de Sainte-Catherine pour les prochaines décennies.

### 5.1 Un aménagement polyvalent, de qualité, avec le piéton à l'honneur

#### Un meilleur partage de la rue

Un des grands consensus étant ressorti des nombreuses discussions concernant le réaménagement de Sainte-Catherine est la **place insuffisante accordée aux piétons**. Des milliers de piétons circulent chaque jour sur un espace qui représente moins du tiers de la surface totale de la rue. Les quatre scénarios présentés par la Ville de Montréal continuent d'offrir une place trop importante à la voiture. **Le réaménagement choisi doit repenser ces proportions pour donner au promeneur une place prépondérante. Les cyclistes doivent également pouvoir circuler confortablement sur la nouvelle rue.**

#### La polyvalence

Le réaménagement de Sainte-Catherine doit permettre de préserver et amplifier le caractère unique de l'artère commerciale en offrant à l'utilisateur une expérience différenciée et constamment renouvelée.

**Le nouvel aménagement doit permettre une polyvalence, c'est-à-dire la possibilité de transformer la rue au gré des tronçons, des saisons, des événements et des époques. Différentes options d'aménagement permettent d'ouvrir la rue à la circulation automobile ou de leur en empêcher l'accès complètement.** Du mobilier urbain et des placettes publiques peuvent également être installées et déplacées au gré du temps. Les lampadaires multifonctionnels qu'on retrouve dans le Quartier des spectacles est un bon exemple de la polyvalence promulguée. Les seuls éléments permanents incluent des rangées d'arbres, qui indiquent l'espace maximum alloué à la circulation automobile lorsque cette option est choisie. L'éclairage, des bornes électriques permettant la tenue d'événements et les infrastructures d'écoulement des eaux de pluie figurent également parmi les aménagements de base.

Le traitement de la rue consisterait donc en un aménagement unifié de façade en façade, sans dénivellation. Le surfacage peut avoir une apparence distincte, octroyant un cachet particulier à la rue. Si possible, le surfacage doit permettre le drainage des eaux de pluie. Autrement, des tranchées seraient aménagées pour diriger l'eau de pluie vers les arbres. Ces aménagements peuvent également servir de repères pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

**La polyvalence de la rue doit se retrouver également au niveau des infrastructures souterraines.** Les travaux de réfection doivent inclure la mise en place des infrastructures nécessaires pour l'installation éventuelle de technologies pour le chauffage de la chaussée en hiver, ou pour l'installation de lampadaires ou de

sorties électriques pour les événements, etc. Même si certaines des décisions d'aménagement surviennent plus tard dans le processus, la réfection des infrastructures souterraines doit permettre l'audace et l'originalité en surface.

### **L'art public et le mobilier urbain**

**Le mobilier urbain est une composante importante pour aménager une rue-espace public intéressante et attrayante.** Montréal bénéficie d'un dynamisme culturel intense, et notamment dans le centre-ville, avec le Quartier des spectacles à l'est de Sainte-Catherine Ouest et le Quartier du Musée au nord. Le mobilier urbain doit être des oeuvres d'art interactives qui stimulent et reflètent la créativité montréalaise. Les balançoires musicales du Quartier des spectacles sont un excellent exemple de mobilier-art public intéressant (voir page suivante).

Montréal est également à l'avant-plan en ce qui a trait aux technologies multimédias, avec des entreprises de l'avant-garde telles que Moment Factory. On se réjouit d'ailleurs de leur implication dans le projet. L'art et le mobilier que l'on retrouve sur Sainte-Catherine Ouest doit refléter toute cette richesse pour procurer aux utilisateurs de la rue une expérience unique.

### **La qualité de l'aménagement**

La grande mobilisation autour du projet a démontré ce que l'on savait déjà, c'est-à-dire que Sainte-Catherine Ouest occupe une place toute particulière dans le coeur des Montréalais. Son réaménagement doit être à la hauteur de ce caractère emblématique. **Le concept retenu, les matériaux utilisés et le design du nouvel aménagement doivent être de la plus haute qualité.** La Ville de Montréal doit prendre le temps nécessaire pour assurer une nouvelle rue à la hauteur des aspirations des Montréalais.

## Exemples de mobilier urbain inspirants



Les balançoires musicales du Quartier des Spectacles  
[www.lesbeautesdemontreal.com](http://www.lesbeautesdemontreal.com)



Lampadaires polyvalents, Quartier des Spectacles  
[www.sabmagazine.com](http://www.sabmagazine.com)



Times Square, New York  
<http://www.timessquarenyc.org>



Superkilen, Copenhague  
Rayside Labossière



Rue Granville, Vancouver  
[www.freshome.com](http://www.freshome.com)



Esplanade de la défense, Paris  
<http://archidesignclub.com/magazine/rubriques/design/44339-collectif-4point5-ilot-urbain.html>

## 5.2 L'artère commerciale comme espace public

### La qualité de l'offre commerciale

Tout comme l'aménagement, l'offre commerciale doit être unique et de haute qualité. Sainte-Catherine Ouest fait déjà face à des coûts de loyer élevés qui pourraient rendre difficile la pérennité des commerces indépendants. **Montréal, et même Québec doivent se doter d'outils pour soutenir la vitalité de ces commerces.** L'exemple de Burlington, au Vermont, et des mesures prises par la Ville et l'État pour superviser le développement de l'offre commerciale sur Church Street Marketplace, une rue commerciale entièrement piétonne est un exemple inspirant comportant des applications pouvant s'adapter au contexte québécois.<sup>1</sup>

### L'espace public

Sainte-Catherine Ouest est à la fois une artère fonctionnelle, un lieu de transit et un espace public. **La nouvelle rue doit mettre en valeur cette fonction d'espace public.** L'artère doit être aménagée de façon à donner au promeneur des motifs pour s'arrêter tout au long de son parcours. Des placettes doivent être aménagés ici et là pour permettre de se reposer et de profiter de l'ambiance de la rue. Des interventions devraient être réalisées sur les espaces publics existants, comme le Square Phillips, afin qu'ils deviennent le prolongement de cette nouvelle rue-espace public.

La rue Sainte-Catherine est depuis toujours le lieu de rassemblement des Montréalais. Cette tradition doit être célébrée et soutenue par l'aménagement d'une rue flexible qui peut s'adapter rapidement pour pouvoir accueillir ces multiples rencontres, que ce soit des défilés, des manifestations, des festivals, des ventes de trottoir ou la populaire nuit blanche.

### Le centre-ville souterrain

Le centre-ville souterrain constitue également une occasion de faire de Sainte-Catherine Ouest une rue vivante été comme hiver. En créant des entrées plus claires et invitantes, les 33 km de souterrains deviendraient des oasis de chaleur pour les personnes se déplaçant sur la rue lors d'une journée froide.

Peu importe la saison, le centre-ville en surface ainsi que celui sous le sol bénéficieraient d'une mise en valeur de ce dernier. **L'aménagement d'interfaces distinctes et le développement à terme d'une offre commerciale complémentaire auraient pour conséquence de renforcer les deux milieux et de préserver l'aspect unique du centre-ville montréalais.**

### Le stationnement

L'accessibilité au site est certes important pour la rue Sainte-Catherine, et ce, même si on réduit de façon significative la place accordée à la voiture individuelle sur l'artère. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a réalisé une étude sur l'offre de stationnement sur Sainte-Catherine, qui conclut que le stationnement sur rue que l'on retrouve sur Sainte-Catherine Ouest se résume à 3,7 % de l'offre totale de stationnement au centre-ville.<sup>2</sup> Ces données remettent en question la nécessité d'offrir du stationnement sur rue sur l'artère. Au minimum, une voie de stationnement devrait être retirée lorsque la circulation automobile est permise sur l'artère.

Afin d'assurer l'accès au site par les automobilistes, **des mesures doivent être mises en place pour optimiser l'utilisation du**

<sup>1</sup> Clough, N. L. & Vanderbeck, M. 2006. "Managing Politics and Consumption in Business Improvement Districts: The Geographies of Political Activism on Burlington, Vermont's Church Street Marketplace". *Urban Studies*; Vol. 43, No: 12, pp. 2261-2284.

<sup>2</sup>[http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide\\_stationnement\\_2\\_1.pdf](http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf)



**stationnement hors rue situé à proximité.** Des initiatives comme les ententes pour le partage du stationnement, la mise en réseau de l'offre de stationnement ou les nombreuses applications mobiles visant à faciliter la recherche de stationnement sont des exemples intéressants à soutenir et reproduire.

### **La livraison et la collecte des matières résiduelles**

Même dans l'éventualité d'une piétonnisation de Sainte-Catherine Ouest, **des périodes doivent être prévues pour permettre la circulation des camions de livraison à certaines heures de la journée.** Dans un même ordre d'idées, le système de collecte des matières résiduelles, qu'il soit réalisé par un système souterrain ou par la collecte traditionnelle, doit être efficace afin d'assurer une rue propre et agréable en tout temps. Les travaux de réfection constituent d'ailleurs une excellente occasion de compléter et de rendre utile le système installé à cet effet dans le Quartier des spectacles.

### **L'hiver**

En comparaison avec d'autres villes nordiques, en Europe notamment, Montréal fait piètre figure en ce qui a trait à l'utilisation et l'animation de ses rues et espaces publics durant l'hiver. Pourtant, de nombreuses villes ont relevé avec succès le pari d'aménager des espaces qui incitent les individus à rester dehors, malgré le froid. Le projet de réaménagement de Sainte-Catherine Ouest est l'occasion pour Montréal d'entrer dans le rang des villes nordiques dynamiques en toute saison.

**Différentes interventions permettraient d'assurer la convivialité de la rue durant la saison froide.** Le chauffage de la chaussée permettrait notamment une circulation aisée sur l'artère et éviterait d'avoir à déneiger les surfaces et d'y répandre des substances abrasives souvent polluantes et peu esthétiques. Il serait d'ailleurs

intéressant de calculer le retour d'investissements que l'installation d'infrastructures de chauffage pourrait apporter en économisant les frais de déneigement de la rue.

## Différentes rues commerciales à travers le monde



Church Street Marketplace, Vermont  
[burlington\\_2.bp.blogspot.com](http://burlington_2.bp.blogspot.com)



Rue Augusta, Lisbonne, Portugal  
[portugalphototour.com](http://portugalphototour.com)



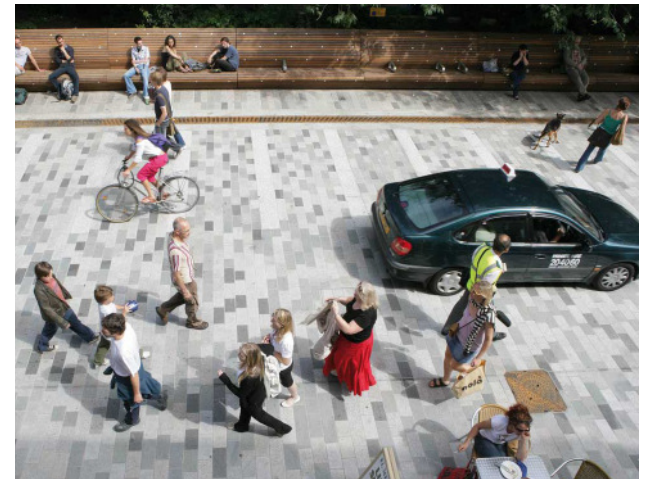
La Rambla, Barcelone, Espagne  
[voices.lafayette.edu/files/2010/05/DSCN3308.jpg](http://voices.lafayette.edu/files/2010/05/DSCN3308.jpg)



Boulevard Vitosha, Bulgarie  
<http://www.decouvrirelabulgarie.fr/visiter/sofia/boulevard-vitosha>



Times Square, New York  
[www.buildipedia.com](http://www.buildipedia.com)



New road, Brighton, Grande-Bretagne  
[www.gehlarchitects.com](http://www.gehlarchitects.com)

## 5.3 L'accessibilité

### L'accessibilité universelle

La rue Sainte-Catherine Ouest est présentement difficile à naviguer pour les aînés et les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Le fort achalandage sur les trottoirs, l'absence de bancs et l'absence de mesures d'apaisement aux intersections engendrent de l'insécurité réelle (collisions) et de l'insécurité perçue, diminuant de facto la mobilité de cette population. **Le nouveau surfacage de la rue devra inclure des composantes, telles que les tranchées d'égouttement mentionnées précédemment, qui assurent une promenade confortable pour tous, avec de nombreux endroits de repos aménagés tout au long du parcours.**

### Une cohabitation harmonieuse entre tous les utilisateurs

Le projet de réaménagement de Sainte-Catherine Ouest a soulevé l'enthousiasme des Montréalais. Le résultat final reflétera sans contredit l'attachement des résidents à cette artère. Il est important cependant de tenir compte des populations plus vulnérables, dont les voix n'auront peut-être pas été entendues au cours du processus de consultation. **Le réaménagement de Sainte-Catherine Ouest doit être réalisé en s'assurant que les populations marginalisées qui occupent l'espace y gardent eux aussi leur place.** Pour ce faire, la collaboration avec les organismes communautaires du milieu est essentielle. Le plan d'action montréalais en itinérance 2014-2017 semble un pas dans la bonne direction pour assurer une telle cohabitation.

## 5.4 L'écosystème de la rue Sainte-Catherine Ouest

### Le traitement des façades

Sainte-Catherine Ouest doit devenir une rue accueillante et intéressante sous tous ses angles. Il faut davantage qu'un simple surfacage de la rue. Les façades doivent également présenter un intérêt pour le passant. La Ville doit s'assurer que les bâtiments d'intérêt patrimonial soient préservés et mis en valeur. **Les nouvelles constructions ou les projets de réfection doivent également être soumis à des critères architecturaux élevés qui assurent un design de qualité à la hauteur de cette rue emblématique.**

De manière générale, **les façades doivent elles aussi offrir un parcours dynamique par le promeneur.** L'utilisation de l'art public et l'installation d'infrastructures multimédia sont des composantes importantes à intégrer au projet comme outils permettant d'assurer une expérience unique au visiteur.

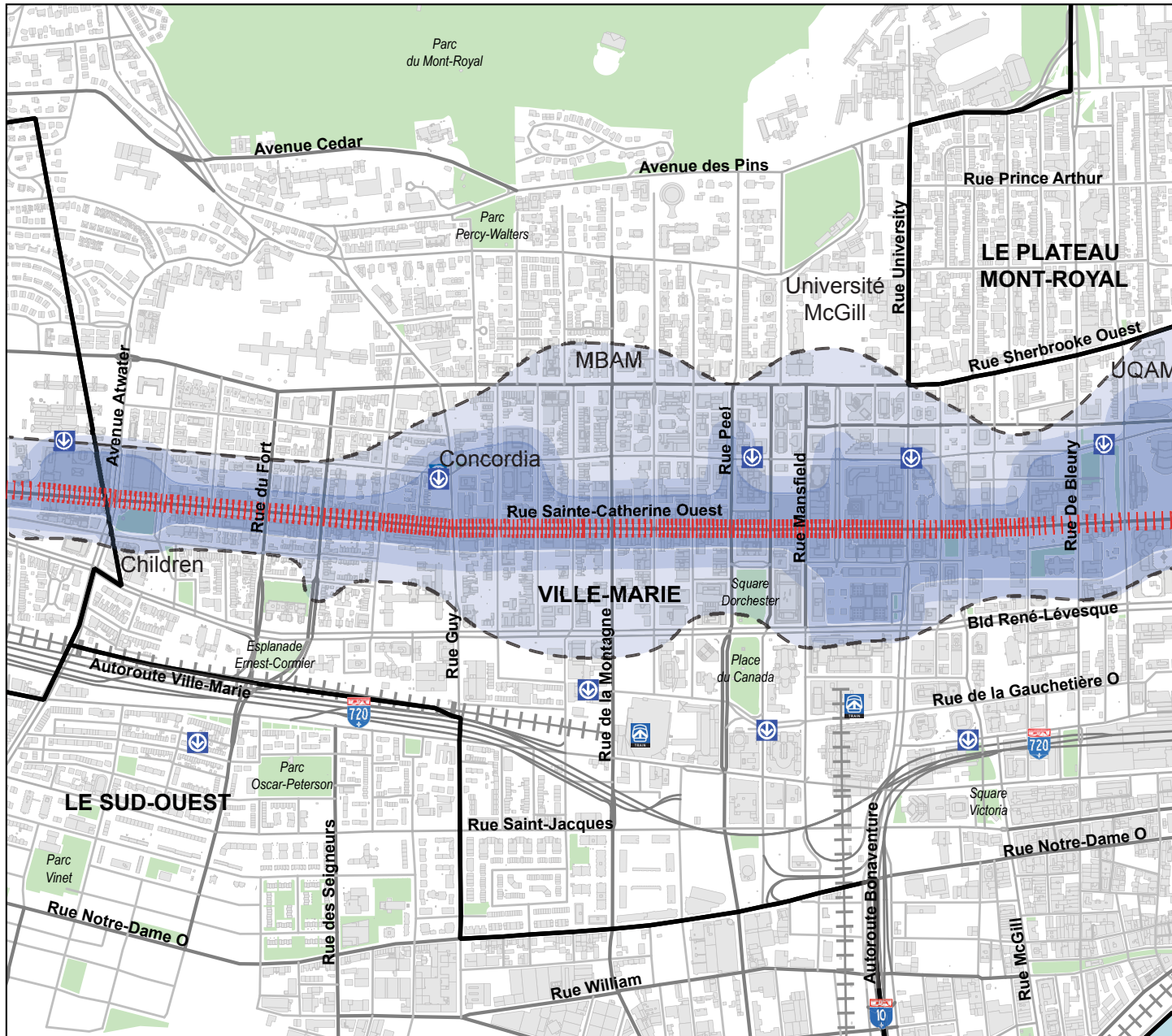
### Les intersections, les rues transversales et le grand centre-ville

Sainte-Catherine Ouest est partie prenante d'un écosystème dont la prospérité d'une partie dépend de celle de l'autre. Le projet de réaménagement actuel est une excellente opportunité d'élargir la réflexion à l'ensemble du centre-ville de Montréal, et tout particulièrement les rues qui traversent le secteur présentement à l'étude. En effet, les rues transversales jouent un rôle important dans la vitalité de l'artère commerciale en apportant une offre commerciale complémentaire à ce qu'on retrouve sur Sainte-Catherine.








Nous croyons qu'il **est impossible de parler de Sainte-Catherine sans la considérer comme un tout qui inclut les rues transversales.** Cette question est d'autant plus importante

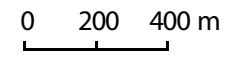
que les interventions réalisées sur Sainte-Catherine Ouest auront sans contredit des répercussions sur la convivialité de ces rues. La transformation de l'artère et de la place accordée à l'automobile pourrait entraîner certaines tensions au niveau des intersections. Ces dernières doivent donc être planifiées avec une attention soutenue, incluant notamment la mise en place de mesures d'atténuation de la circulation.

Les intersections sont souvent des points de rendez-vous, des lieux de rassemblement, des lieux phares. Leur traitement doit être à l'image de leur rôle névralgique pour la vitalité de la rue Sainte-Catherine Ouest.



«ÉCOSYSTÈME»  
DE LA RUE  
SAINTE-CATHERINE OUEST

-  Intensité de l'animation
-  «Écosystème»
-  Station de train de banlieue
-  Station de métro
-  Voie ferrée
-  Parc
-  Limite d'arrondissement et ville



Sources : Ville de Montréal  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## 5.5 Résumé des principes d'aménagement

Rayside Labossière propose donc une dizaine de principes d'aménagement à mettre en application pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. Ces principes se déclinent sous quatre grands thèmes, soit un aménagement de qualité, la rue comme espace public, l'accessibilité et la rue comme un écosystème. Les principes d'aménagement se résument comme suit:

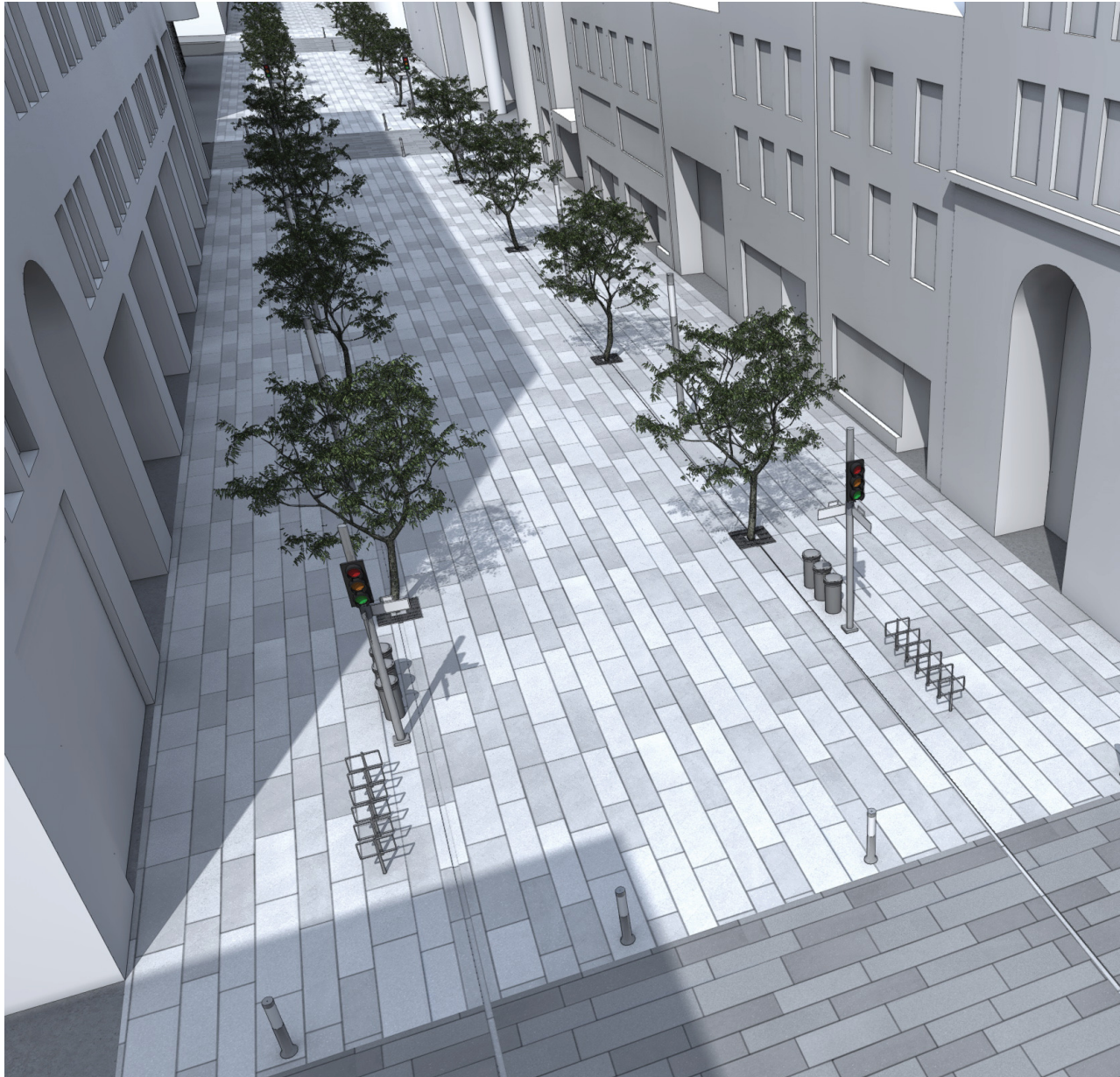
- Les quatre scénarios proposés par la Ville continuent d'accorder une place insuffisante aux piétons. Le réaménagement choisi doit repenser ces proportions pour donner au promeneur une place prépondérante et assurer son confort et sa sécurité. Les cyclistes doivent également pouvoir circuler confortablement sur la nouvelle rue;
- Le nouvel aménagement doit permettre une polyvalence, c'est-à-dire la possibilité de transformer la rue au gré des tronçons, des saisons, des événements et des époques. Différentes options d'aménagement permettent d'ouvrir la rue à la circulation automobile ou de leur en empêcher l'accès complètement. Cette polyvalence doit également se retrouver au niveau des infrastructures souterraines;
- Le mobilier urbain est une composante importante pour aménager une rue-espace public intéressante et attrayante;
- Le concept retenu, les matériaux utilisés et le design du nouvel aménagement doivent être de la plus haute qualité pour bien refléter la place toute spéciale que la rue Sainte-Catherine occupe dans le cœur des Montréalais;
- Montréal et Québec doivent se doter d'outils pour soutenir la vitalité des commerces indépendants et assurer une offre commerciale de haute qualité;
- La nouvelle rue doit mieux mettre en valeur sa fonction d'espace public;
- Le centre-ville souterrain est un acquis dont la mise en valeur bénéficierait à la rue Sainte-Catherine;
- Il est important de maintenir l'accès au centre-ville pour les automobilistes. Des mesures doivent être mises en place pour optimiser l'utilisation du stationnement hors rue situé à proximité;
- Des périodes devront être prévues pour permettre la circulation des camions de livraison à certaines heures de la journée;
- Différentes interventions, comme le chauffage de la chaussée, permettraient d'assurer la convivialité de la rue durant la saison froide;
- Le nouveau surfacage de la rue devra inclure des composantes qui assurent le confort des personnes faisant face à des limitations fonctionnelles;
- Le réaménagement de Sainte-Catherine Ouest doit être réalisé en s'assurant que les populations marginalisées qui occupent l'espace y gardent eux aussi leur place;
- les façades doivent elles aussi offrir un parcours dynamique au promeneur;
- Il est impossible de parler de Sainte-Catherine sans la considérer comme un tout qui inclut les rues transversales. Le projet de réaménagement de l'artère commerciale est une excellente occasion d'élargir la réflexion à l'ensemble du centre-ville.

## 6 SCÉNARIOS D'IMPLANTATION

### Situation existante



## Le canevas de base



Notre proposition pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest repose d'abord sur un aménagement minimal et polyvalent qui permet à la rue de perpétuellement se transformer et de s'adapter à l'évolution des besoins

Ce concept de polyvalence a une grande influence sur les divisions de la rue. L'espace central de la rue sera délimité par certaines infrastructures permanentes, telles que des bollards, de la végétation, des poubelles et des luminaires. Cet espace pourra accueillir, selon l'option d'aménagement choisie sur le moment, la circulation motorisée. Les abords de l'espace central seront réservés en tout temps aux marcheurs. D'ailleurs, l'espace piéton du côté sud sera légèrement plus large que celui du côté nord, car l'achalandage, en raison de l'ensoleillement naturel, est plus important de ce côté, particulièrement au cours des rigoureux mois d'hiver. Une petite rigole permettra à la fois de récupérer les eaux de pluie et de délimiter pour les personnes malvoyantes l'espace toujours piéton de l'espace central.

Ce canevas de base sera en mesure d'accueillir différentes options d'aménagement telles que celles élaborées au cours des pages suivantes.



## Aménagement A : rue piétonne



Un premier aménagement possible est la piétonnisation complète de la rue Sainte-Catherine. Cette transformation sera rendue possible grâce aux éléments de mobilier urbain polyvalents implantés. Aménagée telle quelle, la rue Sainte-Catherine Ouest deviendra une immense place publique particulièrement appréciée des travailleurs, des étudiants, des passants et des touristes. Les vélos pourront circuler doucement sur cet espace entièrement consacré au transport actif.

## Aménagement B : les navettes



La Ville de Montréal pourrait décider, à l'instar de certaines villes, d'instaurer un service de navette desservant exclusivement la rue Sainte-Catherine et ses commerces. L'espace consacré aux piétons pourrait alors être considérablement augmenté, car il n'y aura pas de stationnements sur rue et un minimum d'emprise pourrait être consacré aux voies d'autobus. Ces voies pourront également être utilisées par les cyclistes. Cette option a suscité un très fort intérêt auprès des groupes de la société civile mobilisés autour du réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest.

## Aménagement C : parklets



Cette option est celle qui concède le moins d'espace aux piétons, mais il s'agit tout de même d'une amélioration notable par rapport à l'état actuel de la rue. Il s'agit d'un aménagement particulièrement adapté au contexte hivernal ou pour les périodes de l'année où la rue est moins achalandée.

Au niveau du partage de la rue, cette option maintient les deux voies de circulation automobile à sens unique et laisse une voie pour le stationnement sur rue. Cependant, certains espaces de cette voie de stationnements seront aménagés comme des parklets afin de ponctuer le rythme de l'artère. Ces espaces pourront devenir un prolongement des commerces, des terrasses ou simplement des espaces publics, comme les célèbres « placotoires » de l'arrondissement le Plateau-Mont-Royal.

## **ANNEXE 1**

### **TABLE RONDE DU 28 AOÛT 2014**

### **LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE SAINTÉ-CATHERINE OUEST**

Animation: Ron Rayside

Présentations: Christiane Rail, Jacques Bénard et Ron Rayside

Logistique: Rayside Labossière (Ron Rayside, Catherine Thibault, Philippe Cossette, Jérémie Watters)

## **SOMMAIRE**

Sur invitation de la firme Rayside Labossière, plus d'une vingtaine d'acteurs montréalais se sont réunis le 28 août 2014 afin d'échanger sur le projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest et sur l'élaboration d'une vision d'avenir pour cette rue au cœur du centre-ville et de l'histoire de Montréal.

Sous forme de discussion ouverte, les échanges ont permis aux participants de divers horizons de comparer leur perception des enjeux auxquels fait face cette artère et aux idées par rapport à sa vocation future. La discussion a porté notamment sur la piétonisation potentielle de la rue, sur l'expérience recherchée par les utilisateurs et sur les acquis et les forces à préserver et à mettre en valeur dans le processus de revitalisation de la rue. Bien qu'aucun consensus clair n'ait été atteint parmi les participants, plusieurs idées fortes sont ressorties des échanges qui, espérons-le, alimenteront les réflexions et les débats à venir sur la question.

Les échanges ont permis d'arriver à quatre grands constats :

- La rue Sainte-Catherine est l'épine dorsale du centre-ville. Il s'agit d'un lieu de référence à l'échelle de la Métropole. Les nouveaux aménagements, l'offre et la variété commerciales doivent être à la hauteur de ce statut;
- La rue Sainte-Catherine est plus qu'un lieu de destination pour le magasinage. C'est un espace public, un lieu de rassemblement et de divertissement. Ces vocations qui varient en importance sur les différents tronçons doivent être soutenues et renforcées;
- La rue Sainte-Catherine bénéficie d'un fort achalandage piéton. La place qui leur est accordée n'est cependant pas suffisante. Le projet de réaménagement de l'artère commerciale est une occasion pour donner aux piétons l'espace nécessaire à leur confort;
- Le processus de réaménagement doit s'intégrer dans une réflexion plus large qui englobe l'ensemble du centre-ville, incluant le Montréal souterrain, les rues transversales, et le boulevard de Maisonneuve.

**Personnes présentes (en ordre alphabétique):**

Jacques Bénard (Acertys)  
Romain Bonifay (Ville de Montréal)  
Tristan Bougie (Centre d'écologie urbaine de Montréal)  
Christine Caron (Table de concertation du faubourg Saint-Laurent)  
Philippe Cossette (Rayside Labossière)  
Steven Côté (YMCA Centre-Ville)  
Stéphane Febbrari (Interaction du quartier Peter-McGill)  
Anne-Marie Jean (Culture Montréal)  
Antonin Labossière (Rayside Labossière)  
Marie-Dominique Lahaise (L'Autre Montréal)  
Tarik Mikou (Moment Factory)  
Philippe Noël (Chambre de commerce du Montréal métropolitain)  
Maëlle Plouganou (Table de concertation des aînés de l'île de Montréal)  
André Poulin (Destination centre-ville)  
Christiane Rail (Ville de Montréal)  
Ron Rayside (Rayside Labossière)  
Christian Savard (Vivre en Ville)  
Jean Savard (Ville de Montréal)  
Bernard St-Jacques (RAPSIM)  
Anne-Elisabeth Thibault (Moment Factory)  
Catherine Thibault (Rayside Labossière)  
Jérémy Watters (Rayside Labossière)

**COMPTE RENDU DES ÉCHANGES****Présentation de la Ville de Montréal sur le projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest**

La table ronde a débuté par une présentation de Christiane Rail, de la Ville de Montréal, sur le processus de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. Le projet a été enclenché en raison de l'état de désuétude des infrastructures situées sous l'artère commerciale. Un tronçon de rue de 2,2 km de long devra être ouvert de façade en façade afin de remplacer ou de rénover les conduites souterraines. La mise à niveau des infrastructures présente donc une occasion de réaménagement de la rue en surface. Le projet sera réalisé en deux phases: une première phase, qui s'étend des rues de De Bleury à Mansfield, sera terminée à temps pour les célébrations du 375e

de Montréal. Les travaux de la deuxième phase, qui prolongeront le réaménagement jusqu'à l'avenue Atwater, devraient commencer en 2019. Il s'agit d'un projet d'envergure qui doit être réalisé sur une période de temps limitée.

La Ville de Montréal a entamé un processus de consultation publique afin de connaître les attentes et les besoins des parties prenantes et du public en général concernant l'avenir de cette rue qui constitue, pour beaucoup, le cœur de Montréal. Les idées discutées dans le cadre d'événements organisés en parallèle tel que la présente table ronde, seront intégrées au rapport final de consultation.

### **Sainte-Catherine aujourd'hui : de nombreux acquis à préserver**

Une chose est certaine, la rue Sainte-Catherine est appréciée par beaucoup de Montréalais et de visiteurs de la grande ville, l'achalandage quasi-permanent de certaines sections et l'augmentation des investissements depuis les dix dernières années en témoignant. Deuxième centre-ville le plus habité en Amérique du Nord, on y observe une ambiance, une énergie qui lui sont propres et qu'il est impossible de retrouver ailleurs à Montréal. On observe également une grande diversité d'usagers, qui procure à la rue un dynamisme et une saveur exceptionnels. Plus concrètement, la proximité du transport en commun et la présence dans le quartier de trois universités et de plusieurs pôles d'emploi en font un lieu de destination accessible et vivant. Comme l'ont mentionné de nombreux participants, les individus ont tendance à se rassembler et à être attirés vers les endroits où il y a déjà une forte affluence. La rue Sainte-Catherine et ses nombreux pôles d'intérêt assurent un fort achalandage à toute heure du jour.

Le centre-ville de Montréal est également reconnu à travers le monde pour ses 30 kilomètres de souterrains. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les deux ne se font pas compétition; la vitalité du souterrain suit celle du centre-ville et vice versa.

### **"L'expérience"**

Qu'elle soit positive ou négative, tous s'entendent pour dire que la rue Sainte-Catherine procure à ses visiteurs une expérience unique. Plus qu'une simple artère commerciale, la rue est un espace public et un lieu de rassemblement pour les Montréalais d'hier et d'aujourd'hui. Le projet de réaménagement du tronçon ouest de la rue offre l'occasion de réfléchir à cette expérience et aux moyens de la préserver et de l'améliorer pour que l'artère demeure populaire pour les décennies à venir. L'expérience de magasinage notamment doit être réfléchie pour souligner son caractère unique et faire en sorte que Sainte-Catherine se démarque par rapport aux autres rues commerciales. Sainte-Catherine est et doit demeurer un symbole pour l'ensemble de la Métropole. Pour certains, cela signifie l'implantation des boutiques haut de gamme. Pour d'autres, il faut plutôt s'assurer que l'offre demeure locale et originale autant que possible. La rue doit également offrir à ses utilisateurs une expérience culturelle et sociale riche et dynamique. Il faut donner aux Montréalais encore davantage de raisons de s'y rendre; en faire un lieu incontournable.

## **Traditions et histoire**

Les Montréalais et les visiteurs fréquentent la rue Sainte-Catherine depuis plus de 150 ans, avec l'installation des frères Morgan en face du Square Phillips. L'artère est au cœur même de l'histoire de Montréal. Peu importe les interventions choisies pour moderniser la rue, il faut mettre en valeur cette tradition et cette identité.

## **De nombreux défis**

Malgré ses nombreux acquis, plusieurs éléments exercent présentement une certaine pression sur le développement de la rue Sainte-Catherine et pourrait mettre en péril sa pérennité. Ces éléments devraient être pris en compte dans le cadre du processus de réaménagement de l'artère commerciale.

## **Concurrence des autres artères commerciales**

La Ville de Montréal a subi une explosion commerciale depuis 150 ans. Plusieurs nouvelles artères commerciales en périphérie du centre-ville se font donc concurrence pour obtenir une part du marché montréalais. À l'extérieur de l'île, le commerce de banlieue exerce sur les Montréalais un attrait important au détriment du centre-ville et de la rue Sainte-Catherine. Avec le développement de centres de grande envergure comme le DIX30, on observe également la formation de mini-centres d'affaires aux abords de ces centres qui font compétition au secteur des affaires. Le centre-ville devra s'adapter à cette réalité et offrir aux consommateurs et aux entreprises des avantages qui les inciteront à choisir de s'y implanter.

## **La transformation des pratiques de consommation**

Avec le magasinage en ligne qui est de plus en plus accessible et diversifié, les commerçants de détail font face à de nouvelles pratiques qui remettent en question leurs façons de faire. Le projet de réaménagement de la Ville de Montréal est l'occasion de réfléchir à ces nouvelles tendances et à trouver des solutions innovantes pour maintenir l'attrait du magasinage traditionnel. Fréquenter les commerces et les espaces publics que l'on retrouve sur Sainte-Catherine doit devenir une expérience qu'il est impossible de reproduire dans son salon.

## **Achalandage intense**

Bien qu'il soit considéré comme un acquis important, la question de l'achalandage peut également être considéré comme un défi. Certains participants ont mentionné éviter la rue Sainte-Catherine pour cette raison. En particulier, les personnes avec des limitations fonctionnelles, les personnes âgées notamment, ont peine à circuler parmi la foule et les voitures. Améliorer le confort de ces individus aurait des répercussions positives sur l'ensemble des utilisateurs.

## **Réflexions pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine**

### **Donner une plus grande place aux piétons**

La rue Sainte-Catherine se classe parmi les grandes rues commerciales du monde. Cependant, quand on la compare avec les autres, ses dimensions sont particulièrement restreintes, avec une largeur variant entre 19,5 m et 26 m. Cette situation implique que des choix sont nécessaires pour assurer la fluidité de la circulation. La plupart des participants à la table ronde s'entendent pour dire que la rue devrait être reconfigurée pour assurer plus d'espace aux piétons. L'achalandage des piétons sur les différents tronçons de Sainte-Catherine est très important, variant de 3 500 à 9 500 piétons lors de la pause du midi. Le nombre d'accidents impliquant des piétons est élevé et préoccupant. Il y a présentement de multiples intersections sur Sainte-Catherine qui n'ont pas de passage piétons et d'autres où le temps alloué pour traverser est insuffisant. La piétonnisation totale de la rue ne fait cependant pas consensus. Certains craignent qu'un accès plus difficile pour les automobilistes pourrait les inciter à choisir d'autres destinations, comme les centres commerciaux de banlieue où il est non seulement possible de se stationner, mais où le stationnement est gratuit. Il a par ailleurs été noté que la piétonnisation de la portion est de Sainte-Catherine a mené à une hausse du coût de location et à des changements importants au niveau de l'offre commerciale, pour aller vers des grandes chaînes et des restaurants. Piétonniser toute la rue pourrait entraîner des répercussions sur la diversité commerciale de l'artère.

### **Une rue polyvalente et modulable**

Sans avoir à piétonniser en totalité, il est possible de reconfigurer la rue et d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation pour allouer plus d'espace aux marcheurs et pour améliorer leur expérience. L'idée d'une rue modulable, qui varie d'un tronçon à l'autre et qui pourrait être remodelée facilement et rapidement au gré des saisons et des événements spéciaux est une idée intéressante pour Sainte-Catherine, qui constitue depuis des décennies le lieu de rassemblement spontané des Montréalais. Les travaux pourraient ainsi permettre d'aménager la rue et d'y ajouter du mobilier polyvalent afin d'en faire un espace dynamique qui encourage la promenade et les interruptions au gré des contextes changeants. À cet effet, il faut non seulement penser la rue pour assurer sa fluidité, mais planifier également des espaces pour s'arrêter, pour répondre notamment aux besoins des familles et des personnes avec des limitations fonctionnelles. Le Square Phillips, notamment, a été identifié comme un endroit problématique où il est difficile de s'arrêter. En comparaison, le réaménagement de l'église Saint-James est cité comme un exemple de succès.

### **Et le stationnement?**

Dans l'éventualité où l'option de la piétonnisation totale était choisie, il faut prévoir des espaces de stationnement abordable à proximité afin de permettre l'accès à la rue aux personnes qui choisissent malgré tout l'automobile. Il s'agit d'une pratique courante qu'on retrouve notamment en Europe aux abords des rues piétonnes. Différentes options pourraient être explorées pour offrir ces espaces tout en limitant l'emprise en surface. Les stationnements souterrains et étagés pourraient être une option, mais à prendre avec un bémol étant donné les perceptions négatives de ces espaces quant à la sécurité. Il a effectivement été observé que ces espaces sont généralement évités par une portion importante de la population, par les femmes en particulier. Il faudra faire preuve d'innovation pour créer des



espaces sécuritaires qui ajoutent à la convivialité de la rue plutôt que de la dégrader.

### **Réaménagement des sites négligés**

De nombreux sites, sur et autour de la rue Sainte-Catherine se trouvent présentement dans un état négligé. Les nombreuses ruelles qui entourent l'artère sont notamment mal entretenues et sous-utilisées. Le projet-pilote de Destination centre-ville, qui a mis sur pied un marché dans la ruelle au sud de Sainte-Catherine au coin de la rue Peel, est une initiative inspirante de revitalisation de ces espaces. Le soutien à des projets similaires pourrait être intégré à la démarche de réaménagement.

Sans être négligé, le centre-ville souterrain est souvent laissé pour compte dans les projets concernant le centre-ville. Le réaménagement de Sainte-Catherine est une occasion de réfléchir aux moyens pour mieux exploiter la complémentarité entre les deux espaces commerciaux. Des interventions au niveau de l'interface pourraient notamment contribuer à leur mise en valeur.

### **Faire preuve d'audace**

Certains des participants de la table ronde considère que la Ville et ses partenaires doivent faire preuve d'audace dans le réaménagement de la rue. Le surfaçage des rues, l'installation de mobilier urbain qui reflète toute la richesse et l'innovation culturelle de Montréal, l'aménagement de places publiques variées et originales tout au long du parcours pourraient donner une allure distincte à l'artère et la rendre encore plus intéressante. Ces nouveaux aménagements devraient également tenir compte des autres utilisateurs, soit les étudiants, les travailleurs, les résidents, les personnes pour qui Sainte-Catherine est une rue de passage et non une destination, et des personnes avec des limitations fonctionnelles. Il s'agit de faire preuve d'audace en plaçant l'utilisateur au centre de l'expérience.

### **Autres préoccupations**

#### **L'importance de consolider l'ensemble du centre-ville**

L'importance de fournir aux utilisateurs une expérience unique soulève la question de la vocation de la rue Sainte-Catherine et de ses différents tronçons. Tout au long du 2,2 km de rue, l'artère offre des caractéristiques dominantes qui pourraient être amplifiées pour donner une allure distincte à différents secteurs. Les rues transversales, quant à elles, jouent un rôle de soutien fondamental en procurant une offre commerciale complémentaire à ce qu'on retrouve sur Sainte-Catherine. Le souterrain, les rues transversales et les autres grandes rues commerciales du centre-ville, doivent être intégrés à la réflexion afin d'accentuer l'effet des interventions et consolider tout le secteur.

Le développement du secteur Griffintown et les nombreux projet immobiliers aux alentours de l'université Concordia et de l'ancien Forum vont également avoir un impact notable sur le centre-ville et la rue Sainte-Catherine en particulier. Il est essentiel de tenir compte de la vision d'ensemble dans le processus de réaménagement.

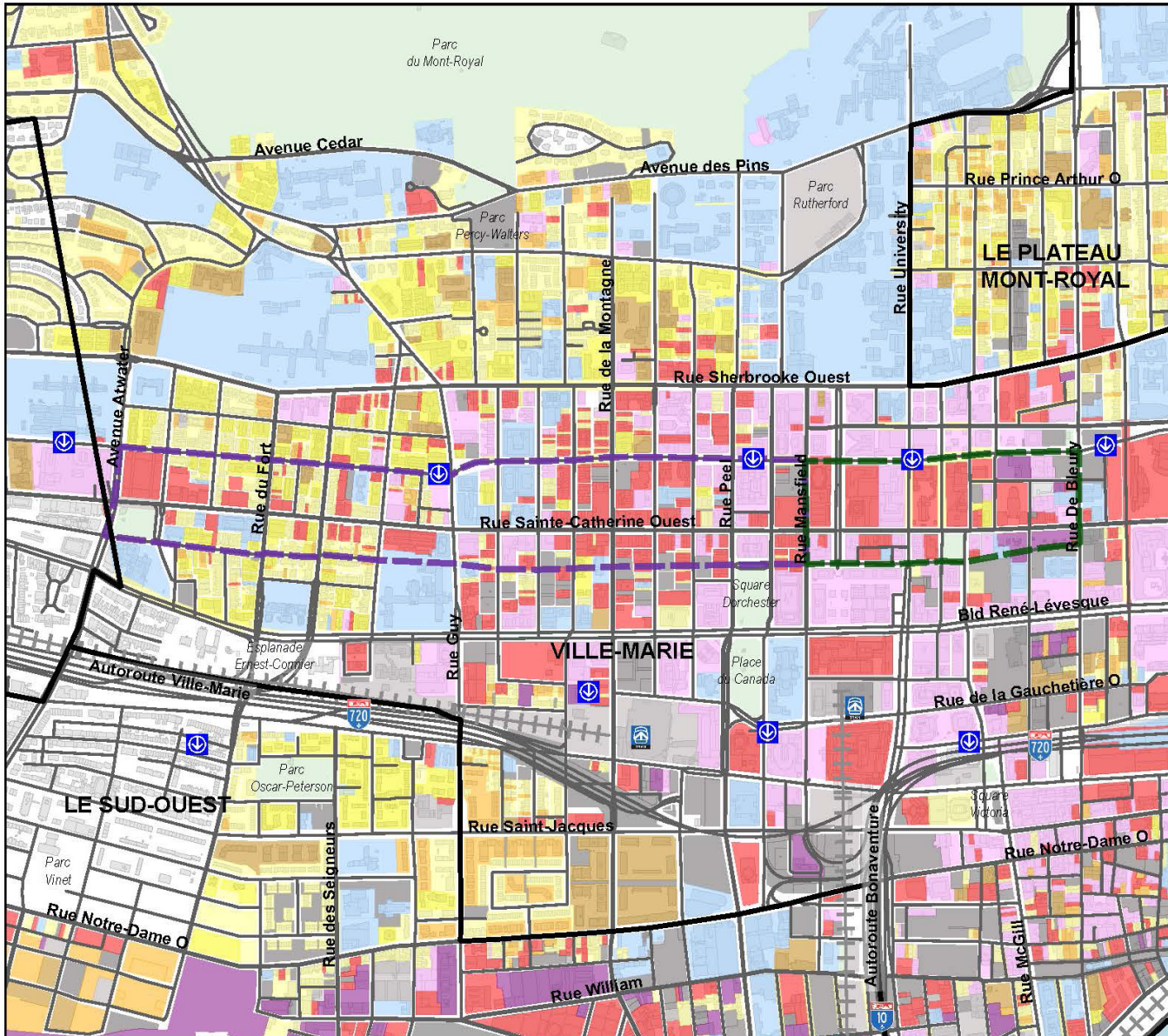
### **L'intégration des populations marginalisées**

La rue Sainte-Catherine accueille une grande diversité d'individus, incluant une population marginalisée importante. Les événements de l'été dernier ont démontré que certaines grandes villes choisissent d'implanter des mesures qui vont les exclure encore davantage des quartiers centraux. Il serait pertinent de se concerter avec les organismes du centre-ville qui travaillent avec ces populations pour assurer une cohabitation harmonieuse entre tous les utilisateurs de la rue Sainte-Catherine.

La rue Sainte-Catherine est une rue en plein cœur de l'histoire de Montréal. L'effervescence créée par les consultations publiques sur son réaménagement témoigne de l'attachement des Montréalais envers cette artère symbolique. La table ronde animée par la firme Rayside Labossière le 28 août dernier a rassemblé des acteurs provenant de différents milieux mais ayant tous à cœur un redéveloppement qui reflète l'importance de la rue pour la Métropole. Un mémoire sera produit par Rayside Labossière pour approfondir les idées discutées lors de cet événement et formuler des propositions d'aménagement qui reflètent les grands constats exprimés dans ce compte rendu.

## ANNEXE 2

### Portrait de la rue Sainte-Catherine Ouest



#### UTILISATION DU SOL

##### Usage

- Résidentiel (24 log. et moins)
- Résidentiel (25 log. et plus)
- Condo (24 log. et moins)
- Condo (25 log. et plus)
- Commerce de détail
- Bureau
- Industrie
- Institution
- Parc et espace vert
- Utilité publique
- Stationnement
- Terrain vacant

##### Phasage du projet

- Phase 1 - Mansfield / De Bleury
- Phase 2 - Atwater / Mansfield

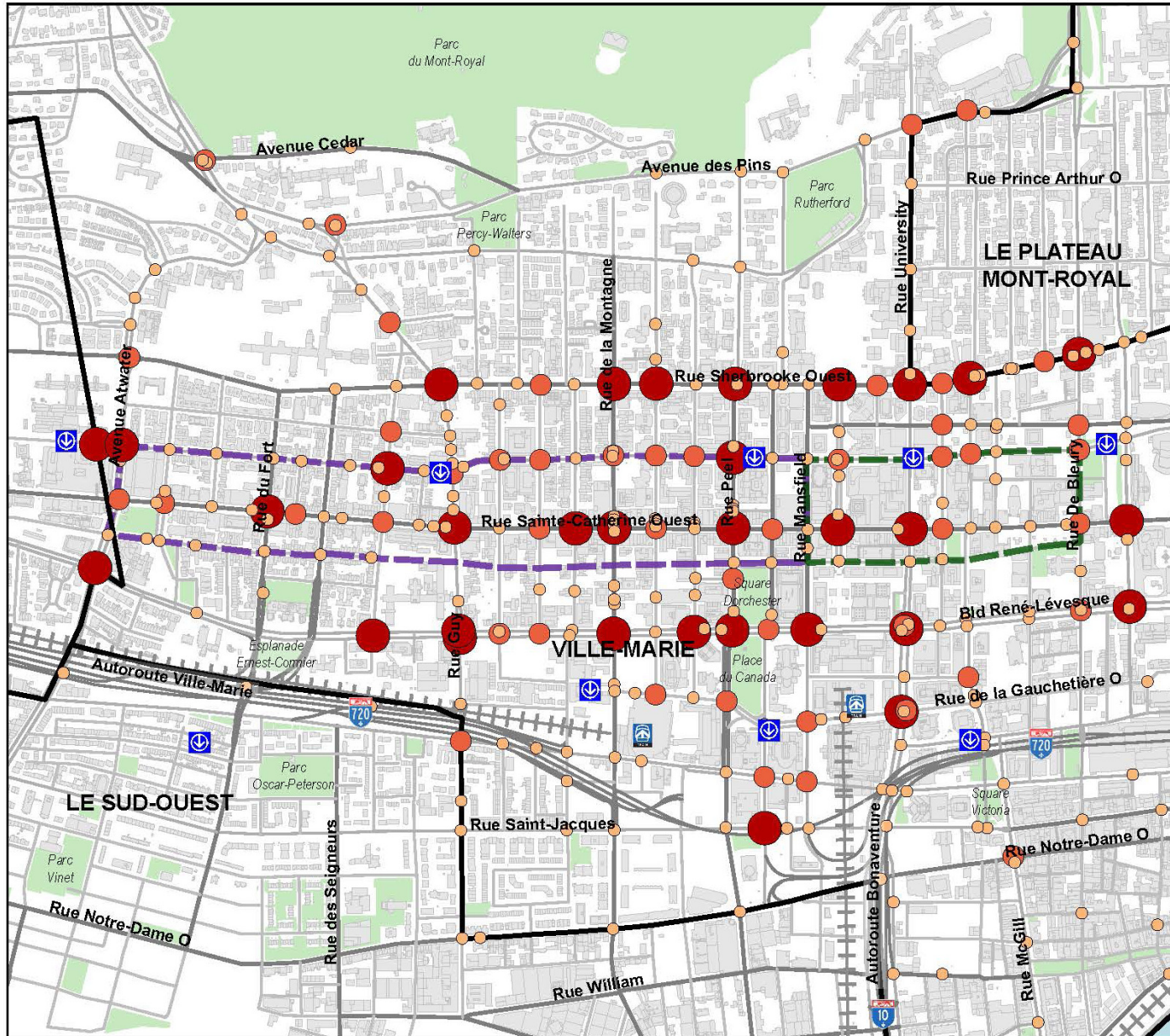
##### Transport collectif

- Station de train de banlieue
- Station de métro
- Voie ferrée

Limite d'arrondissement et ville

0 200 400 m

Sources : CMM  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses  
Québec



**COLLISIONS ROUTIÈRES  
(1999 - 2008)**

Piéton blessé \*

- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 22

Phasage du projet

- Phase 1 - Mansfield / De Bleury
- Phase 2 - Atwater / Mansfield

Transport collectif

- Station de train de banlieue
- Station de métro
- Voie ferrée

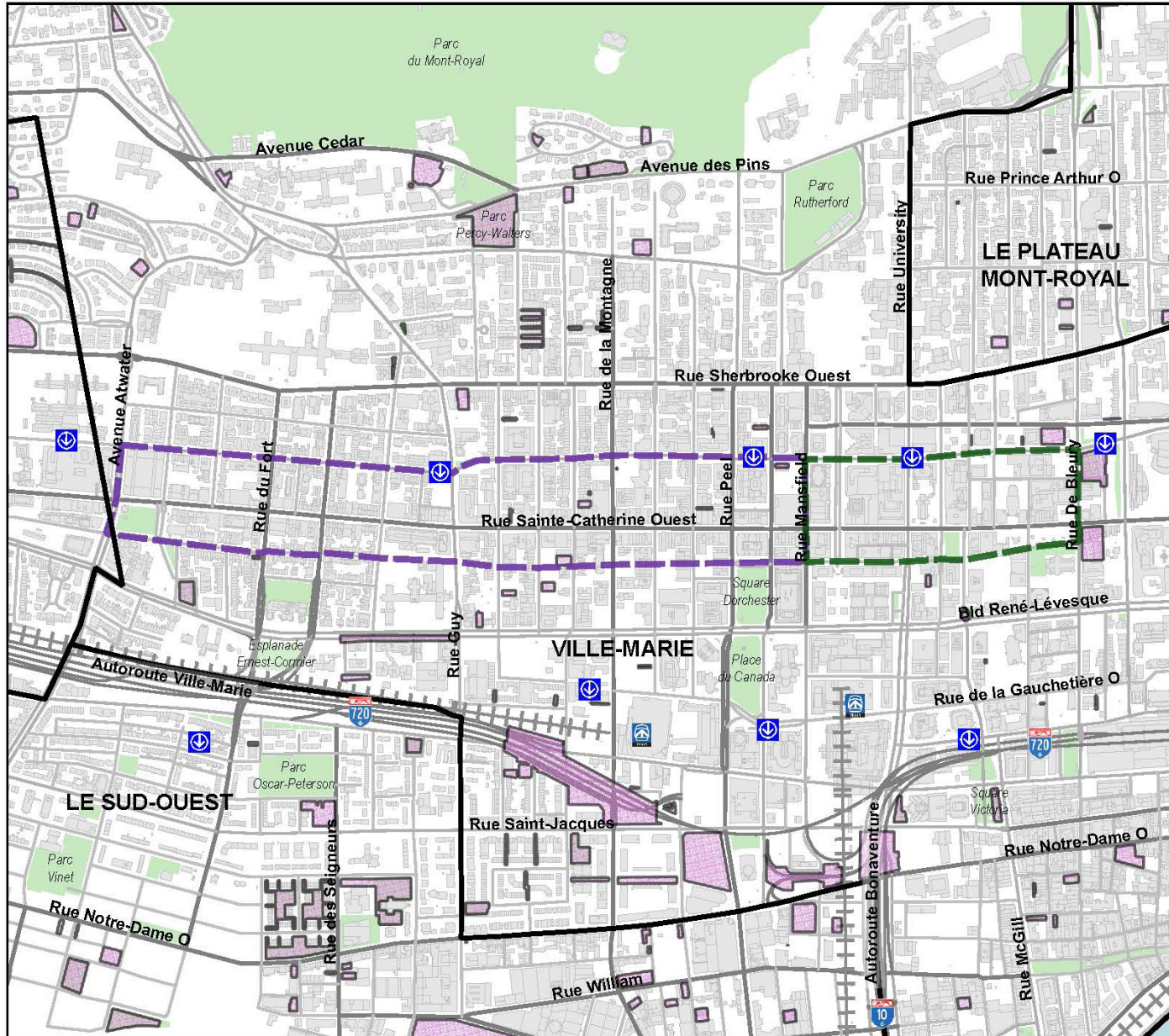
- Parc
- Limite d'arrondissement et ville

\* Victimes d'une collision routière ayant entraîné une intervention d'Urgences-santé.

0 200 400 m



Sources : Ville de Montréal, DSP  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



TERRAINS VACANTS

Terrain vacant

Phasage du projet

Phase 1 - Mansfield / De Bleury

Phase 2 - Atwater / Mansfield

Transport collectif

Station de train de banlieue

Station de métro

Voie ferrée

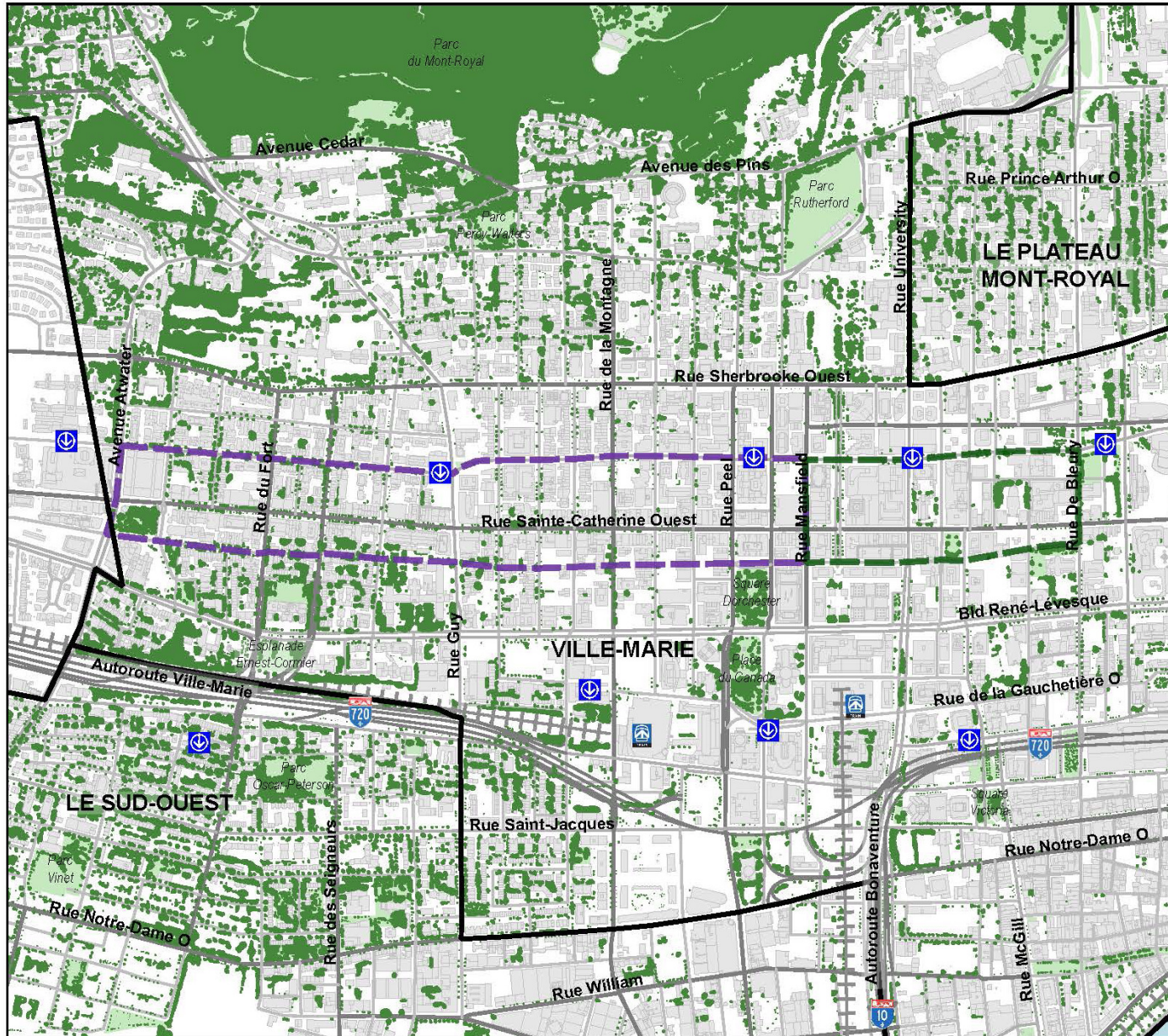
Parc

Limite d'arrondissement et ville

0 200 400 m



Sources : CMM  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



COUVERT VÉGÉTAL

■ Canopée

Phasage du projet

■ Phase 1 - Mansfield / De Bleury

■ Phase 2 - Atwater / Mansfield

Transport collectif

■ Station de train de banlieue

■ Station de métro

■ Voie ferrée

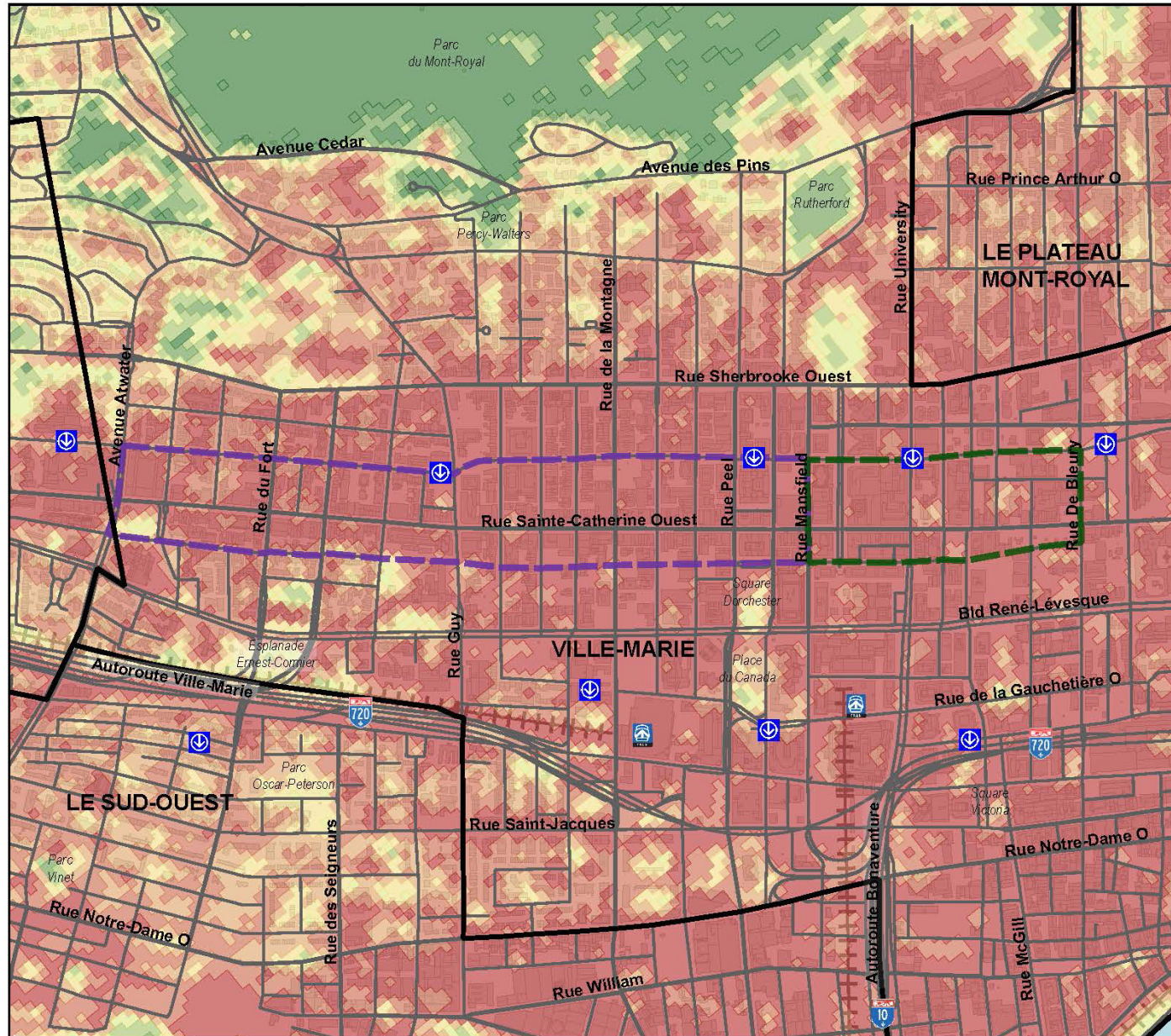
■ Parc

■ Limite d'arrondissement et ville

0 200 400 m



Sources : Ville de Montréal  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



## ÎLOT DE CHALEUR

Température au sol (2012)

- Plus frais
- Frais
- Moyen
- Chaud
- Plus chaud

Phasage du projet

- Phase 1 - Mansfield / De Bleury
- Phase 2 - Atwater / Mansfield

Transport collectif

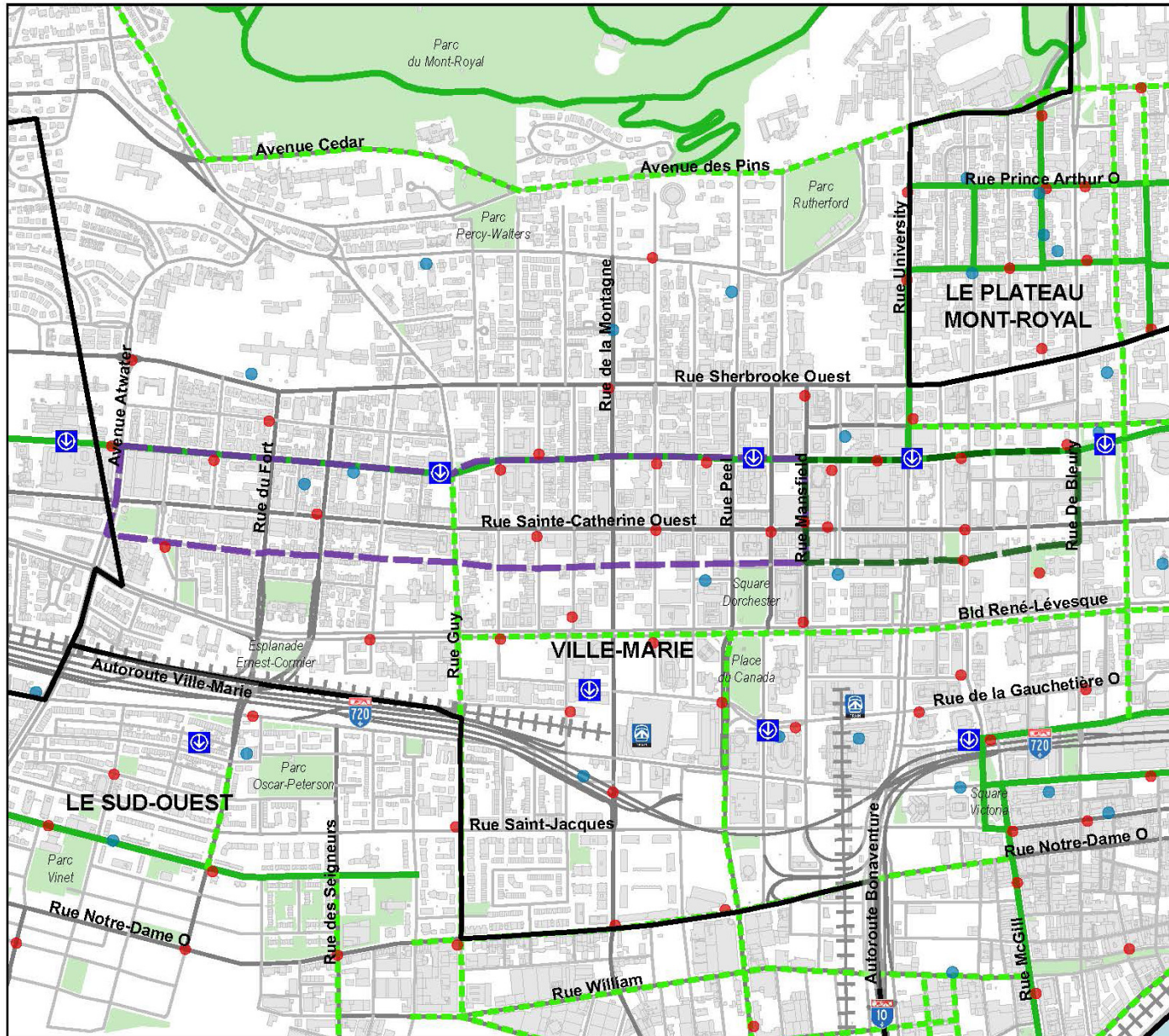
- Station de train de banlieue
- Station de métro
- Voie ferrée

Limite d'arrondissement et ville

0 200 400 m



Sources : Ville de Montréal, Gouvernement ouvert  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



## TRANSPORT ACTIF

### Réseau cyclable

- Existant
- - - Projeté

- Station de bixi
- Communauto

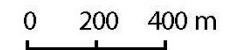
### Phasage du projet

- ▭ Phase 1 - Mansfield / De Bleury
- ▭ Phase 2 - Atwater / Mansfield

### Transport collectif

- Station de train de banlieue
- Station de métro
- Voie ferrée

- Parc
- ▭ Limite d'arrondissement et ville



Sources : Ville de Montréal, STM, AMT, Bixi, Communauto  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



# Sondage - Réaménagement de Sainte-Catherine Ouest - 162 réponses

---

## Résumé

### Qu'aimez-vous de la rue Sainte-Catherine ?

L'offre commerciale	<b>84</b>	52 %
L'achalandage (le bain de foule)	<b>44</b>	27 %
L'animation	<b>22</b>	14 %
L'aménagement des lieux et le partage de la voie	<b>15</b>	9 %
L'histoire de la rue et l'imaginaire collectif	<b>46</b>	28 %
L'ambiance	<b>54</b>	33 %
La facilité d'accès	<b>29</b>	18 %
Autre	<b>3</b>	2 %

## Allez-vous sur la rue Sainte-Catherine Ouest au moins une fois par trimestre ?



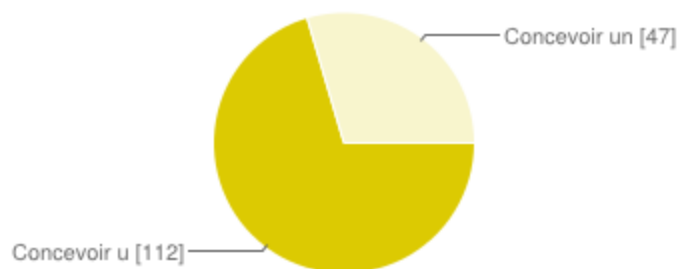
Oui **142** 88 %

Non **20** 12 %

## Qu'est-ce que vous n'aimez pas de la rue Sainte-Catherine Ouest?

L'offre commerciale	<b>13</b>	8 %
L'achalandage (le bain de foule)	<b>28</b>	17 %
L'animation	<b>6</b>	4 %
L'aménagement des lieux et le partage de la voie	<b>86</b>	53 %
L'ambiance	<b>10</b>	6 %
L'insécurité	<b>10</b>	6 %
L'accès difficile	<b>24</b>	15 %
Le manque de stationnement	<b>20</b>	12 %
La congestion automobile	<b>86</b>	53 %
Autre	<b>14</b>	9 %

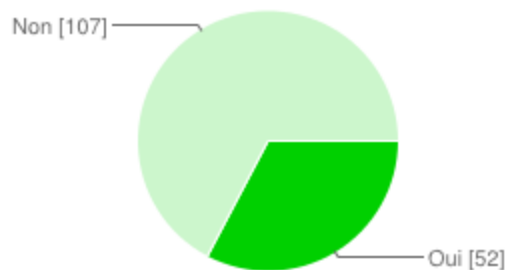
### Lequel de ces deux objectifs d'aménagement vous semble le plus important ?



Concevoir un aménagement innovant qui offre une expérience unique    **112**    69 %

Concevoir un aménagement respectueux de l'histoire de la rue    **47**    29 %

### Croyez-vous que l'aménagement devrait être uniforme tout au long de la rue Sainte-Catherine Ouest?



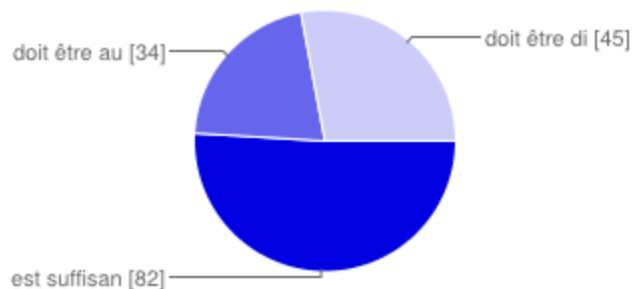
Oui    **52**    32 %

Non    **107**    66 %

## Selon vous, quelles sont les principales vocations de la rue Sainte-Catherine Ouest ?

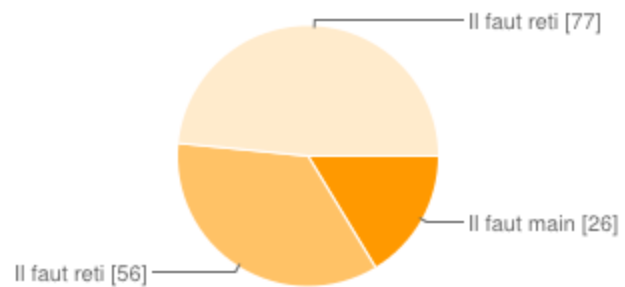
Place publique	<b>91</b>	56 %
Artère commerciale	<b>134</b>	83 %
Milieu universitaire	<b>15</b>	9 %
Lieu de rassemblement et de festival	<b>41</b>	25 %
Espace de transit	<b>14</b>	9 %
Services de proximité	<b>15</b>	9 %
Autre	<b>2</b>	1 %

## Selon vous, l'offre de stationnements au centre-ville :



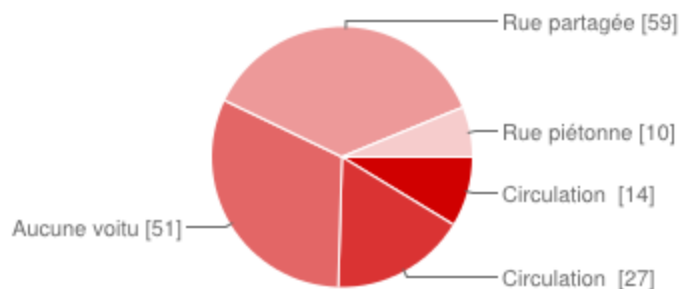
est suffisante	<b>82</b>	51 %
doit être augmentée	<b>34</b>	21 %
doit être diminuée	<b>45</b>	28 %

## Quelle place devrait être accordée au stationnement sur la rue Sainte-Catherine



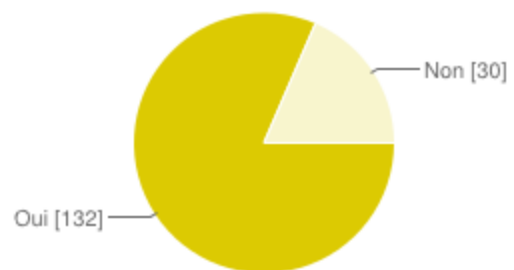
Il faut maintenir les deux voies de stationnement sur rue	<b>26</b>	16 %
Il faut retirer une des deux voies de stationnement	<b>56</b>	35 %
Il faut retirer tout le stationnement sur rue	<b>77</b>	48 %

## Quelle option de partage de la rue vous conviendrait le mieux ?



Circulation automobile et stationnement / Circulation piétonne sur des trottoirs normaux. ( <a href="http://goo.gl/DDMswK">http://goo.gl/DDMswK</a> )	<b>14</b>	9 %
Circulation automobile sans stationnement / Circulation piétonne sur de larges trottoirs. ( <a href="http://goo.gl/u3byPu">http://goo.gl/u3byPu</a> )	<b>27</b>	17 %
Aucune voiture, mais des autobus spéciaux pour les usagers de la rue / Circulation piétonne prédominante. ( <a href="http://goo.gl/Nu5zeq">http://goo.gl/Nu5zeq</a> )	<b>51</b>	31 %
Rue partagée / Les circulations automobile et piétonne cohabitent ( <a href="http://goo.gl/84HP8B">http://goo.gl/84HP8B</a> )	<b>59</b>	36 %
Rue piétonne uniquement ( <a href="http://goo.gl/Ito9oR">http://goo.gl/Ito9oR</a> )	<b>10</b>	6 %

### Croyez-vous que les vélos ont leur place sur la rue Sainte-Catherine Ouest ?



Oui **132** 81 %

Non **30** 19 %

