DÉMARCHE DE PARTICIPATION PUBLIQUE POUR LA PHASE 2 DU PROJET SAINTE-CATHERINE OUEST (SECTION MANSFIELD-BISHOP)

RAPPORT DE CONSULTATION

PRÉSENTÉ À :
VILLE DE MONTRÉAL

Février 2020

INM INSTITUT DU NOUVEAU MONDE

inm.qc.ca

Crédits

Équipe de projet INM
Julie Caron-Malenfant / directrice générale
Malorie Flon / directrice du développement et conseillère stratégique
Clément Le Quintrec / chargé de projet
Denzel Bénac / agent de projet
Francis Duval / agent de projet
Alex Fortin / agent de projet
Myriam D. Jutras / animatrice
Adaée Lacoste / animatrice
Jules Laurent-Allard / animateur
Alexandra Nadeau / animatrice
Marc Tremblay-Faulkner / analyste-rédacteur

Équipe de projet Ville de Montréal
Valentine About / Conseillère en aménagement, Projets Sainte-Catherine Ouest/McGill College
Christiane Rail / arch. Chef de section, Projets Sainte-Catherine Ouest/McGill College

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999
Télécopieur : 514 934-6330
Courriel : inm@inm.qc.ca
www.inm.qc.ca

Pour citer ce document
INM. « Démarche de consultation des parties prenantes pour la phase 2 du projet Sainte-Catherine Ouest ». Montréal, janvier 2020.

Faits saillants

La Ville de Montréal a mandaté l'INM pour réaliser une démarche de participation publique visant à recueillir les besoins et les aspirations des citoyennes et citoyens pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest entre les rues Mansfield et Bishop.

La démarche s'est déroulée du 28 octobre et 29 novembre 2019 et comprenait deux types activités :

- un questionnaire en ligne du 28 octobre au 29 novembre (452 répondants);
- deux séances de participation publique le samedi 16 novembre de 9h30 à 12h et le mardi 19 novembre de 17h à 19h30 (58 participants).

L'objectif de la démarche de participation publique était d'identifier comment améliorer l'expérience piétonne et renforcer le caractère distinctif de la rue Sainte-Catherine Ouest entre les rues Mansfield et Bishop (le lot 1 de la phase 2). Ces objectifs sont dans la continuité des résultats de la consultation menée en 2014-2015 pour l'ensemble de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Questionnaire en ligne : priorités et propositions

Les 474 répondantes et répondants au questionnaire en ligne étaient invités à prioriser trois recommandations parmi les neuf principales recommandations émises par les citoyennes et citoyens lors de la consultation 2014-15.

Voici les propositions priorisées par les répondantes et répondants :

- Verdir la rue (81%)
- Améliorer les déplacements à pied (56%)
- Créer des espaces pour s'asseoir et se détendre (48%)

Des questions étaient soumises pour identifier les différents profils d'usagers de la rue (moment de fréquentation, moyen de transport, motif des destinations). Hormis des différences spécifiques selon les usagers (cyclistes priorisant davantage d'aménagements pour les vélos et automobilistes priorisant l'optimisation du stationnement), les priorités étaient partagées par l'ensemble des répondantes et répondants.

Deux questions ouvertes étaient soumises :

- Quels types d'activité, d'ambiances ou d'expériences aimeriez-vous sur la rue Sainte-Catherine Ouest?
- Avez-vous d'autres idées ou propositions concernant le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Mansfield et Bishop?

272 personnes ont répondu à la première question et 196 à la deuxième (dont 168 ayant répondu à la première). Les réponses se regroupaient autour de quelques positions quant à la place de l'automobile et des piétons et des propositions pour l'animation et l'aménagement de la future rue Sainte-Catherine. Voici les éléments les plus récurrents :

- Animation et événements (33%)
- Piétonisation (19%)
- Plus de place aux piétons, sans mention spécifique de piétonisation (18%)
- Verdissement (14%)
- Terrasses (11%)
- Renforcement et diversification de l'offre commerciale (10%)
- Détente et contemplation (10%)
- Réduction du stationnement et de la circulation (8%)

Ces résultats s'inscrivent en cohérence avec les priorités émises par les citoyennes et citoyens en 2014-2015. Notons que la piétonisation totale ou partielle est souhaitée par 55 répondants.

Ateliers participatifs : priorités et propositions

Les deux ateliers participatifs consistaient en une marche exploratoire et en un travail en groupe autour de deux objectifs : améliorer l'expérience piétonne et renforcer le caractère distinctif de la rue. Par la suite, une assemblée plénière était consacrée aux points d'accord au sein des groupes.

Mobilité : favoriser plusieurs types d'expériences piétonnes au coeur d'un secteur de destination accessible à tous

Une très forte majorité de participants se sont accordés sur le manque de place pour les déplacements piétons. Bien que le fort achalandage piéton anime la rue, il doit être possible de marcher à différentes vitesses, soit de déambuler tranquillement ou de marcher à un rythme plus rapide, le tout de façon sécuritaire, notamment aux intersections. L'accès pour les cyclistes doit être favorisé par des stationnements vélo sur les rues perpendiculaires et l'efficacité de la ligne 15 doit également être maintenue. L'impact de tout changement à la disposition de la rue doit être évalué et faire l'objet de compensation (accès aux stationnements hors rue, amélioration du transport collectif).

Espaces publics et design urbain : créer des lieux pour de multiples expériences en maintenant l'effervescence

De nombreux participants saluent « la diversité » et l'effervescence » de la rue, à préserver. Plusieurs sections de la rue ont un potentiel spécifique : une place aérée et épurée devant le Dominion Square Building, un lieu de verdure et de rencontre entre les rues Drummond et Bishop et deux intersections névralgiques avec les rues Peel et Crescent, où un maximum d'espace et d'animation pour les piétons doit être prévu.

Le réaménagement doit prévoir du mobilier urbain, sans gêner le flux de piétons, et mettre en valeur et expliquer l'histoire de la rue. L'affichage et l'éclairage doivent contribuer à relever le regard des piétons sur les façades et vers les paysages visibles aux intersections. La rue doit être verdie par des arbres et de la végétation et être animée grâce à des places et des placettes, et ce, tout au long de l'année.

Développement économique et social : faire cohabiter la diversité sociale, culturelle et commerciale tout en renforçant l'attractivité

Le projet de réaménagement doit contribuer à maintenir et développer la diversité commerciale, en prenant en compte les besoins et les contraintes des commerçants, et en répondant aux besoins des résidents. Il doit aussi permettre de mieux occuper l'espace public par les piétons grâce à des installations commerciales, culturelles et artistiques. Enfin, la rue doit être un espace ouvert et inclusif favorisant la cohabitation de tous les usagers. Des initiatives de différents types doivent favoriser l'animation de la rue tout au long de la journée, de la semaine et de l'année, tels que des marchés, des projections sur les bâtiments ou encore des spectacles de rue.

Opérations : des conditions de succès à coordonner

Le réaménagement sera un succès si le déneigement, la propreté, la gestion des matières résiduelles, la livraison pour les commerces et les résidants ainsi que la gestion du chantier sont faites de façon efficace et coordonnée. Le réaménagement devra faciliter l'ensemble de ces opérations sur la rue Sainte-Catherine et dans les rues et ruelles voisines.

Table des matières

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE **8**
Mise en contexte 8
Objectifs poursuivis pour la phase 2 9
Contexte du lot 1 de la phase 2 10
Objectifs de la démarche de consultation 11
Mandat de l'INM 11
Étapes de la démarche 12
Bilan de la participation 12
Questionnaire en ligne 12
Ateliers participatifs 13
Analyse et rédaction du rapport 14

RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE EN LIGNE **15**
1. Résultats du questionnaire en ligne : portrait général de la fréquentation et de l'appréciation de la rue Sainte-Catherine Ouest 15
1.1 Profil des personnes ayant répondu au questionnaire en ligne 15
1.2 Fréquentation de la rue Sainte-Catherine Ouest 16
1.3 Appréciation de la rue Sainte-Catherine Ouest 19
1.4 Priorisation des propositions qui résultent de la consultation de 2014-2015 21
1.5 Réponses aux questions ouvertes 22

RÉSULTATS DES ATELIERS **26**
2. Mobilité : favoriser plusieurs types d'expériences piétonnes au coeur d'un secteur de destination accessible à tous 27
2.1 Des trottoirs bondés, pour le meilleur et pour le pire 27
2.2 Sécuriser et accroître la fluidité des déplacements piétons 28
2.3 Améliorer l'accès pour les cyclistes 31
2.4 Transport collectif : maintenir l'efficacité de la ligne existante de bus 32
2.5 Maintenir la fluidité et l'accès à l'automobile 32
3. Espaces publics et design urbain : créer des lieux pour chaque expérience en maintenant l'effervescence 34
3.2 Des potentiels d'aménagement spécifiques à chaque section, dans la continuité du réaménagement de la phase 1 (de la rue De Bleury à Mansfield) 35
3.3 Affichage et éclairage : relever le regard des piétons 42
3.4 Concevoir une rue avec des arbres, du mobilier urbain et des adaptations à chacune des saisons 45
3.5 Prévoir des places et placettes accueillant des activités temporaires 47
4. Développement économique et social : Faire cohabiter la diversité sociale, culturelle et commerciale et renforcer l'attractivité 47
4.1 Maintenir et développer la diversité commerciale, en soutenant notamment les petits commerçants, les commerces locaux, et les besoins des résidents 48

4.2 Mieux occuper l'espace public grâce à des installations commerciales, culturelles et artistiques 49
4.3 Créer des espaces ouverts et inclusifs favorisant la cohabitation de tous les usagers 50
4.4 Favoriser l'animation de la rue tout au long de la journée et de l'année 51
5. Opérations : des conditions de succès à coordonner 52
5.1 Déneigement 52
5.2 Propreté et gestion des matières résiduelles 52
5.3 Livraisons 53
5.4 Gestion de chantier 53

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

La rue Sainte-Catherine Ouest est l'artère principale du centre-ville de Montréal, notamment en ce qui a trait aux activités commerciales. Elle concentre un grand nombre et une grande diversité d'usages au sein d'un secteur dense, accueillant beaucoup de piétons et de plus en plus de résidents.

La réfection à venir des infrastructures souterraines requiert des travaux importants sur l'ensemble de l'artère, du Quartier des spectacles jusqu'à l'avenue Atwater. Il s'agit d'une opportunité unique pour la Ville de Montréal de repenser cet espace public central de la vie montréalaise.

Plusieurs projets ont été menés pour recueillir les souhaits des différentes parties prenantes sur l'avenir du secteur :

- 2013 – Travaux sur la rue Sainte-Catherine Ouest – Stratégie de participation publique et d'engagement des parties prenantes;
- 2014-2015 – Sainte-Catherine Ouest s'ouvre à vos idées – démarche de consultation des Montréalais;

Les résultats de ces consultations et le contenu de ces documents de planification font clairement émerger l'importance d'accorder une **meilleure place aux piétons, au transport actif et au verdissement**. Le PPU du Quartier des Grands Jardins s'articule notamment autour de trois grandes orientations :

- la mise en valeur du patrimoine;
- la qualité des milieux de vie;
- le dynamisme économique.

C'est dans ce contexte que s'opérera le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest, qui est divisé en deux phases (voir figure 1) :

- phase 1 : de Mansfield à De Bleury, présentement en travaux;
- phase 2 : de Atwater à Mansfield, où les travaux se feront en trois lots.

Les travaux actuels de la phase 1 s'articulent autour d'un concept de réaménagement comprenant **une seule voie de circulation** ainsi que le **retrait des voies de stationnement** (voir figure 2). Cet espace dégagé sera dédié à la circulation des piétons.

Figure 1

Les phases du réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest

Source : Realisons Montréal, www.realisonsmtl.ca/saintecath

Figure 2

Le concept d'aménagement de la phase 1

Source : Realisons Montréal, www.realisonsmtl.ca/saintecath

Objectifs poursuivis pour la phase 2

Un chantier majeur de réfection des infrastructures souterraines sera déployé sur la phase 2 du projet de la rue Sainte-Catherine. La Ville de Montréal saisit cette opportunité pour remodeler l'aménagement en surface de cette artère centrale de la métropole.

Les objectifs de ces travaux sont les suivants :

- mettre à niveau les infrastructures souterraines désuètes de façon à éviter des interventions majeures sur la rue pour les décennies à venir;
- revoir l'aménagement urbain afin d'assurer la sécurité et la fonctionnalité de la rue et d'offrir aux usagers une expérience de vie riche;

- renforcer le caractère distinctif de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Le réaménagement de la phase 2 de la rue Sainte-Catherine Ouest doit assurer une continuité avec celui de la phase 1 (de la rue De Bleury à Mansfield), sans nécessairement reproduire le même concept. Le concept de la phase 1 s'articule autour des éléments suivants :

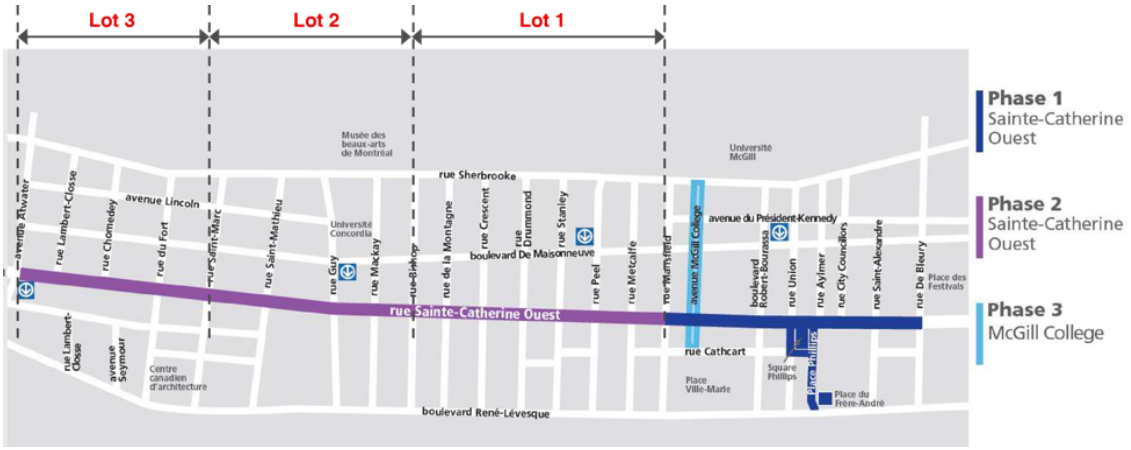
- une seule voie de circulation, pas de voie de stationnement;
- des bordures de rue de 50 mm de hauteur;
- des pavés de béton sur toute la largeur de la chaussée et des bordures de granit délimitant la rue;
- du mobilier urbain uniforme;
- des arbres d'alignement de rue;
- pas de voie cyclable balisée.

La phase 2 de la rue Sainte-Catherine Ouest diffère quant à la structure commerciale, les usages, les usagers et la largeur de la rue. La démarche de consultation publique devait donc servir à étudier comment adapter le concept de la phase 1 à la phase 2 en fonction de ces différences.

Ce rapport porte spécifiquement sur le **lot 1 de la phase 2**, de la rue Mansfield à la rue Bishop, totalisant sept îlots (soit sept tronçons délimités par des intersections) (voir figure 3).

Figure 3

Les trois lots de la phase 2 du réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest



Source : Realisons Montréal, www.realisonsmtl.ca/saintecath

Contexte du lot 1 de la phase 2

Le lot 1 de la phase 2 de la rue Sainte-Catherine a fait l'objet de nombreuses études, notamment :

- une analyse urbaine (patrimoine, morphologie urbaine, fréquentation et usages);

- une analyse de la fonctionnalité (déplacements et réseaux de transport);
- un portrait économique.

Toutes les données récoltées à travers ces analyses permettent de dresser des grands constats. D'abord, des dizaines de projets immobiliers sont à l'étude, en chantier ou ont été complétés autour du lot 1 au cours des deux dernières années. Ainsi, on remarque un nombre croissant de résidents, et notamment de familles, ce qui nécessitera dans les prochaines années la construction de nouvelles écoles.. Ensuite, le lot 1 offre très peu de couvert végétal. Les largeurs des voies et des trottoirs sont discontinues et le réseau piétonnier souterrain ne traverse pas le secteur. On retrouve peu de mobilier urbain (il n'y notamment aucun banc), alors qu'on compte de nombreuses vues vers la montagne et que des éléments patrimoniaux entourent la rue. Enfin, le lot 1 peut être divisé en deux sections:

- le centre-ville et la galerie commerciale entre les rues Drummond et Mansfield;
- la section à vocation davantage sociale et festive, où l'on retrouve davantage de commerces et de grandes chaînes de restauration, fréquentés notamment par les étudiants des deux universités à proximité (Concordia et McGill).

Il existe déjà dans le secteur des instances de concertation telles que la Table de concertation du Quartier des Grands Jardins[1], qui a contribué aux démarches menant à l'adoption du PPU et qui comprend les principales organisations de la société civile de ce secteur, ainsi que la Table de concertation Peter-McGill[2], qui regroupe organismes ainsi que citoyens à titre individuel.

Objectifs de la démarche de consultation

Les objectifs sont de dégager comment :

- **offrir aux piétons une expérience agréable**;
- **renforcer le caractère distinctif de la rue**.

Cadre de la discussion

Les initiatives d'aménagement transitoire n'ont pas été traitées dans le cadre la démarche participative, car celles déjà envisagées par la Ville concernent une autre section du projet. Les initiatives transitoires feront plutôt l'objet de discussions spécifiques dans un autre cadre. Enfin, les matériaux utilisés et les types de mobilier urbain et de plantation sont des éléments qui devront être en continuité directe avec ceux développés dans le concept de la phase 1. Ils ne font donc pas l'objet d'une consultation dans ce contexte.

Mandat de l'INM

L'INM a eu pour mandat d'accompagner le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal à travers la réalisation d'activités de consultation pour rejoindre différents publics. Plus spécifiquement, l'INM a :

- conseillé la Ville sur la démarche participative à mettre en place;

[1] La Table de concertation du quartier des Grands Jardins est un organisme à but non lucratif qui oeuvre dans la portion ouest de l'arrondissement Ville-Marie et qui s'intéresse au développement urbain du quartier.

[2] La Table de quartier Peter-McGill est un organisme à but non lucratif qui réunit les résident-e-s, étudiant-e-s, organisations et commerces du secteur ouest du centre-ville afin de contribuer collectivement à une meilleure qualité de vie. Source : https://petermcgill.org/

- conçu le déroulement des activités de consultation;
- animé l'ensemble des activités de consultation;
- effectué la prise de notes lors des activités;
- analysé les données récoltées;
- rédigé le rapport de démarche participative des activités qu'il a animées.

Étapes de la démarche

La démarche participative comprenait deux dispositifs de consultation :

- un questionnaire en ligne;
- deux ateliers participatifs ouverts à tous.

Les résultats de cette consultation nourriront l'élaboration du concept de réaménagement à l'hiver et au printemps 2020, et les travaux auront lieu en 2022. Afin de s'assurer que ce réaménagement réponde aux besoins de sa grande diversité d'usagers, la Ville de Montréal a souhaité consulter les usagers actuels de la rue Sainte-Catherine. La Ville souhaite également renforcer la fonction de l'artère commerciale par excellence qu'est Sainte-Catherine Ouest pour éventuellement attirer de nouveaux usagers.

Bilan de la participation

Le tableau ci-dessous résume la participation à chacune des activités.

Activité	Lieu et date	Participation
Questionnaire en ligne	Du 24 octobre au 29 novembre 2019	452 personnes
Ateliers participatifs	Université Concordia Samedi 16 novembre 2019 9 h à 12 h	28 personnes
	Centre St Jax Mardi 19 novembre 2019 17 h à 20 h 00	30 personnes
Participation totale		510 contributions

Questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne a permis de rejoindre rapidement des personnes qui fréquentent la rue Sainte-Catherine Ouest pour différentes raisons, mais qui ne peuvent ou ne veulent participer à une activité en personne.

Le questionnaire, disponible en anglais et en français, comprenait 12 questions (voir annexe 1). Les questions visaient à comprendre le profil et l'expérience des usagers sur la rue, leurs priorités d'aménagement et les éléments à améliorer. Le questionnaire était

accessible sur realisonsmtl.ca du 24 octobre au 29 novembre 2019. 452 personnes ont complété le questionnaire.

Des analyses différenciées ont été réalisées par sous-catégories afin d'observer les divergences entre les points de vue des différentes catégories de répondants :

- Les hommes;
- Les femmes;
- Les moins de 35 ans;
- Les 35 à 54 ans;
- Les 55 ans et plus;
- Les personnes qui se rendent sur la rue en voiture personnelle;
- Les personnes qui se rendent sur la rue en transport en commun;
- Les personnes qui se rendent sur la rue en transport actif (marche, vélo personnel, vélo-partage ou trottinette électrique).

Dans chaque graphique, la barre noire indique la moyenne pour l'ensemble des répondants, ce qui permet d'observer si une sous-catégorie répond différemment de la moyenne des répondants. Différents croisements de données ont été effectués et les plus significatifs sont présentés dans ce rapport.

Ateliers participatifs

Les ateliers participatifs étaient ouverts aux personnes intéressées par le réaménagement de la rue. Le but était de les amener à échanger différentes perspectives afin d'identifier des moyens, des conditions à respecter et des pièges à éviter pour atteindre les objectifs de la démarche de consultation.

Les ateliers participatifs se sont déroulés sur une période de 3 heures, et étaient composés des activités suivantes :

- une marche exploratoire de 30 à 45 minutes par groupe de 4 à 8 personnes;
- une mise en contexte du projet par la Ville de Montréal suivie d'une période de questions;
- un atelier de travail sur les moyens d'améliorer l'expérience piétonne et de renforcer le caractère distinctif de la rue;
- une session en plénière.

La marche exploratoire

Lors des deux ateliers participatifs, le point de rendez-vous avec les participants était devant la place Montréal Trust, sur la rue Sainte-Catherine Ouest entre la rue Mansfield et l'avenue McGill College. De petits groupes de quatre à huit personnes étaient accompagnés par un un animateur qui les invitait à observer quelques éléments du paysage (points de vue sur la montagne ou des bâtiments patrimoniaux, variation dans la largeur de la rue). Les animateurs notaient les principaux sujets discutés et les constats partagés par les participants. La marche se terminait à l'endroit où se tenaient les ateliers participatifs, soit dans une salle de l'Université Concordia, le samedi 16 novembre et au Centre St Jax, le mardi 19 novembre.

L'atelier de travail

Avant de débuter le travail en petits groupes de cinq à dix personnes, Valentine About du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal a présenté l'historique du projet Sainte-Catherine et le contexte de cette portion de la rue, et Clément Le Quintrec de l'INM a présenté les objectifs de la consultation.

Du matériel visuel conçu par la firme Provencher Roy était à la disposition des participants pour alimenter leur réflexion (voir annexe 2) : une maquette d'un tronçon type du secteur, un plan de l'ensemble du secteur avec des photos des bâtiments et des vues aux intersections, un plan d'un tronçon type et des photos d'aménagements de rues à travers le monde pour inspirer les participants. Les participants étaient invités à dessiner sur le matériel présenté s'ils le désiraient.

Un animateur de l'INM était présent à chacune des tables afin de guider les discussions des participants et de noter les éléments discutés par le groupe. Les ateliers se sont conclus par une plénière qui a permis à chaque petit groupe de partager le résultat des discussions.

Analyse et rédaction du rapport

Lors des ateliers participatifs, les propos échangés ont été recueillis par les animateurs présents à chaque table. Pour rédiger ce rapport, l'INM a procédé à la retranscription et à la lecture de l'ensemble de ces contributions. Ce rapport ne reproduit pas la totalité des commentaires reçus, mais propose une synthèse des contributions. Les résultats ont été analysés sur la base de la récurrence des opinions exprimées ainsi que d'une appréciation qualitative des contenus pour refléter les nuances et la diversité des contributions. Les données ont été analysées dans une perspective d'aide à la prise de décision, tout en reflétant les propos recueillis.

Enfin, le mandat confié à l'INM n'incluait pas de vérifier si les commentaires des participants s'appuyaient sur des données scientifiques, ni d'en faire une évaluation factuelle. De même, il n'appartenait pas à l'INM de porter un jugement sur la pertinence des commentaires, mais plutôt d'en faire la synthèse tout en faisant ressortir les tendances et les points de convergence et de divergence.

La participation aux activités et au questionnaire en ligne est volontaire et l'échantillon constitué n'est pas probabiliste ni représentatif. Les résultats ne représentent que l'opinion des personnes qui se sont exprimées et ne peuvent être généralisés à l'ensemble de la population. Toutefois, les résultats relaient les propos des citoyens se sentant particulièrement concernés par le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. À cet égard, la valeur informative des résultats est grande et constitue un intrant pour la prise de décision de la Ville.

Des citations anonymes ponctuent ce rapport. Elles ont été choisies pour leur valeur illustrative et représentative de la diversité des opinions émises pendant la démarche.

RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

1. Résultats du questionnaire en ligne : portrait général de la fréquentation et de l'appréciation de la rue Sainte-Catherine Ouest

Cette section présente les résultats du questionnaire en ligne, offrant un portrait général des personnes qui fréquentent la rue Sainte-Catherine Ouest et leur appréciation de celle-ci.

Les propositions soumises par le biais du questionnaire en ligne s'inscrivent dans la continuité des résultats de la consultation publique ayant eu lieu en 2014-2015 sur l'avenir de la rue Sainte-Catherine Ouest[3]. Les répondants étaient ainsi invités à prioriser les éléments les plus importants parmi l'ensemble des propositions qui résultent de cette démarche.
Deux questions ouvertes étaient également soumises aux répondants, permettant tout autre commentaire concernant le projet. Dans un souci d'ouverture, aucune restriction n'a été imposée quant à la longueur des réponses.

1.1 Profil des personnes ayant répondu au questionnaire en ligne

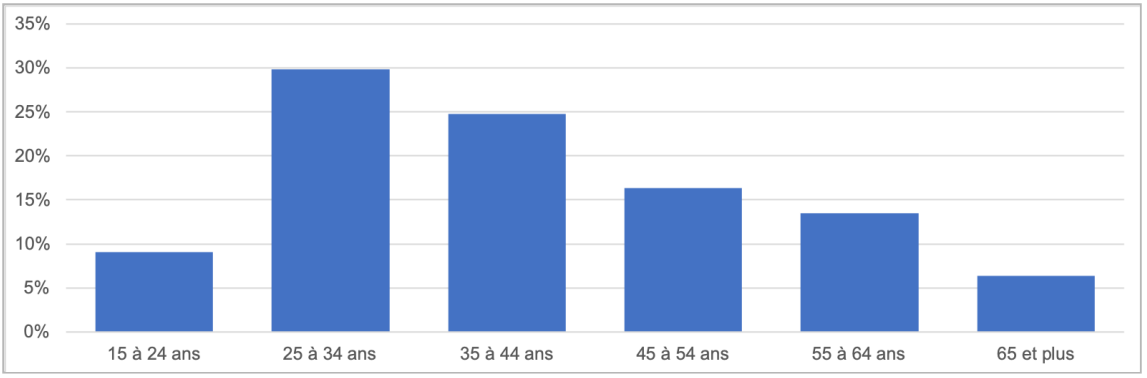
Parmi les 452 personnes ayant répondu au questionnaire en ligne :

- Il y a une plus grande part de répondants hommes (67%) par rapport aux femmes (32%), 2% des répondants s'identifient comme non-binaires (En 2018, on comptait au sein de la population de Montréal 51% de femmes.) ;
- La répartition démographique des répondants par âge se rapproche davantage de celle de l'ensemble de la population de Montréal avec 39% des répondants de moins de 35 ans, 41% de 35 à 54 ans et 19% de 55 ans et plus (voir graphique 1) (Nous remarquons une surreprésentation du groupe des 25 à 34 ans, soit 29,9% contre 16,5% au sein de la population montréalaise en 2018[4].).

[3] Le rapport peut être consulté à l'adresse suivante : www.realisonsmtl.ca/575/documents/1959/download
[4] Voir https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil06/societe/demographie/demo_gen/pop_age06.htm

Graphique 1

Groupes d'âge des répondants



1.2 Fréquentation de la rue Sainte-Catherine Ouest

Cette section présente les principaux constats à propos des modes de déplacements et des motifs de destination vers la rue Sainte-Catherine Ouest.

Une forte majorité de répondants utilise le transport en commun pour se rendre sur la rue Sainte-Catherine Ouest (71%). Dans une moindre mesure, on retrouve la marche (53%), le vélo personnel (24%), la voiture personnelle (23%) et le vélo-partage (17%) (voir graphique 2).[5]

La rue Sainte-Catherine Ouest est principalement fréquentée par des répondants qui y magasinent (75%) ou s'y promènent (71%). Un plus faible nombre de répondants y travaillent (23%) ou y transitent lors de leurs trajets quotidiens (20%). Enfin, quelques-uns y fréquentent une institution (9%) ou y habitent (8%). Nous n'avons pas constaté de différences majeures entre les groupes d'âge, à l'exception du fait que les personnes de 55 ans et plus sont moins nombreuses à y travailler ou à y passer lors de leurs trajets quotidiens (voir graphiques 3 et 4).

Les répondants fréquentent la rue Sainte-Catherine Ouest à différents moments dans la semaine, mais principalement de jour, que ce soit le samedi ou le dimanche (64%) ou du lundi au vendredi (61%). Elle est également fréquentée de soir dans une moindre mesure, les vendredis, samedis et dimanches (48%) ainsi que du lundi au jeudi (35%). Le soir, la rue est davantage fréquentée par les groupes d'âge les plus jeunes (voir graphiques 5 et 6).

Les répondants fréquentent l'artère pour la plupart environ une fois par semaine (37%). 29% y viennent cinq fois par semaine ou plus, et ce pourcentage augmente jusqu'à 37% pour les personnes qui s'y rendent en voiture personnelle. Enfin, d'autres viennent moins souvent, soit environ une fois par mois (22%) ou quelques fois par année (12%) (voir graphiques 7 et 8).

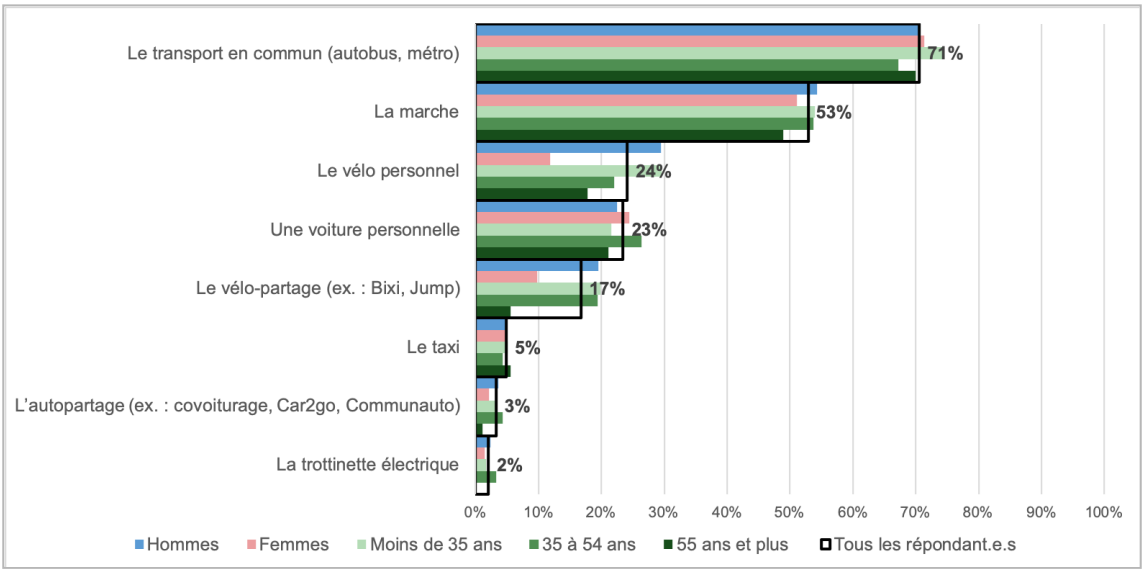
Sur 452 répondants, seuls 16 ont fourni un code postal provenant de l'extérieur du territoire de la Ville de Montréal. Les autres lieux de résidence indiqués par ces 15 répondants sont :

[5] Les répondants avaient la possibilité de sélectionner plusieurs modes de déplacement.

Laval (5), Longueuil (4), Westmount (2), Beaconsfield (1), Boisbriand (1), Pointe-Calumet (1), Orléans (ON) (1).

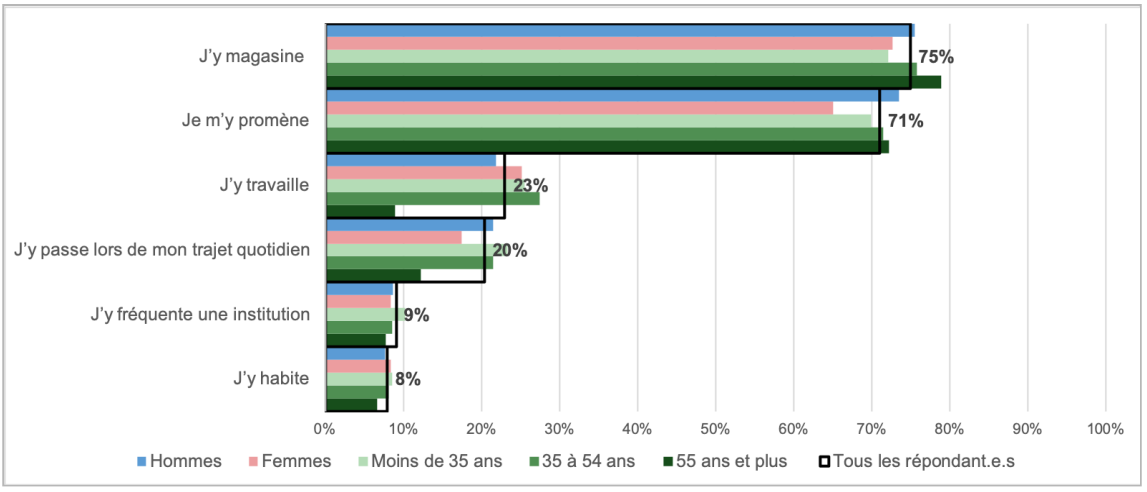
Graphique 2

Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre sur la rue Sainte-Catherine Ouest (selon l'âge et le genre)?



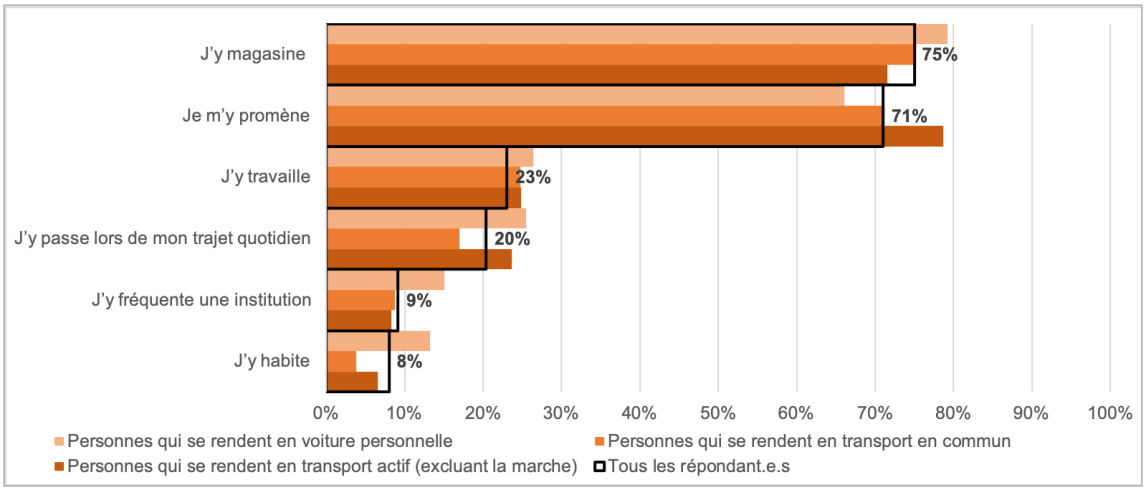
Graphique 3

À quelle occasion fréquentez-vous la rue Sainte-Catherine Ouest (selon l'âge et le genre)?



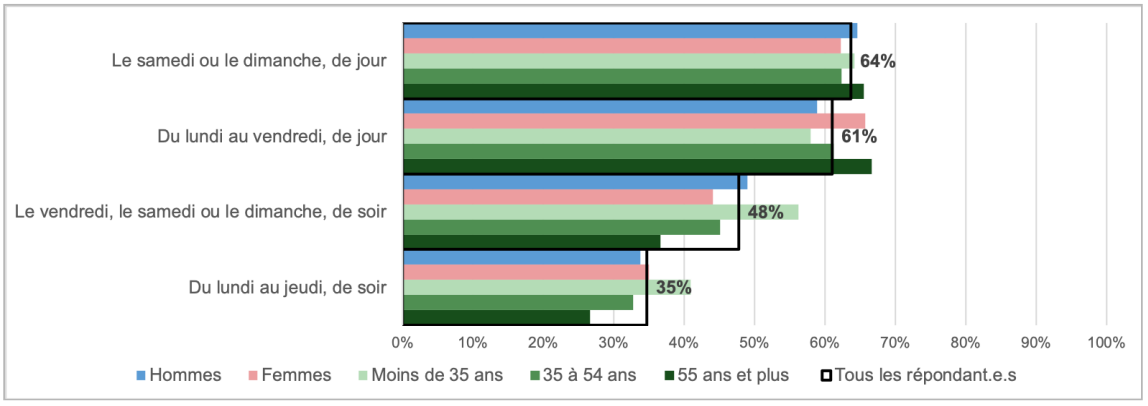
Graphique 4

À quelle occasion fréquentez-vous la rue Sainte-Catherine Ouest (selon le mode de transport)?



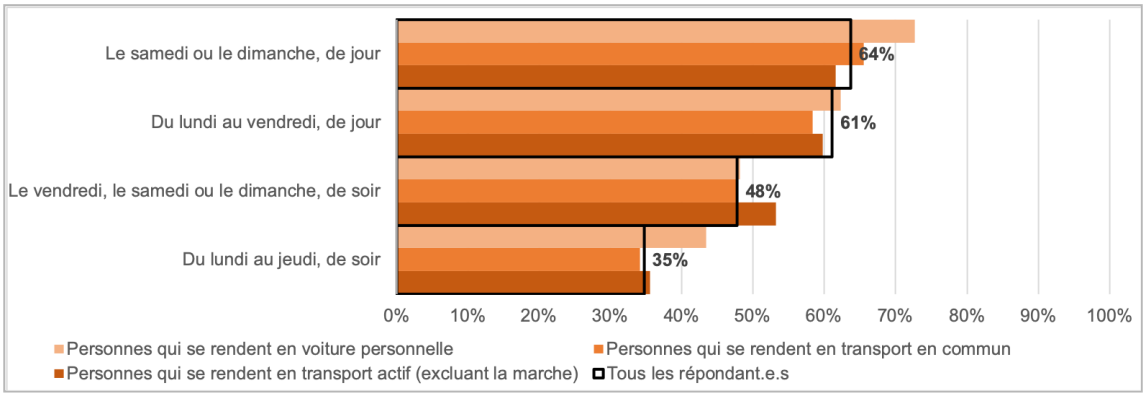
Graphique 5

À quel(s) moment(s) de la semaine fréquentez-vous cette partie de la rue Sainte-Catherine Ouest (selon l'âge et le genre)?



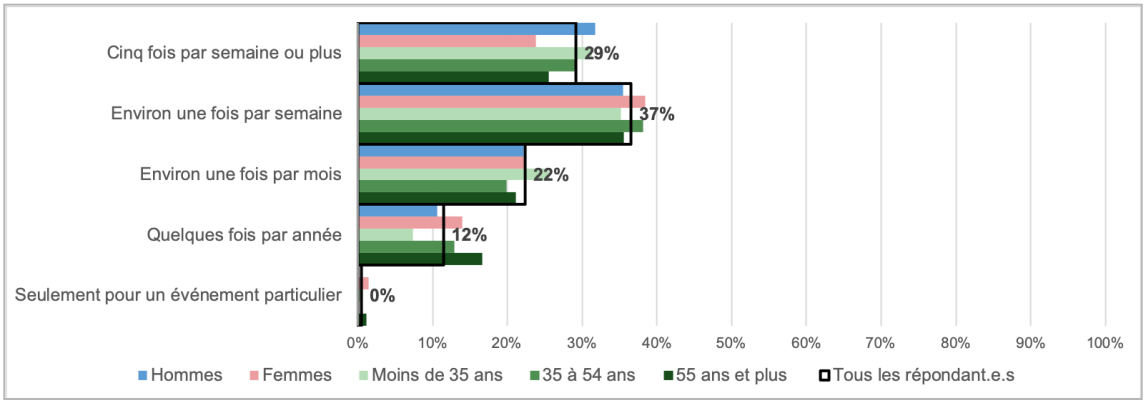
Graphique 6

À quel(s) moment(s) de la semaine fréquentez-vous cette partie de la rue Sainte-Catherine Ouest (selon le mode de transport)?



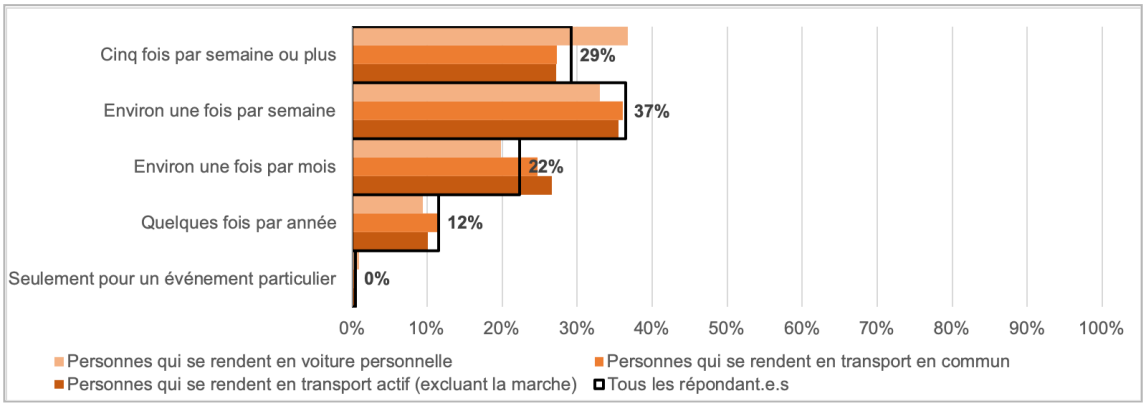
Graphique 7

À quelle fréquence venez-vous sur cette partie de la rue Sainte-Catherine Ouest (selon l'âge et le genre)?



Graphique 8

À quelle fréquence venez-vous sur cette partie de la rue Sainte-Catherine Ouest (selon le mode de transport)?



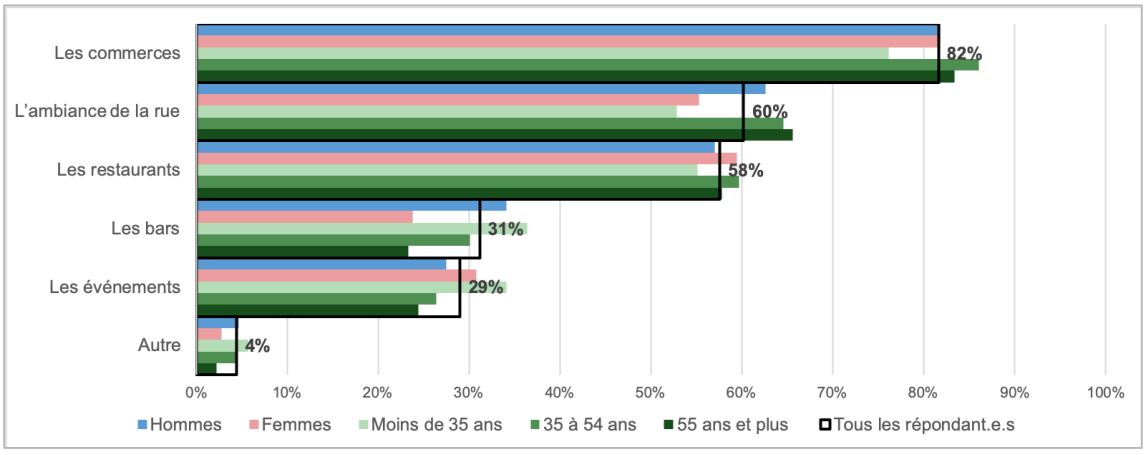
1.3 Appréciation de la rue Sainte-Catherine Ouest

À la question sur ce qui est le plus agréable ou attractif sur la rue Sainte-Catherine Ouest, les commerces sont ressortis pour une majorité de répondants (82%). Viennent ensuite l'ambiance de la rue (60%) et les restaurants (58%). Enfin, les bars (31%) et les événements (29%) sont aussi identifiés comme des éléments agréables ou attractifs (voir

graphiques 9 et 10). Parmi les réponses « autres », 18 réponses ont été inscrites dont 4 mentions de l'architecture et 2 mentions de répondants qui indiquent ne pas fréquenter la rue Sainte-Catherine Ouest. Malgré quelques nuances entre les réponses des sous-catégories de répondants, la priorisation des propositions reste sensiblement la même.

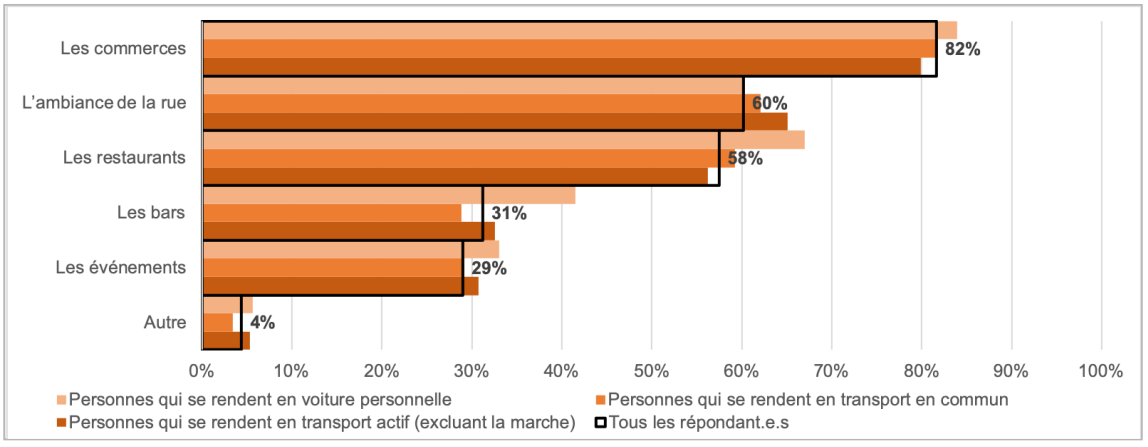
Graphique 9

Que trouvez-vous agréable ou attractif sur la rue Sainte-Catherine Ouest (selon l'âge et le genre)?



Graphique 10

Que trouvez-vous agréable ou attractif sur la rue Sainte-Catherine Ouest (selon le mode de transport)?



1.4 Priorisation des propositions qui résultent de la consultation de 2014-2015

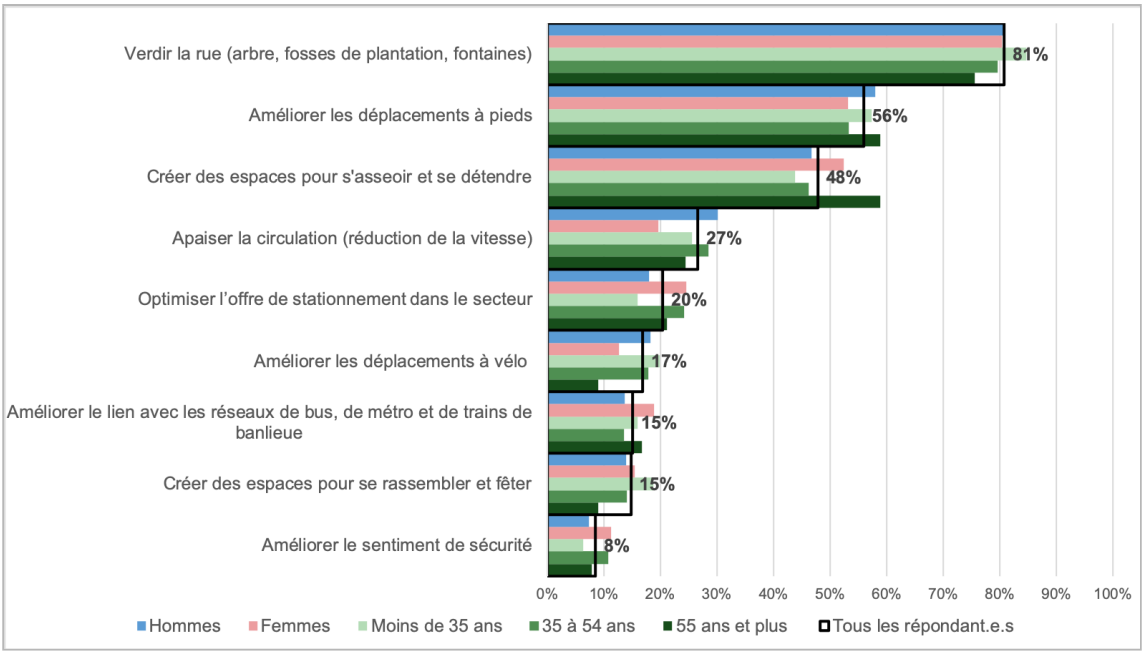
En 2014 et 2015, la Ville de Montréal a mené une consultation publique pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest et à formuler des propositions. Les répondants étaient invités à choisir jusqu'à trois propositions parmi celles résultant de de cette consultation. Ceci avait pour objectif d'assurer la continuité de la consultation et le respect du processus précédent, qui visait l'ensemble de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Une forte majorité de répondants priorise le verdissement de la rue (81%). Ensuite, sont favorisées l'amélioration des déplacements à pied (56%) et la création d'espaces pour s'asseoir et se détendre (48%). L'apaisement de la circulation (27%) est priorisé particulièrement pour les personnes qui se rendent sur l'artère en transport actif et en commun. L'optimisation de l'offre de stationnement dans le secteur (20%) importe surtout pour les personnes qui se rendent en voiture personnelle (66% pour cette sous-catégorie comptant 106 personnes), alors que l'amélioration des déplacements à vélo (17%) importe plutôt pour les personnes qui se rendent en transport actif (35% au sein de cette sous-catégorie comptant 318 personnes) (voir graphiques 11 et 12).

Enfin, on retrouve parmi les réponses à la question ouverte l'amélioration du lien avec les réseaux de bus, de métro et de trains de banlieue (15%), la création d'espaces pour se rassembler et fêter (15%) et l'amélioration du sentiment de sécurité (8%).

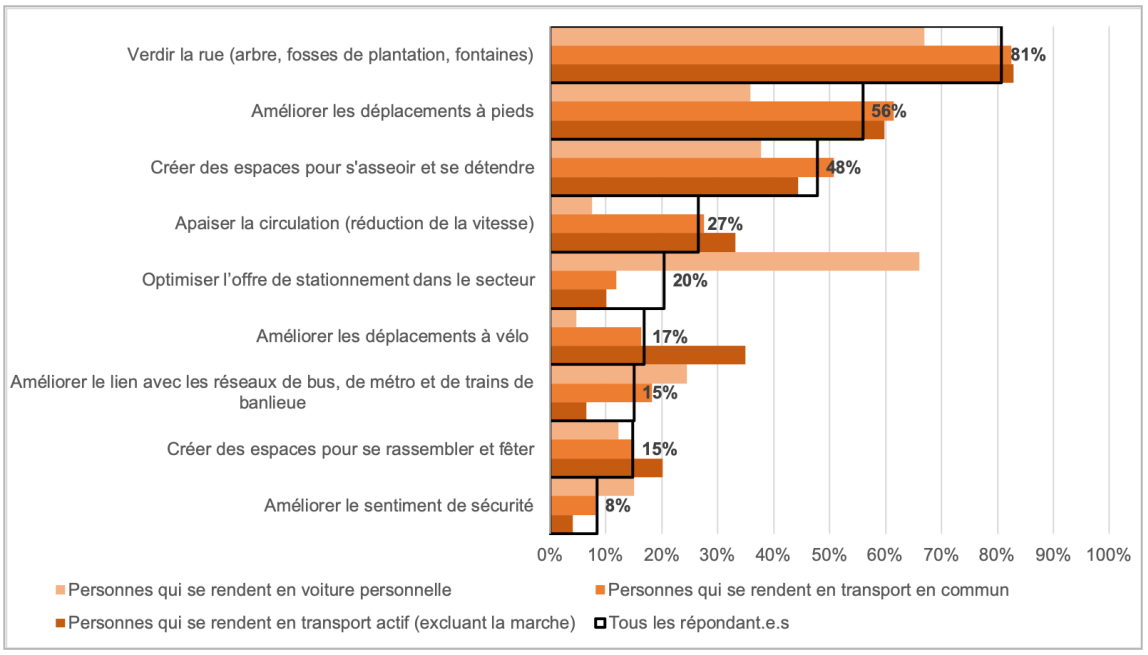
Graphique 11

Parmi les propositions qui résultent de la consultation de 2014-15, choisir jusqu'à trois propositions les plus importantes (selon l'âge et le genre)



Graphique 12

Parmi les propositions qui résultent de la consultation de 2014-15, choisir jusqu'à trois propositions les plus importantes (selon le mode de transport)



1.5 Réponses aux questions ouvertes

<u>Méthodologie de l'analyse des réponses aux questions ouvertes</u>

Le questionnaire comprenait deux questions ouvertes:

Les deux questions soumises étaient les suivantes :

- Quels types d'activité, d'ambiances ou d'expériences aimeriez-vous sur la rue Sainte-Catherine Ouest?
- Avez-vous d'autres idées ou propositions concernant le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Mansfield et Bishop?

Les contributions ont été de quelques mots parfois, jusqu'à plusieurs paragraphes.

La même catégorisation est appliquée pour les deux questions, dont les réponses sont comparables. Nous avons également distingué les répondants ayant répondu à une seule ou à deux questions, afin d'accorder une importance égale aux répondants. Ainsi, parmi les 192 répondants à la seconde question, seulement 25 n'avaient pas répondu à la première question et leurs réponses ne se distinguent pas de façon significative des réponses de ceux ayant répondu aux deux questions.

L'ensemble des 272 réponses à la première question et des 192 réponses à la seconde question ont été catégorisées selon différentes thématiques, ou, dans le cas des contributions abordant la place de l'automobile, selon différentes positions quant à la place de l'automobile sur un spectre allant de la piétonnisation complète de la rue jusqu'à une plus grande place à la circulation automobile et au stationnement.

Les réponses s'inscrivent parfois dans plusieurs catégories, sauf dans le cas de la place à accorder aux piétons et à l'automobile. Chaque position concernant les piétons et l'automobile ne pouvait être catégorisée que dans l'une des catégories suivantes :

- Piétonisation complète
- Piétonisation partielle
- Plus de place aux piétons (sans mention de piétonisation)
- Réduction du stationnement et de la circulation
- Statu quo
- Amélioration de l'offre de stationnement sur rue
- Amélioration de la capacité automobile

De manière générale, nous avons observé que les réponses à la première question étaient davantage de l'ordre de l'orientation à donner au projet et que la réponse à la seconde question venait préciser les moyens à utiliser ou mentionner des initiatives ou des exemples plus précis.

Voici la synthèse des catégories de réponses les plus récurrentes.

Réponses concernant la piétonisation ou la place de l'automobile

Le plus grand nombre de mentions quant à la répartition de l'espace entre l'automobile et la marche (49 mentions) va dans le sens d'accorder une plus grande place aux piétons, sans que soit mentionnée la piétonnisation de la rue. Des répondants proposent d'élargir les trottoirs pour pouvoir déambuler sur la rue, sans « avoir à marcher en négociant continuellement son parcours avec d'autres piétons ». L'élargissement bénéficierait également aux personnes à mobilité réduite et améliorerait globalement l'expérience piétonne pour la distinguer de l'expérience offerte par les « centres d'achat et les quartiers d'outlet ». La plus grande place accordée aux piétons se traduit également par des intersections sécurisées.

La piétonnisation complète (36 mentions) est recommandée afin de permettre la tenue de nombreux événements. Une rue sans voiture laisserait la place à des « tables au milieu de la rue » et le stationnement se ferait à l'extérieur du secteur, dans les « rues avoisinantes », car « plein de stationnements souterrains sont disponibles ». Des exemples en Europe sont cités à Berlin, Munich, Barcelone ou Amsterdam. Une personne évoque un « hybride entre la rue Prince-Arthur et la Place des Arts ». La piétonnisation partielle (15 mentions) fait l'objet de plusieurs propositions. Une personne propose de n'autoriser la circulation que le matin, une autre propose de ne piétonniser que le jour. Trois personnes conseillent de piétonniser pour l'été, d'autres piétonniseraient la rue seulement durant de grands événements, comme lors du Grand Prix de Formule 1 ou pour des événements culturels ou commerciaux, tels que la Souk à SAT.

Sans aller jusqu'à la piétonnisation, des personnes souhaitent réduire la place de l'automobile, tant en circulation qu'en stationnement (22 mentions). Elles mettent de l'avant la réduction des nuisances : « moins pollué, plus tranquille, moins dangereux » pour « pouvoir flâner sans être stressé par les autos ». Une personne propose d'enlever les espaces de stationnement en maintenant la voie de la circulation pour avoir « la même signature architecturale » que dans la phase 1 du projet de réaménagement de la rue

Sainte-Catherine, en cours de réalisation. La rue ne devrait pas être un « lieu de passage ».

En contraste, et pas nécessairement en opposition avec les propositions ci-dessus, l'amélioration du stationnement (8 mentions) est recommandée, notamment en l'absence d'une offre de transport collectif compétitive. Ainsi, trois personnes recommandent de construire un stationnement étagé à proximité, comme par exemple à Boston, Burlington ou St Albans, où de tels stationnements sont présents aux abords des rues piétonnes. Le statu quo (6 mentions) est réclamé par des personnes qui rappellent que la « rue est un succès comme elle est depuis des années », car il y a du « stationnement disponible ».

Réponses concernant les aspects qui ne sont pas en lien avec le mode de déplacement

Les idées d'animation et d'événements font l'objet de 89 contributions. Ces contributions mettent de l'avant l'importance d'avoir des événements nombreux et variés tout au long de l'année, pour tout type de public, notamment les enfants, afin que la « rue Sainte-Catherine illustre l'image que Montréal veut projeter au monde », soit celle d'un lieu de rassemblement. Les propositions d'activités sont des spectacles de rue, avec des performances musicales ou de cirque, des festivals, des visites guidées, des kiosques d'information, des ventes-trottoirs (par les commerçants locaux) ou des marchés (avec des producteurs de l'extérieur de la rue ou des artisans locaux), des camions de bouffe de rue, des expositions d'art, des débats, des projections de films ou encore des fêtes familiales ou sportives (F1). Les contributions vont dans le sens d'une rue « festive » et « vivante ». Des contributions précisent comment l'aménagement pourrait soutenir ce type d'activités par un aménagement ouvert, du mobilier urbain ludique, tel que les balançoires du Quartier des spectacles. L'hiver et la nuit devraient également être animés avec des événements comme la Nuit Blanche ou encore un marché de Noël et un concours de vitrine pour une «ambiance féérique». Sauf dans une contribution qui mentionne la collaboration des commerçants, les contributions ne mentionnent pas qui devrait être responsable d'animer, d'organiser ou de financer ces différents événements.

Le verdissement est abordé dans 38 contributions. Une plus grande présence d'arbres est souhaitée pour fournir de l'ombre en été. De la végétation est demandée à différents endroits de la rue et l'exemple de la High Line à New York est cité dans une contribution. Les terrasses sont mentionnées dans 30 contributions. Celles-ci ne sont pas nécessairement commerciales et peuvent être des terrasses ouvertes à tous, pas aux seuls clients des commerces, notamment pour que les travailleurs du secteur puissent y manger leur lunch. Il est précisé que les terrasses ne devraient pas empêcher la circulation piétonne.

28 contributions mentionnent l'importance de renforcer et de diversifier l'offre commerciale. Plus particulièrement, ces contributions privilégient les commerces locaux, à distinguer des bannières et des franchises multinationales. Il est également demandé de mieux desservir les besoins des résidents. Le besoin de lieux permettant la détente et la contemplation fait l'objet de 27 contributions. Cela se traduit par des « zones de repos », avec des « endroits pour faire des pauses ». Cela passe pour une personne par des activités de détente.

La rue devait bénéficier d’art public (20 mentions) avec des « oeuvres d’art géantes » ou encore des « expériences collaboratives incluant des artistes ou créateurs locaux ». La mise en valeur du site par des lumières est abordée par 19 contributions. La mise en lumière du pont Jacques-Cartier est citée en exemple.

RÉSULTATS DES ATELIERS

Dans cette section, nous présentons par thème et sous-thème l'ensemble des résultats des deux séances de participation publique qui ont eu lieu les 16 et 19 novembre 2019. Les propos les plus récurrents, les plus significatifs, et ceux dont l'explication est la plus claire, complète ou illustrée par des exemples, sont repris dans chacune des parties et sous-parties. Les propositions qui ont suscité des désaccords dans les groupes ou sous-groupes sont identifiées explicitement.

L'organisation des résultats par thème et sous-thème suit la structure suivante :

- propos identifiés par les participants comme les plus importants et ayant été discutés en plénière;
- propos discutés en sous-groupes.

Les ateliers ont réuni 58 participants. Parmi eux, et pour chacune des deux séances, se sont présentés des commerçants, des résidents du secteur, des travailleurs du secteur ou encore des citoyens concernés ou intéressés par les enjeux d'urbanisme et de mobilité, des usagers du vélo notamment, et ayant à coeur l'avenir de la rue Sainte-Catherine. Cette diversité se retrouvait au sein de chacun des sous-groupes de travail. Aucun de ces groupes ne s'est identifié comme représentant une seule catégorie de citoyens et d'usagers. Cette diversité de profils dans chacune des discussions a sans aucun doute contribué au fait que les échanges se sont déroulés dans un climat d'ouverture et de compréhension, sans toutefois toujours aboutir à des propositions communes.

Les discussions ont peu porté sur des remises en question des deux principaux aspects du projet, soit l'expérience piétonne et le caractère distinctif de celui-ci. L'essentiel des échanges a plutôt porté sur les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre ces objectifs, les conditions à respecter pour que le réaménagement porte fruit, et enfin, sur les éléments actuels de la rue Sainte-Catherine tels que la diversité de ses commerces, son effervescence, son achalandage important, qui doivent être maintenus ou favorisés par le projet.

Des participants ont mentionné des exemples d'aménagements ou d'initiatives réussies. Dans la mesure du possible, nous avons inséré des références ou des images de ces exemples. Il est possible que les images ne correspondent pas exactement à l'élément cité en exemple par le participant en question. Ces images sont donc présentées à titre indicatif seulement.

Les résultats sont présentés par thématique. :

- Mobilité : favoriser plusieurs types d'expériences piétonnes au coeur d'un secteur de destination accessible à tous

- Espaces publics et design urbain : créer des lieux distinctifs en fonction des différentes expériences proposées tout en maintenant l'effervescence
- Développement économique et social : Faire cohabiter la diversité sociale, culturelle et commerciale et renforcer l'attractivité
- Opérations : des conditions de succès à coordonner

2. Mobilité : favoriser plusieurs types d'expériences piétonnes au coeur d'un secteur de destination accessible à tous

Cette section traite un aspect fondamental du projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest entre Bishop et Mansfield : comment répartir l'espace public entre les différents modes de déplacement. L'objectif du projet de réaménagement étant de favoriser l'expérience piétonne, les participants aux ateliers avaient l'opportunité de préciser davantage comment la Ville pouvait rééquilibrer le partage de l'espace public au profit des piétons.

La mobilité des piétons est apparue comme une priorité partagée par une grande majorité de participants et de répondants. En plus de prévoir des trottoirs plus larges sur l'ensemble de la portion de la rue Sainte-Catherine Ouest, plusieurs lieux nécessiteraient de plus larges espaces pour la fluidité des déplacements piétonniers. Ces endroits particulièrement achalandés identifiés par une majorité de groupes lors des ateliers sont :

- l'intersection de la rue Sainte-Catherine Ouest avec les rues Crescent et Peel;
- les sorties de l'édicule du métro Peel.

Plus généralement, les participants aux ateliers du 16 novembre ont noté un plus grand achalandage piéton dans la portion Est du secteur visé, soit de la rue Drummond à la rue Mansfield, où l'instauration de mobilier urbain devrait être limitée pour assurer de larges couloirs libres d'obstacles pour les passants.

Améliorer l'expérience piétonne a émergé comme un élément central des discussions pour une grande majorité de participants aux ateliers, en améliorant le mobilier urbain, en sécurisant les déplacements et en prévoyant différentes activités.

2.1 Des trottoirs bondés, pour le meilleur et pour le pire

Le fort achalandage piétonnier est identifié comme une force par quelques personnes. Une participante explique sortir sur la rue Sainte-Catherine pour « prendre un bain de foule ». Pour d'autres, l'achalandage est « bon signe ».

Permettre la cohabitation de tous les rythmes de déplacements piétons, des travailleurs pressés aux déambulateurs contemplatifs

Une majorité de groupes lors des marches exploratoires a fait état du fort achalandage piéton sur la rue Sainte-Catherine Ouest et des difficultés à pouvoir marcher à différents rythmes. Le peu d'espace disponible sur les trottoirs empêche la déambulation et les rythmes de marche plus lents, mais également les rythmes de marches plus rapides, ceux des personnes qui travaillent, qui transitent par le secteur ou qui y résident. Un participant a précisé qu'il fallait maintenir la « fonctionnalité de la rue ». Trois résidents ont expliqué qu'ils évitaient la rue Sainte-Catherine dans leur vie quotidienne, car les déplacements des piétons y sont trop lents. L'été certaines terrasses, notamment au coin de la rue Crescent, contribuent à la congestion piétonne, note un participant. Une autre personne propose d'installer une passerelle à la sortie de l'édicule du métro Peel pour permettre aux piétons les plus pressés de se rendre plus facilement vers d'autres destinations.

Une personne dans un des groupes a proposé d'organiser, grâce à une signalisation appropriée , des trottoirs « bidirectionnels » avec un couloir pour les piétons allant vers l'est et un autre pour les piétons allant vers l'ouest, le tout séparé par des arbres.

Une autre personne a proposé également de mieux synchroniser les feux pour permettre à des piétons marchant à une vitesse moyenne de parcourir la rue sans avoir à attendre aux intersections.

Le mobilier urbain a été mentionné au sein de trois groupes comme un obstacle à la fluidité des déplacements piétons. Il ne faut pas « trop encombrer la circulation » avec une « surcharge de mobilier ».

L'élargissement des trottoirs proposé par une très forte majorité de participants

Ce fort achalandage piéton, tantôt une force, tantôt une faiblesse selon la perspective, justifie pour une très grande majorité des participants l'élargissement des trottoirs actuels. Le principe de l'élargissement des trottoirs recueille un très large soutien.

Une personne a ajouté que des trottoirs larges dans le prolongement de la portion en cours de réaménagement, renforceraient « l'unité de la rue ». Un autre participant précise que des trottoirs plus larges permettraient aux piétons de « relever le regard » vers les différents paysages et les éléments de patrimoine.

2.2 Sécuriser et accroître la fluidité des déplacements piétons

Réduire la place accordée à l'automobile

Dans cinq des sept groupes de participants aux ateliers, le besoin de réduire la place de l'automobile a été exprimé. Un des groupes a rappelé l'importance primordiale de ralentir la circulation automobile pour améliorer la sécurité et le confort des piétons. Un autre groupe a précisé qu'il fallait restreindre la circulation des automobiles sur la rue Sainte-Catherine Ouest ainsi que sur les rues perpendiculaires.

Les obstacles qui découlent d'une mauvaise conception de la rue (flaques d'eau, plaques de glace)

Plusieurs participants ont noté que les bouches d'égout étaient parfois mal positionnées, au niveau des descentes de trottoir, tel qu'à l'est de l'intersection avec la rue Drummond.

Deux groupes ont déploré que des accumulations d'eau ou de « sloche » gênaient fortement les piétons aux intersections, notamment sur la rue Mansfield, parfois inondée. Une personne a constaté également que l'inclinaison des trottoirs des façades vers le centre de la rue augmentait les risques de chute lors d'épisodes de verglas. Une personne a souligné que certains pavages peuvent être glissants et de considérer cet élément dans le futur réaménagement.

Dans deux groupes, des participants ont mentionné le mauvais positionnement des bouches d'égout qui contribue à la création d'accumulations d'eau.

Sécuriser les traverses piétonnes

Trois groupes de participants, lors des séances du 16 et du 19 novembre, ont mentionné l'importance d'améliorer la fluidité déplacements piétons en permettant la traverse en diagonale aux intersections. Enfin, une participante a affirmé qu'elle « rêve » que les piétons puissent traverser n'importe où, rappelant ainsi la proposition mentionnée par de nombreux répondants au questionnaire en ligne de piétonniser la rue. Cette proposition implique ainsi une circulation « spontanée » des piétons, une circulation « libre d'une façade à l'autre », à l'inverse de déplacements dictés par le réseau de trottoirs et les traverses aux intersections.

Lors de la plénière de la séance du 16 novembre, plusieurs groupes de participants ont noté, particulièrement sur la base de la marche exploratoire, que les intersections de la rue Sainte-Catherine Ouest avec les rues Peel et Crescent étaient particulièrement achalandées de piétons. Le réaménagement de la rue devrait accorder à ces deux intersections un plus grand espace pour la circulation des piétons que les autres intersections de la rue Sainte-Catherine. Les portions à l'est de la rue Drummond et à la sortie du métro Peel sont également identifiés comme des lieux de très fort achalandage et par moment de congestion piétonne.

Dans quatre groupes différents, des participants ont souhaité que des traverses surélevées, ou « trottoirs traversants », soient aménagées à chaque intersection, constituant à la fois un dos d'âne pour l'apaisement de la circulation automobile et une mobilité plus aisée pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, en continuant leur déplacement sur un même niveau. Dans un groupe, il a également été proposé de fermer certaines intersections à la circulation automobile pour augmenter le confort et la sécurité des piétons.

Figure 4

Exemple de traverse surélevée sur la rue du Havre à Montréal

Source : Radio Canada[6]

Enfin, il a été proposé de positionner des traverses piétonnes au centre des tronçons plutôt que seulement aux intersections, par exemple devant les commerces de grand achalandage.

Piétonisation partielle

Un groupe de participants lors de la séance du 16 novembre a proposé que la Ville se dote d'aménagements modulables et polyvalents, afin de pouvoir faire différents essais d'utilisation de l'espace public, notamment la piétonnisation temporaire. Au sein de trois groupes, des participants ont proposé des piétonisations partielles grâce à des bollards. La piétonisation pourrait se faire selon les événements ou pour des périodes plus longues, pour tout l'été, propose une autre personne.

Un participant a cité en exemple les données récoltées à Toronto pour le projet pilote sur la rue King[7], où la Ville a testé une nouvelle configuration de la rue, accordant une plus grande place au transport actif et collectif. Il proposait de mesurer l'évolution de l'achalandage des différents usagers (piétons, cyclistes, transport collectif, automobilistes) et le chronométrage des différents types de trajet (ex. temps moyen pour parcourir cette voie en auto en heures de pointe) au fur et à mesure de l'évolution du projet de façon régulière.

Concernant l'utilisation de bollards ou d'obstacles pour piétonniser de façon temporaire, une autre personne a fait une mise en garde contre l'utilisation d'obstacles volumineux et laids, notamment les blocs de bétons utilisés en prévention d'actes terroristes.

[6] https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/764130/pietons-securite-accidents

[7] Les données récoltées par la Ville de Toronto, peuvent être consultées à l'adresse suivante : https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/king-street-pilot/

Piétonnisation complète
Dans quatre des sept groupes, des participants se sont exprimés en faveur d'une piétonisation de la rue. Un participant a proposé de faire des rues transversales à la rue Sainte-Catherine des débarcadères. Lors de ces discussions, les participants ont proposé que des accès soient être maintenus pour certains usagers, notamment les riverains et personnes à mobilité réduite, ainsi que pour la livraison des commerces.

La piétonisation complète de la rue a également été demandée par une proportion importante des répondants au questionnaire en ligne.

Parcours piéton à mettre en valeur
Des participants ont mentionné des parcours piétons à mettre en valeur par des aménagements spécifiques ou par une certaine continuité. Les parcours proposés sont de la rue Sainte-Catherine vers le Square Dorchester, sur la rue Crescent vers le Quartier du Musée[8] et celui, sur la rue Peel vers la montagne.

Cohabitation entre les différents modes de déplacement
Un groupe de participants a mentionné l'importance de tenir compte de l'ensemble des options de déplacement, incluant les nouvelles options comme les vélos en libre-service et les trottinettes électriques. Un autre groupe a proposé que les trottinettes ou les vélos libre-service disposent de zones d'ancrage spécifiques pour qu'ils ne soient pas une nuisance pour la mobilité des piétons.

2.3 Améliorer l'accès pour les cyclistes

Lors des deux ateliers, les participants ont très majoritairement concentré leurs discussions sur la mobilité piétonne. Cependant, lors de chaque discussion en groupe, les déplacements à vélo ont été évoqués.

Prévoir des accès au secteur
Alors qu'aucun groupe ne demandait à ce que soit mis en place une piste cyclable sur la rue Sainte-Catherine Ouest, un groupe a proposé que l'accès aux vélos et leur stationnement soient facilités sur les rues perpendiculaires à la rue Sainte-Catherine Ouest, comme l'illustre le croquis réalisé par une participante de la séance du 19 novembre.

Un groupe a demandé à la Ville de ne pas innover dans la conception des accroches-vélos et de favoriser la fonctionnalité de ceux-ci. Au sein de chaque groupe, des participants ont déploré le manque de stationnement à vélo sur Sainte-Catherine Ouest ou aux alentours.

Des déplacements sécurisés pour les vélos, mais sans espace séparé des autres usagers
Un groupe de participants a demandé qu'il n'y ait de pas de « pistes cyclables dédiées sur la rue Sainte-Catherine, mais que les vélos circulent librement sans piste comme telle ».

[8] Pour une descrition du Quartier du Musée, voir le site suivant :
https://www.mtl.org/fr/quoi-faire/patrimoine-et-architecture/quartier-du-musee

Un participant jugeait au contraire nécessaire une piste cyclable séparée des autres modes de transport, pour canaliser le flux important de vélo.

Trois participants ont souhaité une piste dédiée pour les cyclistes sur Sainte-Catherine, alors qu'un participant s'y est opposé. Une participante s'est interrogée ainsi : « les automobilistes ont accès à toutes les rues, pourquoi pas les cyclistes? ».

Un participant a mentionné que certains pavages pouvaient être glissants pour les cyclistes, ainsi que certains types de bouches d'égout, qui peuvent être glissantes et où les roues peuvent se coincer.

Dans un groupe, des participants ont échangé quant à l'importance de bien gérer les espaces de livraison pour éviter de créer des dangers spécifiques aux cyclistes. En cas de stationnement en double file par des véhicules de livraison, les cyclistes doivent en effet rapidement modifier leurs trajectoires, ce qui les exposent aux automobilistes au centre de la chaussée.

2.4 Transport collectif : maintenir l'efficacité de la ligne existante de bus

Dès la période des questions suivant la présentation faite par la Ville le samedi 16 novembre, des participants ont demandé si la ligne 15 serait maintenue dans le scénario final. La Ville prévoit le maintien de cet axe de transport collectif, d'autant plus que celui-ci est particulièrement utilisé par les personnes à mobilité réduite.

Au sein d'un des groupes, des participants se sont inquiétés que la rapidité du service sur la ligne 15 ne soit affectée par le réaménagement et la réduction des voies de circulation. Ils ont également affirmé que les arrêts de bus ne devraient pas constituer un obstacle ou une gêne pour les piétons en transit. Une participante a également proposé que les débarcadères pour les taxis soient localisés sur les rues perpendiculaires à la rue Sainte-Catherine Ouest.

2.5 Maintenir la fluidité et l'accès à l'automobile

Aucun groupe ne s'est entendu pour le maintien des espaces de stationnement sur le tronçon visé. Dans un des groupes, quelques participants se sont exprimés en faveur du maintien des espaces de stationnement. Ils ont aussi exprimé leurs inquiétudes quant aux impacts d'un retrait des stationnements sur ce tronçon. Ils ont proposé de compenser ce retrait avec une amélioration de l'offre en transport collectif, ou du moins communiquer les options de transport collectif actuelles et à venir pour maintenir la perception d'accessibilité de Sainte-Catherine Ouest et du centre-ville.

Un participant lors de la marche exploratoire a expliqué que l'offre en stationnement aux alentours lui apparaissait suffisante pour la demande. Il proposait qu'un projet pilote soit mené pour évaluer l'effet du retrait de stationnements sur cette portion de la rue, notamment sur l'activité des commerçants. Ce retrait devrait être compensé selon lui par une hausse et une amélioration des stationnements pour vélo.

Moins d'une dizaine de participants se sont exprimés pour le statu quo. Ils craignaient l'effet du réaménagement sur ce qui rend la rue Sainte-Catherine agréable et unique : « J'adore la vitalité de la rue, les voitures, on sent la vie ».

Davantage que des oppositions fermes, la majorité des interventions favorables au maintien de la capacité de stationnement et de circulation se sont exprimées sous la forme d'inquiétudes par rapport à l'accès des automobilistes aux commerces et à la congestion automobile, notamment suite au réaménagement de rues transversales (McGill College et Peel).

Trois participants ont exprimé la crainte d'une circulation automobile contrainte par une réduction des voies de circulation, encombrant par la même occasion la circulation sur le boulevard de Maisonneuve et la rue Sherbrooke. Un autre groupe a rappelé l'importance de maintenir l'accès pour les personnes qui n'ont pas le choix d'utiliser l'automobile, comme les personnes avec un horaire de travail atypique ou les personnes à mobilité réduite.

Un participant a rappelé que certains usagers de la rue, notamment des travailleurs, n'ont pas d'alternatives à l'automobile. Leurs besoins doivent être considérés et une certaine souplesse doit leur être accordée en termes d'accès.

Face à ces craintes, un participant a suggéré de faire une étude, qui tiendrait compte de l'effet du retrait des stationnements et de la réduction des voies de circulation, soit réalisée et publiée rapidement. Cette étude devrait également tenir compte de l'ensemble des projets parallèles prévus dans les prochaines années aux abords de la rue Sainte-Catherine, comme le projet de réaménagement de la rue Peel, entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque, « beaucoup de craintes pourraient être évitées ». Le même participant a ajouté que la perte de l'accessibilité en automobile devait être compensée par une meilleure accessibilité en transport collectif.

Pour réduire ces inquiétudes, un autre participant a proposé de faire un projet pilote de retrait des stationnements, en améliorant leur accès hors rue et en évaluant l'effet sur l'achalandage commercial. Il a également suggéré de communiquer davantage l'offre de stationnement pour amoindrir la perception qu'il est difficile de se stationner. L'offre de stationnement sur la rue, selon ce même participant, envoie un message positif que les automobilistes sont les bienvenus.

Un participant a proposé de construire un stationnement étagé, particulièrement nécessaire aux abords de la rue de la Montagne, selon lui. Un autre participant a précisé que les stationnements hors rue sont peu occupés la fin de semaine.

3. Espaces publics et design urbain : créer des lieux pour chaque expérience en maintenant l'effervescence

Cette section regroupe l'ensemble des constats et des propositions concernant l'aménagement, l'urbanisme et le design, en dehors des éléments concernant la mobilité. Sur la base d'un soutien d'une très forte majorité à l'élargissement des trottoirs, cette section regroupe les recommandations des participants sur la question suivante : comment aménager cet espace dégagé pour les piétons et et créer une expérience à la fois agréable et unique?

Avant de décrire les recommandations des participants pour la rue Sainte-Catherine, mentionnons la réflexion d'un participant : il faut considérer l'aménagement de tout ce secteur du centre-ville, sans se limiter au réaménagement de la rue. Cela dit, les propositions à l'échelle de la rue ont été nombreuses et sont déclinées par types d'intervention.

> *« Sainte-Catherine, ce sont aussi des ruelles et rues transversales, il faut les prendre en compte dans le projet car elles sont aussi importantes que la rue. »*
>
> - Citoyen d'un groupe de discussion, 19 novembre 2019

3.1 Identité de la rue : préserver « l'esprit » et la « diversité » de l'artère commerciale

La question de l'identité de la rue, s'illustrant par différents éléments d'aménagement, d'affichage et de mobilier urbain, a été régulièrement abordée, sans nécessairement faire l'objet de longues discussions. Voici les principaux éléments constitutifs de l'identité de la rue Sainte-Catherine Ouest, tels qu'évoqués par les participants.

L'identité de la rue Sainte-Catherine est ressortie aux yeux de plusieurs participants comme celle d'une « diversité d'expériences ». « Ce qui caractérise la rue, c'est sa vie et son animation 24h/24 ». Il faut « garder cet esprit », aussi un citoyen précise que «Montréal est une ville de design, il faut que les choses sortent de l'ordinaire.»

Lors de l'essentiel des échanges, Sainte-Catherine est présentée comme une rue commerciale desservant des usagers dans toute la région métropolitaine de Montréal et au-delà. Bien que quelques commentaires recueillis dans les ateliers recommandent de considérer davantage les besoins des résidents, notamment dans l'offre commerciale, c'est d'abord en tant qu'artère commerciale de rayonnement régional et international que la rue semble avoir été envisagée.

L'identité de la rue passe également par la présence de bâtiments de tailles variables, qui « différencie la rue Sainte-Catherine des rues de Toronto ». On a suggéré de limiter l'affichage pour « ne pas ressembler à Time Square ». Deux personnes ont évoqué le

règlement sur les hauteurs des bâtiments, une pour explorer l'idée d'en augmenter la limite, exprimant un intérêt prudent pour des agrandissements ou des extensions, dont il faudrait contrôler la qualité architecturale, alors qu'une autre personne s'y est opposée et souhaitait maintenir la hauteur des bâtiments telle quelle.

3.2 Des potentiels d'aménagement spécifiques à chaque section, dans la continuité du réaménagement de la phase 1 (de la rue De Bleury à Mansfield)

Les deux séances tenues le 16 et le 19 novembre ont permis d'identifier des sections de la rue Sainte-Catherine Ouest qui disposaient d'un potentiel pour l'aménagement d'espaces publics avec des vocations spécifiques.

Une place aérée et épurée facilitant le flux piéton et honorant le Dominion Square Building

Plusieurs groupes de participants lors de la séance du 16 novembre ont identifié le potentiel spécifique de la section de la rue Sainte-Catherine Ouest située au niveau du Dominion Square Building, soit entre les rues Metcalfe et Peel.

Figure 5

Vue sur le Dominion Square Building de la rue Sainte-Catherine

Source : Denise Caron, Ville de Montréal, dans *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*

Un groupe de participants a mentionné le potentiel d'y aménager une place publique dégagée, permettant une meilleure fluidité de la circulation piétonne, particulièrement forte à cette section. Cette place publique, constituée de trottoirs élargis, permettraient également selon eux de mettre de l'avant la valeur patrimoniale de la façade du Dominion Square Building et inciterait les passants à « relever le regard ». Lors de la marche exploratoire, plusieurs participants ont indiqué que le trottoir situé devant la façade du bâtiment était étroit et ne permettait pas de voir la façade. Un autre groupe de participants a renchéri que c'est dans ce secteur que devraient se concentrer les plus grandes

terrasses et les installations les plus importantes, le tout sans gêner la circulation des piétons.

Plusieurs groupes de participants ont précisé que cette place publique pourraient créer un lien plus évident avec le Square Dorchester situé en arrière du Dominion Square Building. Ainsi, le parcours piéton profiterait de l'espace de détente et de contemplation qu'offre le Square Dorchester.

Entre Bishop et Drummond, lieu de verdure et de rencontre

Une autre section de la rue Sainte-Catherine Ouest a fait l'objet d'une attention particulière de la part des participants à la séance du 19 novembre. Deux groupes ont distingué le potentiel spécifique de la section entre les rues Bishop et Drummond. Un participant a expliqué que la faible hauteur des bâtiments du côté sud de la rue Sainte-Catherine Ouest sur cette section de la rue, soit des bâtiments de seulement deux, trois ou quatre étages, favorise le verdissement en général et la plantation d'arbres en particulier, grâce à une meilleure exposition au soleil.

La vocation de cet espace public, doté de trottoirs élargis et verdis, serait différente de celle en face du Dominion Square Building. Plutôt qu'un espace dégagé favorisant la fluidité des déplacements piétons et la mise en valeur d'une façade patrimoniale, il s'agirait dans cette section, particulièrement celle située entre les rues Bishop et de la Montagne, d'aménager un espace de détente, de repos, doté d'un mobilier urbain en quantité suffisante.

Cette proposition fait écho au constat, lors de la marche exploratoire, du plus grand nombre de restaurants et de commerces locaux sur cette section de la rue. Cette section de la rue Sainte-Catherine Ouest pourrait disposer de trottoirs davantage élargis où s'asseoir, se détendre et manger, notamment pour les résidents et les étudiants du secteur.

Deux intersections névralgiques : Crescent et Peel

Un groupe de participants lors de l'atelier du 19 novembre a proposé que des dispositifs expérientiels (animation, attraits) soient mis en place aux intersections achalandées, notamment celles des rues Crescent et Peel, pour donner aux passants une « raison d'y être ».

Un groupe a suggéré de donner une vocation particulière à l'intersection des rues Crescent et Sainte-Catherine et d'y aménager un « coin dynamisé » à l'image de l'ambiance sur la rue Crescent. Un groupe de participants rencontré le 19 novembre a suggéré de créer un square public au coin nord-ouest des rues Sainte-Catherine et Bishop.

Un groupe suggère de créer une placette où s'asseoir et se reposer en ayant vue sur l'église St. Jax, évoquant pour ce lieu le concept de *Civic Commons*. Un autre participant a proposé de créer un parcours mettant en valeur l'église Erskine and American (transformé aujourd'hui en pavillon Claire et Marc Bourgie du Musée des beaux-arts de Montréal). La personne évoquait ici « un espace public intermédiaire » sur Crescent, dans l'axe du Musée.

Figure 6
L'Église Erskine and American

Source : Musée des beaux-arts de Montréal

Un des groupes du 16 novembre a décrit une condition de succès du mobilier urbain et de l'aménagement des espaces publics : les espaces doivent être aménagés avec des « installations vraiment ponctuelles, non imposantes, assez minimalistes, pour des pauses de 5-10 minutes, plutôt que d'entraver ». Une précaution qui vaut selon eux pour l'ensemble du secteur visé.

Réussir la transition avec le concept de la phase 1 et proposer des espaces de qualité pour contempler l'activité sur la rue

Plusieurs participants ont mentionné l'importance d'assurer une certaine continuité avec le concept et le style d'aménagement de la phase 1 du projet, soit la portion en cours de réaménagement (Entre les rues De Bleury et Mansfield). C'est d'ailleurs ce que la Ville présentait avant chaque atelier comme des choix déjà établis pour ce concept. Le concept à définir pour la phase 2 devra reprendre certains éléments comme le type de pavage, le type de luminaire et le style de mobilier urbain. Un participant a apporté une nuance en mentionnant qu'il ne faut pas « nécessairement une unité, mais une transition » avec ce qui est en train d'être construit à l'est de de la rue Mansfield.

Principes d'aménagement des espaces publics : haltes de repos et de contemplation, à intervalle régulier le long de la rue Sainte-Catherine Ouest

Lors de la plénière du 16 novembre, un groupe de participants a proposé l'aménagement, tout le long de la rue Sainte-Catherine Ouest, d'espaces « en recul » ou « calmes » pour permettre des « temps de pause » aux passants.

Un principe émis par un participant est d'améliorer l'interface entre le domaine privé et le domaine public. En termes d'affichage, cela signifie tenir compte de ce qui est visible des vitrines dans la réglementation pour faire bénéficier l'intérieur et l'extérieur des bâtiments d'une vue l'une sur l'autre et accentuer la perception d'effervescence de la rue. Au niveau de l'aménagement, cela signifie « de mieux indiquer les espaces qui sont ouverts au public, même s'ils sont de propriété privée, pour que chaque usager puisse en bénéficier », expliquait-il. Une autre personne a donné comme exemple l'aménagement réalisé par l'université Concordia, au coin de la rue Guy, qui présente une ouverture dans le bâtiment pour prolonger les espaces publics. Ce concept est notamment mis de l'avant par la Ville de Toronto[9], selon cette même personne.

Figure 7

Espace privé à l'Université Concordia, d'usage public, cité par un participant

Source : Google Maps

Un autre exemple de place publique a été mentionné par un groupe : Place Shamrock aux abords du marché Jean-Talon. Ce type de place serait bien adapté aux abords de l'église

[9] Le site de la Ville de Toronto présente l'information à ce sujet : https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/official-plan-guidelines/design-guidelines/privately-owned-publicly-accessible-spaces-pops/

St-Jax (notons ici que cette portion de la rue Sainte-Catherine ne faisait pas l'objet de la présente de la consultation).

Figure 8

Espaces Guinguette 2016 à la Place Shamrock, dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite Patrie

Source : Réalisons Montréal

Les places publiques telles que recommandées par plusieurs participants lors des ateliers sont considérées comme des « zones de pause », en « recul » du flot de piétons. Un autre participant donnait cette précision : « Pas de « parcs » trop aménagés, pas trop imposant, on laisse ça simple. » Autre argument mis de l'avant contre des espaces trop chargés : il faut laisser de l'espace pour les « initiatives des commerçants ». Une autre personne précisait que « les aménagements doivent être ouverts, il ne faut pas de place impressionnante ».

Un dernier souhait exprimé au sujet des places publiques consiste à les localiser de façon à favoriser l'exposition à la lumière naturelle et à permettre des vues sur le Mont-Royal, notamment aux intersections. Des places publiques pourraient également être orientées pour mettre en valeur la façade des églises.

Un participant a proposé d'interdire les façades « aveugles », c'est-à-dire des murs sans fenêtre, ni porte.

Mobilier urbain

Bien que trois groupes aient mentionné l'importance de ne pas trop encombrer la rue avec du mobilier urbain dans le but de favoriser la fluidité des déplacement piétons, le manque, voire l'absence de mobilier urbain, a été mentionnée dans chacun des groupes de discussion.

> *« Unité paysagère du mobilier urbain. Par exemple des parasols de couleur uniforme. L'unité est à définir en lien avec le bâti déjà existant. Cela favorise une meilleure compréhension et lisibilité de l'espace. »*
>
> - Citoyen d'un groupe de discussion, 16 novembre 2019

L'absence de banc a été remarquée par plus d'une dizaine de participants. Le type de mobilier urbain préconisé devrait favoriser les « espaces confortables à l'extérieur ». Les bancs devraient également pouvoir être utilisés durant toute l'année et être déneigés. À ce titre, un groupe a proposé en plénière de se doter d'installations modulables aux différentes saisons ou aux différents événements.

Parmi les initiatives saluées par les participants, ailleurs que dans la section visée, le sapin métallique de XP Montréal installé durant les fêtes de Noël est un apport positif mentionné par plusieurs participants. Le piano public sur la rue de Maisonneuve a également été mentionné. Enfin, une personne a suggéré de placer les parcomètres directement sur les façades des bâtiments plutôt que sur la rue.

Patrimoine : mettre en valeur et expliquer l'histoire

> *« Il y a beaucoup d'histoire et de patrimoine sur la rue Sainte-Catherine, c'est une chance. »*
>
> - Citoyen d'un groupe de discussion, 16 novembre 2019

La mise en valeur du patrimoine et de l'histoire de la rue Sainte-Catherine Ouest peut faire l'objet de différentes interventions. L'éclairage a été mentionné à plusieurs occasions lors de discussions en groupe pour mettre en valeur certaines façades et certains affichages plus anciens.

Lors de la plénière du 16 novembre, un groupe de participants a proposé l'installation de panneaux explicatifs pour mieux mettre en valeur le paysage et le patrimoine bâti, à l'instar du boulevard Saint-Laurent ou de la rue Sherbrooke.

Un groupe a proposé de s'inspirer des efforts d'explication et de la mise en place de panneaux et d'inscriptions devant les bâtiments historiques de la rue Sherbrooke et du boulevard Saint-Laurent. Cet effort pourrait être mené avec un organisme spécialisé en histoire de la ville.

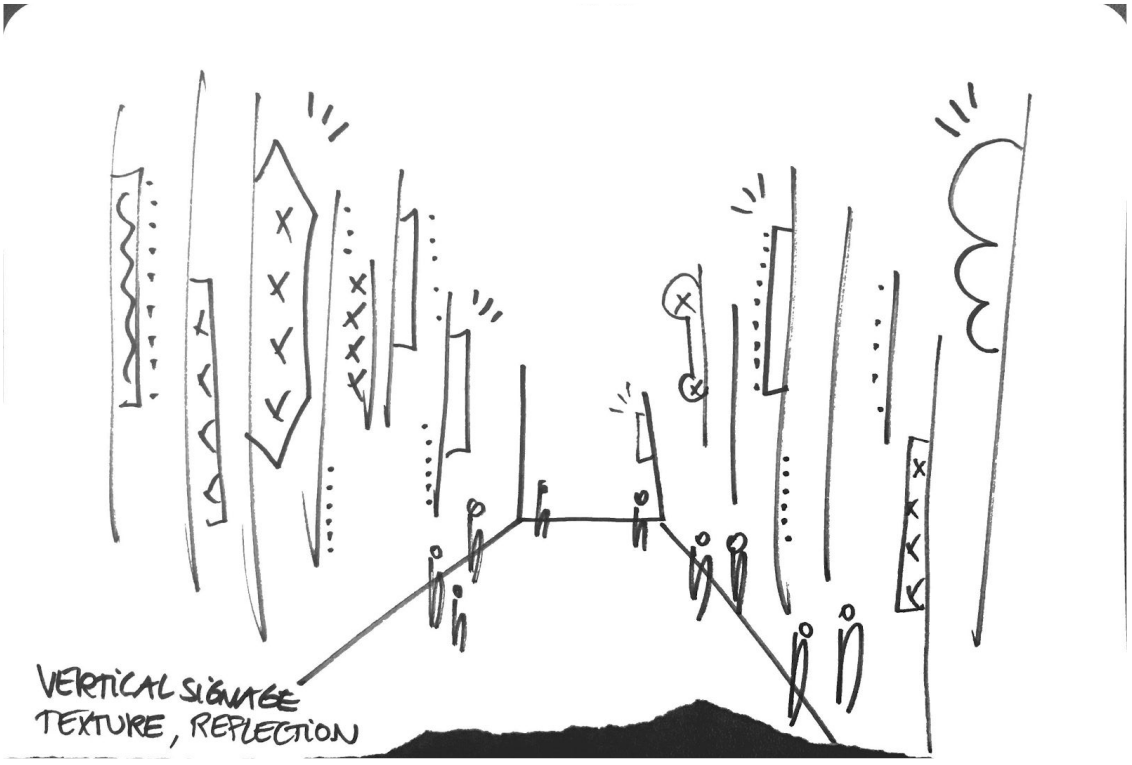
Une personne a proposé de célébrer la mémoire de personnalités marquantes pour l'histoire de la rue, mais qui seraient méconnues du grand public. Il a également été proposé de faire des « allusions aux Premières Nations ».

Évoquée plus haut, la création de placettes et d'une place publique de plus grande importance devant le Dominion Square Building contribuerait également à la mise en valeur du patrimoine bâti et paysager.

3.3 Affichage et éclairage : relever le regard des piétons

Affichage, entre pollution visuelle et maintien de la diversité, un équilibre à trouver
La mise en valeur du patrimoine bâti et du cadre architectural passe par l'encadrement réglementaire de l'affichage. Un groupe de participants a suggéré de faire en sorte que l'affichage commercial se fasse prioritairement à la verticale et à l'aide d'effets de lumière et de texture, tel qu'illustré par une participante de ce même groupe (voir figure 8). L'affichage vertical pourrait se faire à l'aide de lumière colorées rappelant les affiches du passé. Une personne a suggéré de varier les hauteurs des enseignes.

Figure 9
Croquis d'une participante



Lors de la marche exploratoire, un groupe a conseillé de mieux réglementer l'affichage commercial pour limiter la pollution visuelle. Il prenait pour exemple la qualité de l'affichage obtenu par l'entremise de ce type de réglementation dans le Vieux-Québec.

> *La Ville doit absolument encadrer les types/grosseurs/ luminosité des enseignes. Cela permettra d'harmoniser le look de la rue et aussi éviter les erreurs graves qui iraient à l'encontre de l'embellissement du projet. La Ville pourrait exiger des commerces de remplir un cahier des charges pour obtenir l'approbation de la mairie sur la visibilité des enseignes.*
>
> - Citoyen d'un groupe de discussion, 19 novembre 2019

Un participant a précisé que la réglementation de l'affichage devrait également encadrer les vitrines, faire en sorte que moins de publicités soient présentes et qu'il soit plus facile de voir la vie à l'intérieur des bâtiments. Selon lui, cela aurait l'avantage d'offrir une meilleure interaction entre l'espace public et les espaces privés, avançait-il.

Deux participants ont mentionné l'importance de garantir que le français soit suffisamment présent dans l'affichage commercial. Deux participants dans deux groupes différents proposent de limiter la prolifération de l'affichage, à l'image de ce qui prévaut dans le Vieux-Québec. L'affichage « devrait respecter le style » des bâtiments patrimoniaux.

Figure 10

L'affichage commercial du Vieux-Québec

Source : UNESCO, Silvan Rehfeld[10]

[10] Pour plus d'information, voir le site du Patrimoine mondial de l'UNESCO sur l'Arrondissement historique du Vieux-Québec : https://whc.unesco.org/fr/list/300/gallery/

Éclairage : un potentiel unique de mise en valeur architectural et patrimonial

L'éclairage est un aspect qui a généré un nombre important de propositions, qu'il s'agisse d'innover dans l'éclairage pour améliorer le caractère distinctif de la rue ou d'utiliser l'éclairage pour mettre en valeur le cadre bâti existant.

L'éclairage actuel et les signes lumineux sur la rue Sainte-Catherine Ouest apparaissent comme un élément de dynamisme et d'identité pour la rue. « Les néons dynamisent la rue », et la « diversité des lumières témoigne de l'évolution de la rue », a plaidé une personne. Dans deux groupes, des participants ont exprimé le souhait d'innover avec des installations pour « générer une expérience visuelle, sonore et sensorielle », car « Montréal est une ville du numérique, il faut le mettre à profit ».

Un participant a proposé de privilégier l'éclairage jaune plutôt que l'éclairage blanc, visible sur certains bâtiments et jugé trop froid.

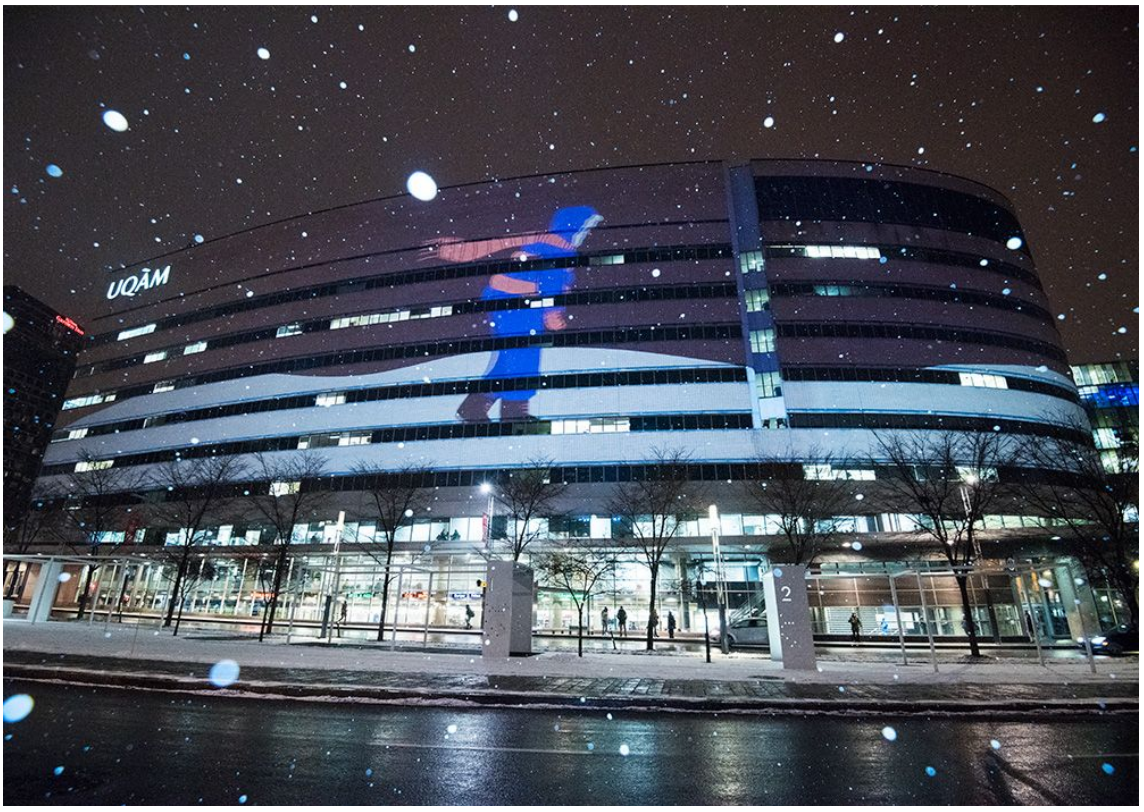
L'éclairage peut également servir la mise en valeur du patrimoine, en éclairant les affichages les plus anciens, devant ou sur le côté des bâtiments. Des d'éclairage distincts peuvent également aider les passants à différencier les façades, les associant par exemple à une période historique ou même à une fonctionnalité.

Un groupe de participants a proposé d'animer les espaces publics l'hiver avec des jeux de lumières et des projections, comme au pavillon Président-Kennedy de l'UQÀM dans le Quartier des spectacles[11]. Comme on peut le voir sur la figure 10, la lumière projetée sur les bâtiments invite le regard à s'élever vers les façades patrimoniales et les vieux panneaux publicitaires.

[11] https://www.actualites.uqam.ca/2018/probabilites-de-neige-100-videoprojection-pk

Figure 11

Inspiration mentionnée par un groupe de participants pour animer l'espace public durant l'hiver



Source : Nathalie St-Pierre, Actualités UQÀM

3.4 Concevoir une rue avec des arbres, du mobilier urbain et des adaptations à chacune des saisons

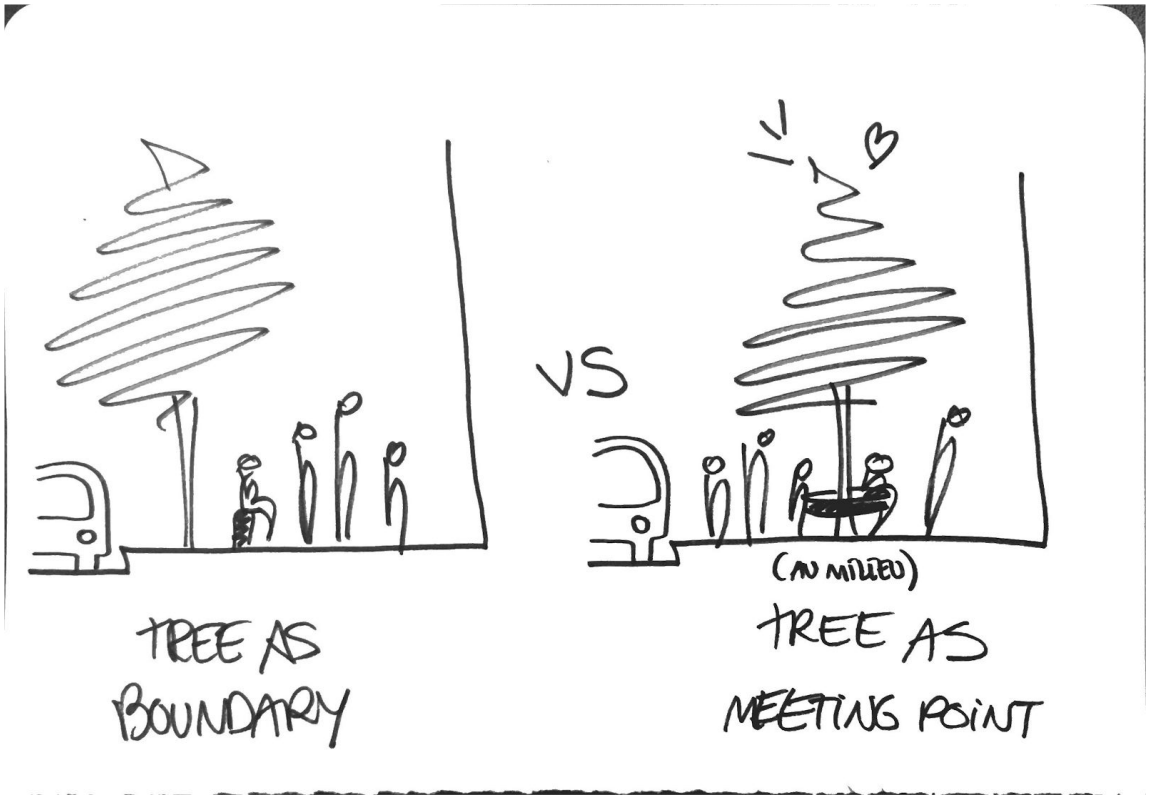
Un participant a proposé de concevoir un plan de verdissement du secteur dans le cadre d'une stratégie plus globale d'écoulement des eaux, en profitant de la pente du Mont-Royal.

Lors de la plénière du samedi, un groupe de participants a proposé que diverses essences d'arbres soient plantées, et qu'on privilégie « une verdure qui mette en valeur les hivers », tels que des petits conifères. L'absence d'arbres, ou la présence d'arbres « trop chétifs » ont été mentionnés par une vingtaine de participants de plusieurs groupes.

Un groupe de participants a rappelé l'importance de conserver les arbres existants, même s'ils sont positionnés au centre de trottoirs élargis. Selon une des participantes, les arbres pourraient servir de point de rencontre plutôt que de séparation entre l'espace réservé aux piétons et celui réservé aux véhicules. Les arbres ne devraient pas, selon le même groupe, être disposés uniquement en rangée. On devrait varier leur positionnement sur le trottoir.

Figure 12

Croquis décrivant la position des arbres existants comparés à des arbres séparant les espaces pour les piétons et les automobiles



Un groupe a fait référence à l'avantage d'avoir de larges fosses pour que s'épanouissent les arbres.

Un participant a fait une mise en garde sur les arbres trop hauts qui cacheraient les enseignes des magasins et donneraient une ambiance trop chargée. Une autre personne a également suggéré de ne pas localiser les arbres en fonction des pourtours de terrasses, mais plutôt que les terrasses s'organisent autour d'arbres localisés de façon plus aléatoire.

L'effort de verdissement ne devrait pas se traduire uniquement par la plantation d'arbres. La « végétation à vue humaine », moins haute, devrait également contribuer du verdissement.

La conception de la rue, selon ce même groupe de participants, devrait aussi intégrer la lutte aux changements climatiques avec des aménagements durables prévoyant des emplacements pour un écoulement efficace des eaux de pluie. La question de l'écoulement des eaux de pluie a aussi été abordée par des groupes de participants lors des séances du 16 et du 19 novembre consultation, car de grandes flaques d'eau gênent la circulation des piétons, notamment aux intersections. La conception de la rue, selon ce même groupe de participants, devrait aussi intégrer la lutte aux changements climatiques avec des aménagements durables prévoyant des emplacements pour un écoulement efficace des eaux de pluie. La question de l'écoulement des eaux de pluie a aussi été abordée par des

groupes de participants lors des séances de samedi et de mardi, car de grandes flaques d'eau gênent la circulation des piétons, notamment aux intersections.

3.5 Prévoir des places et placettes accueillant des activités temporaires

Lors de la plénière du samedi, un groupe de participants a proposé que la rue dispose d'espaces dédiés pour des spectacles musicaux, comme cela se fait dans le métro (les espaces désignés pour les « étoiles du métro »)[12]. Ce groupe propose que Destination Centre-ville fasse la sélection des artistes autorisés à se produire dans ces placettes.

Une majorité des groupes ont évoqué ou discuté la pertinence d'avoir différents espaces pouvant accueillir des spectacles. Un groupe a mentionné le Square Phillips comme un lieu disposant d'un potentiel intéressant pour cette activité.

4. Développement économique et social : Faire cohabiter la diversité sociale, culturelle et commerciale et renforcer l'attractivité

Lors des ateliers de travail du 16 et du 19 novembre, aucun participant n'a remis en question la vocation commerciale de la rue Sainte-Catherine. Les discussions ont plutôt porté sur la façon dont l'aménagement et, de façon plus large, la Ville et ses partenaires (Société de développement commercial, propriétaires et commerçants), pouvaient contribuer à renforcer et diversifier l'offre commerciale de la rue Sainte-Catherine.

Lors de la séance du 16 novembre, une participante a mentionné l'importance de « maintenir la diversité des expériences, la diversité des activités, ce qui a fait la caractéristique de la rue Sainte-Catherine depuis toujours ». Un participant a renchéri : le réaménagement doit « laisser organiquement les choses se passer ». Lors de la séance du 19 novembre, une personne s'identifiant comme résidant du secteur a rappelé le fait que le réaménagement ne doit pas affecter ce qui fonctionne déjà dans la rue Sainte-Catherine car, «La rue est déjà très animée avec de nombreuses portes et une grande densité de commerces ».

Plusieurs groupes ont formulé le constat qu'il y a des choses qui fonctionnent (« part of it works ») et que « l'équilibre commercial actuel est intéressant, mais fragile ». Dans au moins 4 des 7 groupes réunis lors des ateliers, des représentants de commerces ont appelé à la prudence quant à la reprise du concept de la phase 1 dans la phase 2. Une personne a précisé, lors de la plénière du 16 novembre, que la politique commerciale et l'ensemble des interventions dans ce domaine devraient être arrimées avec les interventions d'aménagement urbain, pour éviter que l'une nuise à l'autre et pour coordonner le soutien aux commerçants avec la planification des travaux.

[12] La description du programme peut être consultée sur le site de la Société de Transport de Montréal : http://www.stm.info/fr/a-propos/espace-affaires/partenariats-et-autorisations/les-musiciens-dans-le-metro

4.1 Maintenir et développer la diversité commerciale, en soutenant notamment les petits commerçants, les commerces locaux, et les besoins des résidents

Plusieurs participants ont exprimé leur inquiétude à l'effet que les plus petits commerçants ne puissent survivre aux inconvénients de longs travaux et aux problèmes d'accès et de visibilité de leurs commerces, ajoutant que la rue Sainte-Catherine Ouest y perdrait son caractère distinctif. Une autre personne a fait écho à ce constat en critiquant le nombre trop important de bannières internationales dans le secteur.

À propos de l'information offerte aux visiteurs et aux clients, un participant a proposé d'installer des bornes interactives, indiquant la localisation des magasins. Une autre personne a suggéré d'indiquer les temps de marche et les distances vers différents endroits pour mieux guider les visiteurs et touristes. Le centre infotouriste qui leur est destiné, au coin des rues Sainte-Catherine Ouest et Metcalfe, ne serait pas suffisamment visible de la rue.

Une participante a déploré que la politique commerciale soit pensée « un peu séparément » de la politique d'aménagement de la rue Sainte-Catherine, avec le risque que l'une puisse annuler l'effet de l'autre.

Lors de la séance du 19 novembre, un participant a expliqué l'importance d'expliquer aux commerçants en quoi l'amélioration de la qualité de l'espace public a pour conséquence d'augmenter les valeurs foncières. Dans ce contexte, la Ville doit selon lui accorder une attention particulière à maintenir une diversité de commerces. Les commerces indépendants ou de petite taille devraient bénéficier d'une aide pour faire face aux éventuelles hausses de taxes foncières qui découleraient de la hausse des valeurs immobilières.

Les locaux vacants ont un potentiel social, ont noté différents groupes lors de la marche exploratoire. Ils pourraient servir de boutiques éphémères (*pop-up show*) ou de locaux pour accueillir des expositions ou des organismes du milieu. Une personne a évoqué le « potentiel social ou de point d'ancrage ». Les locaux vacants devraient également, selon un participant, être davantage taxés pour inciter les propriétaires à leur trouver un occupant. Les locaux vides aux étages semblent être particulièrement vacants, a précisé un participant.

> *« Utiliser l'art public comme caractère distinctif pour la rue. Ne pas hésiter à mettre des sculptures dans la rue, faire des vitrines semi temporaires dans les locaux vacants pour accueillir l'art et rendre attractif un espace en sous utilisation. Pourquoi pas également de l'art souterrain? »*
>
> - Participante à la séance du 19 novembre 2019

Pour desservir notamment les résidents et les étudiants, particulièrement dans le secteur à l'ouest de Drummond, il apparaît nécessaire d'assurer une mixité commerciale pour maintenir une offre locale de services, avec des loyers accessibles. En ce qui concerne les besoins des résidents, un participant vivant dans le secteur a noté l'absence de grandes surfaces, d'épiceries et de commerces alimentaires avec des produits frais. Une personne a également déploré l'absence d'école : « C'est triste qu'il n'y en ait pas ».

L'accessibilité universelle a été mentionnée par deux participants, dont un qui précise que les commerces dans leur ensemble, pas seulement les espaces publics, doivent être accessibles universellement.

4.2 Mieux occuper l'espace public grâce à des installations commerciales, culturelles et artistiques

De nombreuses initiatives d'animation de la rue ont été saluées ou proposées par les participants.

> *« L'animation de la rue passe par des idées de vente sur le trottoir par exemple. Il faut attirer des gens en toute saison, et créer du rituel sur la rue Sainte-Catherine. »*
>
> - Participante à la séance du 19 novembre 2019

Lors de la marche exploratoire, quelques participants ont salué la présence de terrasses ou encore de placottoirs. Lors de l'atelier du 16 novembre, un groupe a pris l'exemple positif de l'installation temporaire proposée par Desjardins au coin de la rue Peel.

Figure 13

Placottoir financé et aménagé par Desjardins

Source : *La Sainte-Catherine célèbre*

Une personne a proposé de réserver des sections de la rue pour les vendeurs de rue qui sont présents, particulièrement l'été, et de prendre des mesures contre les « marchands clandestins ». Il a été également suggéré de prévoir des espaces pour des marchés fermiers qui offrent des produits locaux.

4.3 Créer des espaces ouverts et inclusifs favorisant la cohabitation de tous les usagers

La rue Sainte-Catherine Ouest accueille, par sa grande diversité d'usages, une aussi grande diversité de types d'usagers : clients, touristes, commerçants, résidents, travailleurs, étudiants. Les discussions en groupe et en plénière ne laissent pas émerger de préférence pour un type d'usagers, notamment car plusieurs de ces usagers se retrouvent dans la catégorie des piétons. Une personne a exprimé ainsi un « point de vigilance » : « il faut coordonner la diversité des commerces, des services et la diversité socio-économique ».

La présence de certains groupes sur la rue Sainte-Catherine Ouest n'est pas suffisamment prise en compte par la Ville. Pour trois participants, les besoins des sans-abris présents sur

la rue Sainte-Catherine Ouest devraient être mieux pris en compte, par exemple grâce à l'installation de toilettes publiques et de douches et, plus globalement, par une meilleure offre de services publics. Une personne a exprimé le souhait qu'aucun « banc anti-itinérant » ne soit installé sur la rue Sainte-Catherine Ouest et que les espaces publics créée soient « conviviaux pour eux aussi ». « On veut une ville pour tous ».

Suivant cette volonté d'inclusivité, une personne a demandé que les terrasses prévues sur la rue ne soient pas uniquement commerciales, mais également ouvertes aux citoyens, sans qu'ils doivent être clients : « Créer un aménagement inclusif, c'est ce qui générera sa qualité ».

Les avis sont partagés quant à la présence d'une succursale de la Société québécoise du cannabis (SQDC). Une personne demande à ce qu'elle soit supprimée, car la « file d'attente bloque la vue des enseignes et les trottoirs ». Une autre personne souhaite trouver un compromis pour réduire les nuisances associées (« longue file et flânage »). Pour une troisième personne, la présence de la SQDC répond aux besoins d'une population, ce qui justifie sa place sur la rue.

Enfin, pour illustrer son intention d'accepter la différence, une personne propose de mettre en place « plus d'agent de cohésion sociale, des policiers de quartier ».

Aussi, une personne s'inquiète de l'impact de la location à court terme de type Airbnb sur l'offre de logement locatif aux résidents et sur les nuisances que cela génère.

4.4 Favoriser l'animation de la rue tout au long de la journée, la semaine et l'année

De nombreuses initiatives d'animation de la rue ont été proposés par les participants . Les répondants au questionnaire en ligne ont été particulièrement inspirés dans leurs propositions.

La question de la responsabilité de l'animation de la rue est plusieurs fois abordée. Ainsi, une personne appelle la Ville à ne pas miser sur les commerçants pour qu'ils animent la rue avec des initiatives le soir après 17h, alors que la plupart sont fermés. Une autre personne demande à ce que la Ville collabore avec les organisations culturelles et artistiques ainsi que les services culturels de la Ville. Une personne parle d'instaurer des « zones multiculturelles », accueillant de nombreux événements et favorisant « l'effervescence de la rue ».

Les défilés qui ont lieu sur Sainte-Catherine doivent être maintenus, voire développés, et des activités régulières, hebdomadaires ou mensuelles devraient être organisées. Ces activités viseraient à ce que « les gens pratiquent la rue après le travail », avec des « dimanches de yoga », des musiciens et de l'art de rue, même de la zumba sur l'heure du midi sur des placettes. Ces activités divertiraient les passants, créeraient de la vie et seraient destinées à tous, en ciblant particulièrement les travailleurs et les résidents, selon les participants. Également, les trottoirs élargis et les places publiques nouvellement créés devraient inclure des espaces pour accueillir les activités des centres communautaires.

Trois participants ont cité en exemple le Vieux Port de Montréal, qui réussit à être animé et à disposer d'installations et d'événements autant en été qu'en hiver.

> *« Comment sociabiliser la ville l'hiver? Les institutions et commerces doivent être de la partie, les musées et universités aussi. »*
>
> - Participant à la séance du 16 novembre

5. Opérations : des conditions de succès à coordonner

5.1 Déneigement

Lors de la marche exploratoire et des ateliers des 16 et 19 novembre, six participants ont regretté que l'idée des trottoirs chauffants aie été abandonnée par la Ville.

Un groupe de participant a mentionné un meilleur déneigement comme une condition essentielle à une meilleure mobilité piétonne et a demandé de « favoriser un déneigement prioritaire pour les piétons, plus efficace qu'actuellement ». Un groupe a fait remarquer que les contraintes de mobilier contribuent à ce que deux tiers du trottoir seulement soient effectivement déneigés.

Concernant le déneigement, un groupe de participants a exprimé l'importance, lors de la plénière, que l'aménagement et le mobilier urbain prévus suite au réaménagement facilitent les opérations de déneigement et que les plantations et le mobilier ne soit pas victime des véhicules de déneigement.

Une personne a recommandé de laisser la gestion du déneigement au regroupement des grands commerces de la rue.

5.2 Propreté et gestion des matières résiduelles

Un groupe de participants a exprimé l'importance de mener des efforts pour la propreté et la gestion des déchets sur la rue Sainte-Catherine Ouest, mais également sur les rues transversales. Certaines de ces rues peuvent être encombrées par des containers ou des poubelles. La propreté de ces rues transversales fait partie de l'expérience globale d'un piéton sur la rue Sainte-Catherine Ouest. Le compost et le recyclage devraient être davantage favorisés, a plaidé une participante.

Lors de la marche exploratoire, une participante, résidente du secteur, a évoqué le problème de laisser les bacs de récupération sur le trottoir. Le manque d'entretien favorise grandement le vandalisme, a également mentionné un participant.

Une personne a constaté une congestion entre les opérations de livraison et de collecte des déchets. Une autre a déploré que le déblaiement de la rue le samedi n'est pas suffisamment efficace.

5.3 Livraisons

Afin de réduire en amont les livraisons par véhicule sur la rue Sainte-Catherine Ouest, une personne a proposé d'installer un centre de distribution urbain à proximité, pour que le dernier kilomètre s'effectue à vélo par des véhicules moins encombrants et plus écologiques. Cette idée s'inspire du projet Colibri testé actuellement à l'Îlot Voyageur[13].

Afin de favoriser la cohabitation entre les commerces et le nombre croissant de résidents, un groupe de participants s'est exprimé lors de la première séance en faveur de la livraison à heures fixes, afin de réduire les nuisances liées au camionnage. La cohabitation entre les résidents et les commerces nécessite de mieux réglementer la circulation de camions et la livraison, tout en respectant les besoins des commerces.

Un groupe de participants s'est inquiété lors de la plénière de l'absence de zones de débarcadère clairement identifiées le long de la rue. En l'absence de telles zones, les conflits d'usage pourraient être nombreux. La présence de bordures pour les trottoirs est importante, car elles constituent un repère pour les stationnements des véhicules de livraison.

La livraison doit être prévue pour les commerces (Uber Eats, Foodora, etc,), mais également pour les résidents de plus en plus nombreux, qui se font livrer de plus en plus de produits sur une base quotidienne.

Enfin, une personne a demandé à ce que les automobilistes qui se stationnent illégalement dans les ruelles et bloquent les opérations des commerces soient sanctionnés.

5.4 Gestion de chantier

Une personne a réclamé un « meilleur cadencement des travaux » dans cette phase que dans la phase 1 du réaménagement, de la rue de Bleury à la rue Mansfield.

Lors de la marche exploratoire, plusieurs groupes de participants ont déploré des trajets parfois mal indiqués dans le cas des travaux. Un participant lors de la plénière du 19 novembre s'est soucié plus spécifiquement des petits commerces à l'étage, dont les entrées sont déjà peu visibles en temps normal.

Lors de la marche exploratoire, un participant a mentionné que la couverture de protection des façades lors des chantiers doit être propre et créer l'illusion des façades , car les chantiers « ont un effet dissuasif » pour les clients et les touristes.

Lors de la plénière du 16 novembre, une majorité de participants ont exprimé leur crainte que la seconde phase du chantier soit trop longue. Notamment, un groupe a fait ressortir le besoin de faciliter les déplacements pour les piétons et d'éviter les « labyrinthes » dûs aux

[13] Le projet Colibri est décrit ici : https://montreal.ca/actualites/colibri-un-projet-pilote-de-livraison-urbaine-ecologique

perturbations des chantiers. Un groupe évoque la possibilité de « plateaux roulants souterrains » au service des différents chantiers pour assurer le flux de matériaux vers les différents sites de travaux.

Les chantiers de rénovation de magasins devraient être mieux organisés et contrôlés, les installations de chantier (échafaudage, etc) devraient moins empiéter sur les espaces de circulation des piétons. Idéalement, ces installations devraient reproduire l'apparence des façades pour ne pas enlaidir la rue. Une personne a d'ailleurs évoqué la possibilité de mettre des « ponts » pour faciliter les déplacements des piétons.