



POUR UNE RUE SAINTE-CATHERINE MAGISTRALE Vers un nouveau partage de l'espace

Mémoire présenté à la Ville de Montréal
Dans le cadre de la démarche de consultation du Projet Sainte-Catherine Ouest
Octobre 2014



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, oeuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

CRÉDITS

Cette proposition s'inscrit dans la réflexion entamée par L'Alliance « Pour un nouveau partage de la rue Sainte-Catherine », formée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, le Centre d'écologie urbaine de Montréal, Vélo Québec et Vivre en Ville.
<http://poursaintecatherine.wordpress.com>

RECHERCHE ET RÉDACTION

Catherine Boisclair – Conseillère stratégique à la direction
Alejandra de la Cruz Boulianne – Conseillère architecture et design urbain

ILLUSTRATIONS

Alejandra de la Cruz Boulianne – Conseillère architecture et design urbain

COORDINATION

Christian Savard – Directeur général
Jeanne Robin – Directrice générale adjointe

Parce que la rue Sainte-Catherine n'est pas le contresens de Maisonneuve

par Christian Savard, Directeur général de Vivre en Ville

Trait d'union de Montréal, rue emblématique et cœur vibrant de la métropole, principale artère commerciale du pays : voilà quelques-uns des qualificatifs de la rue Sainte-Catherine qu'on a pu entendre depuis le début des consultations sur sa réfection et son réaménagement. Cette rue, qui est dans nos chansons et dans nos films, touche tout le monde, et son avenir inquiète tout autant qu'il suscite l'espoir.

Son aménagement actuel est le témoin d'une conception des années 60, obnubilée par la fluidité de la circulation et la disponibilité du stationnement. C'est en 1966 que Sainte-Catherine s'est transformée en véritable tuyau à voitures, en tant que contresens (vers l'est) du tout nouveau boulevard Maisonneuve qui, lui, se déversait vers l'ouest. Est-ce vraiment cette approche strictement automobile de l'accessibilité qui assure encore aujourd'hui la vitalité de la rue? Nous croyons, quant à nous, que ce n'est pas grâce, mais malgré la circulation motorisée que la Ste-Cath maintient, depuis des décennies, sa personnalité de rue principale grouillante et florissante. Cette configuration est un handicap, pas une force.

Le chantier de réfection qui s'en vient pour Sainte-Catherine est l'occasion unique d'enfin redonner tout son lustre à cette rue que tous souhaitent plus forte. Pour y arriver, il n'y a pas

d'autre choix, il faut améliorer considérablement l'expérience du piéton-consommateur. Parce que peu importe que nous nous y rendions en métro, en bus, à vélo ou en auto, nous finissons toujours par être un piéton. Or, force est de constater que l'expérience offerte est actuellement déficiente. Faites le test : essayez de faire du lèche-vitrine sur Sainte-Catherine. La marée des piétons qui se pressent sur les trottoirs trop étroits vous bousculera tôt ou tard, transformant la déambulation en épreuve. Tout aussi difficile est de trouver un banc pour se reposer, attendre ou observer.

Ainsi, depuis le début du débat sur l'avenir de Sainte-Catherine, à peu près tous s'entendent sur la nécessité de donner plus d'espace aux marcheurs pour améliorer l'ambiance de la rue. Son emprise étant étroite – ce n'est pas les Champs-Élysées –, il est très difficile d'améliorer réellement l'expérience piétonne tout en conservant une circulation automobile fonctionnelle; c'est pourquoi nous croyons que pour la majorité des tronçons de la rue, la piétonnisation constitue la meilleure proposition.

Devant la difficulté de dégager de l'espace tout en conservant la circulation, certains intervenants ont pourtant proposé de rendre la rue « modulable » : parfois piétonne, parfois ouverte à la circulation. Séduisante aux premiers

abords, cette solution relève plus de la pensée magique que d'une véritable proposition d'aménagement. Cette approche n'est ni plus ni moins qu'un copier-coller esthétisé d'une chaussée classique, qui revient à botter en touche plutôt que de définir l'avenir, ce qui fait bien l'affaire des tenants du statu quo.

Rappelons ici une donnée fondamentale : les piétons composent déjà, au quotidien, 80 % de la circulation sur Sainte-Catherine. Un comptage effectué au mois de mars 2009 au coin de Peel et Sainte-Catherine dénombrait 21 840 piétons, pour seulement 5 400 voitures, entre 6 h et 18 h 30 (Ville de Montréal, données ouvertes). Il y a là un indice probant que la Sainte-Catherine et son ambiance recherchée n'existent pas que durant les festivals. Même dans la slush du mois de mars, la masse critique est là pour justifier un réaménagement majeur. Donner plus d'espace aux piétons signifie beaucoup plus que remplacer l'asphalte par du pavé. C'est d'abord aménager la rue en fonction de ceux-ci, par une conception qui se rapproche plus d'une place publique linéaire que d'une chaussée cosmétisée.

Piétonniser Sainte-Catherine n'est pas une opération anti-voiture : c'est un parti pris en faveur de l'échelle humaine, afin d'augmenter la vitalité commerciale de la rue et son

appropriation par les Montréalais. Cela n'en fera pas un îlot inaccessible aux automobilistes, qui continueront d'accéder à son offre commerciale avec une grande facilité. Les nombreuses rues transversales qui croisent Sainte-Catherine sont autant de ponts pour la circulation motorisée. Par ailleurs, le secteur est déjà très bien pourvu en offre de stationnement hors-rue, qu'il s'agit surtout de mieux mettre en valeur pour en optimiser l'utilisation.

Pour certains, l'éventuel retrait des voitures de la rue Sainte-Catherine constituerait une trahison au « génie » du lieu et à la fébrilité urbaine qu'on y retrouve. Les gaz d'échappement et le vrombissement des moteurs sont-ils vraiment, avec le stationnement, au cœur de l'identité de la rue? Nous ne sommes pas d'accord. L'esprit de Sainte-Catherine est terni par l'omniprésence de la voiture, pas le contraire. Avec la piétonnisation, les milliers de travailleurs des tours à bureau qui fréquentent la rue ne disparaîtront pas, l'espace dégagé sur la rue permettra l'arrivée de terrasses et de lieux de rassemblement et les dizaines de rues transversales vont demeurer ouvertes à la circulation pour amener ce mouvement perpétuel propre au centre-ville. Tous ces éléments continueront d'assurer à la rue le côté chaotique qui fait sa personnalité.

On voudrait que Sainte-Catherine soit le cœur vibrant de la métropole; pourtant, on la traite comme une vulgaire chaussée pour faciliter la fluidité routière. On voudrait qu'elle soit le haut lieu de magasinage de la région, mais on en a fait un stationnement à ciel ouvert. Par sa charge emblématique et son rôle économique, Sainte-Catherine ne peut pourtant pas être traitée comme le contresens de Maisonneuve. Son réaménagement est une occasion unique de réparer les erreurs du passé. À nous d'oser prendre les décisions nécessaires pour faire de Sainte-Catherine une rue magistrale, en lui donnant l'espace dont elle a besoin pour trouver un nouveau souffle.

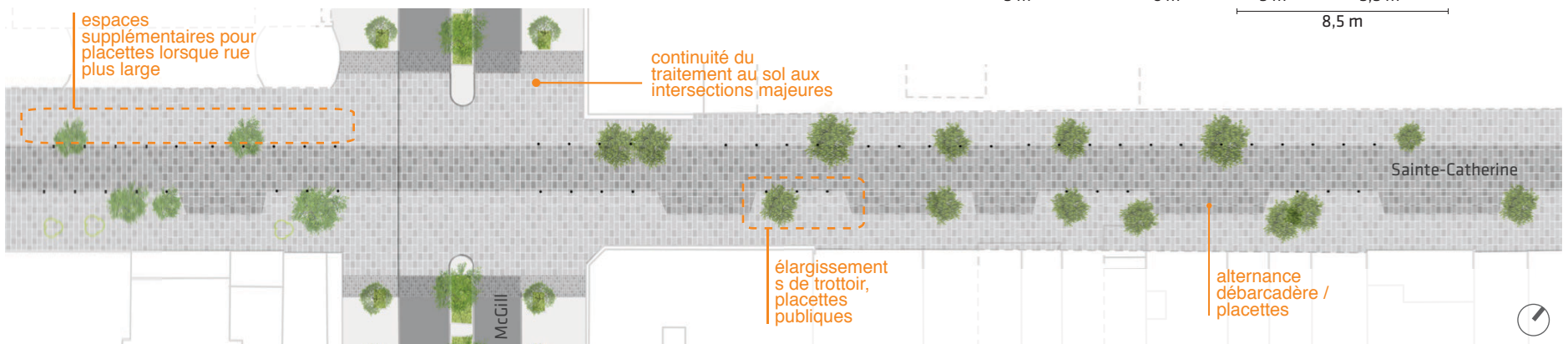
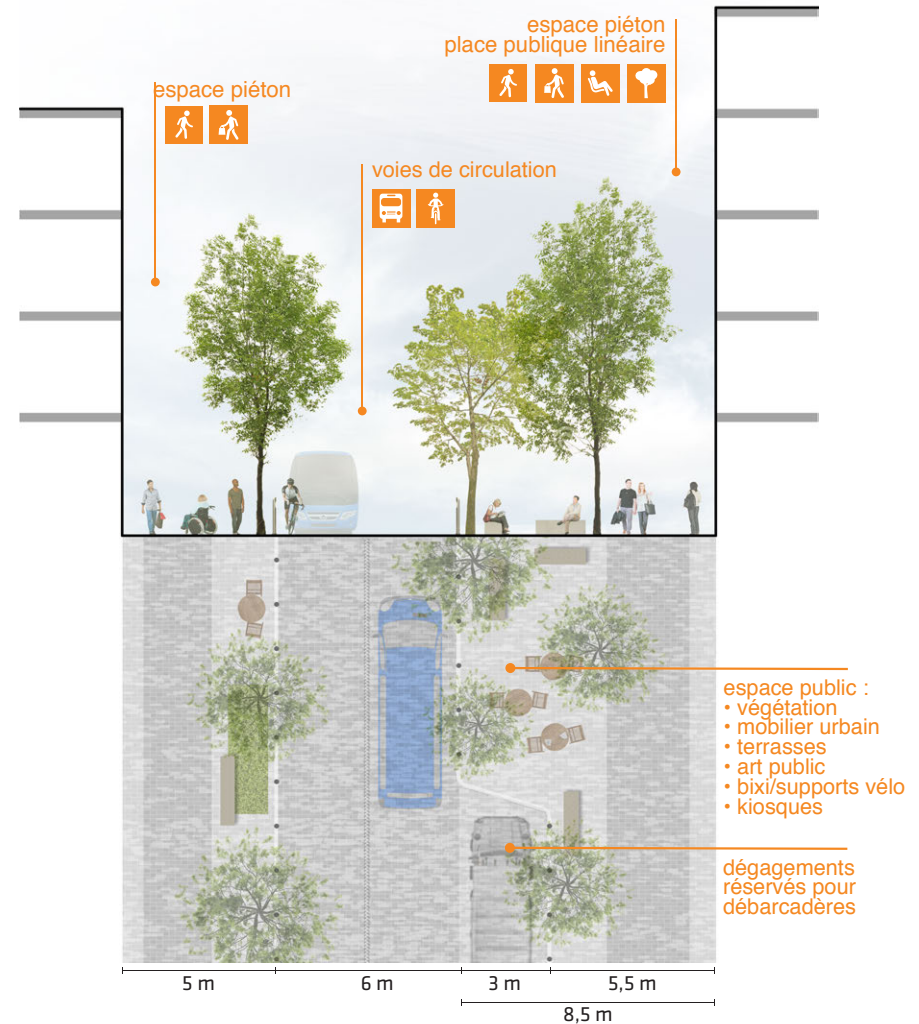
Sainte Catherine Ouest, une rue partagée à vocation piétonne

Principes d'aménagement

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest est l'occasion d'en faire un **espace urbain partagé, attractif et convivial**. Vivre en Ville propose de réfléchir à un **aménagement flexible, priorisant le piéton** et comportant :

- Une chaussée unique, sur un même niveau, formant un **grand espace public piétonnisé** qui s'étend d'une façade à l'autre;
- Une place publique linéaire, bordée d'arbres et accueillant terrasses, art public et espaces de détente, en plus des larges trottoirs dégagés de chaque côté de la rue;
- Une allée centrale de deux voies, d'une largeur de 6 m, **partagée par les cyclistes, un service de navette** et facilement accessible pour les services d'urgence.
- Sur cette rue partagée à priorité piétonne, une vitesse de circulation maximale de 20 km/h permet aux usagers de traverser les voies de façon sécuritaire, **navigant facilement d'une côté à l'autre de la rue** – et d'un commerce à l'autre;
- Des **espaces de débarcadère** desservant les commerces durant la journée et qui pourraient être investis en soirée par des terrasses d'appoint et de la cuisine de rue, entre autres;
- Des intersections qui accordent la priorité à Sainte-Catherine et ses piétons, plutôt qu'aux transversales. Priorité concrétisée par une continuité du traitement au sol.

La transformation de son caractère et le nouveau partage de l'espace, par un nombre de voies réduit et un traitement de la rue en tant qu'espace public, est le seul moyen d'**affirmer la vocation piétonne de Sainte-Catherine**.



Un espace public attractif

Une rue à échelle humaine, dynamique et accessible

Pour que Sainte-Catherine soit unique et attrayante, elle doit former un espace public partagé, qui s'étend d'une façade à l'autre. Conçue selon ce principe et à échelle humaine, elle deviendra :

- Une rue qui offre, en tout temps, de vastes espaces aux milliers de piétons qui la fréquentent;
- Un espace public d'intérêt supportant et encadrant des activités variées – magasinage, rencontre, détente et promenade – et répondant aux besoins de l'ensemble des usagers, résidents, travailleurs, étudiants, consommateurs et touristes qui la fréquentent;
- Un lieu d'animation unique, végétalisé, accueillant des terrasses privées, des espaces publics de détente et de rencontre – comme les placotoirs – de l'art public et des kiosques;
- Une artère laissant une place importante aux cyclistes, sur la voie centrale, et supportant ce mode de déplacement par la présence de supports à vélo et des stations bixi sur l'espace public partagé;
- Une rue qui peut se transformer lors de grands événements et faire partie de la scène urbaine du centre-ville et former un corridor événementiel et de déplacement.



Transport en commun

Une navette pour Sainte-Catherine

Pour parcourir la rue Sainte-Catherine sur toute sa longueur, le promeneur doit marcher plus de trente minutes sans s'arrêter. S'il a garé sa voiture ou son vélo à un endroit, et doit revenir à son point de départ, cela fait une très longue marche. Pour améliorer la mobilité pour les gens qui fréquentent Sainte-Catherine et ses nombreux commerces, une navette devrait être mise en place. Si les deux lignes de métro qui desservent le centre-ville sont très utiles pour s'y rendre à partir des quartiers voisins ou de la périphérie, une navette compléterait l'offre pour des déplacements à l'intérieur même du centre, faisant de Sainte-Catherine son axe central.

La mise en place d'une telle navette passe par certains impératifs :

- Proposer un service très très fréquent;
- Assurer une desserte idéalement gratuite par des véhicules électriques, moins bruyants;
- Considérer ce transport comme un «accélérateur» de la marche, à l'image du tramway de Portland qui sillonne le centre-ville en complémentarité du réseau de train léger sur rail, le MAX, ou de la navette gratuite qui dessert l'artère commerciale piétonne de la 16th Street, à Denver;
- Évaluer la possibilité que ce trajet fasse une boucle jusque dans le Vieux-Montréal, puisque ce quartier pourrait bénéficier d'une meilleure desserte en transport collectif;

- Créer du mobilier urbain associé à la navette (abribus, affichage, bancs, etc) et s'assurer que ce dernier marque le paysage urbain de la Sainte-Catherine grâce à une présence distinctive dans l'espace public.
- Transformer les abribus de la Sainte-Catherine en véritables points d'information sur la mobilité dans le centre-ville, par exemple grâce à des plans de quartiers à l'image de ceux qui se trouvent à chaque station de métro, et localisant différents éléments dans un rayon de 5 à 10 minutes de marche : stations de métro à proximité, attractions majeures, stationnement, etc.

Sainte-Catherine : des bus beaucoup plus fréquents à l'époque

La rue Sainte-Catherine est actuellement desservie par un trajet de bus (15) à faible fréquence, soit à toutes les 30 minutes entre 9h et minuit. Pourtant, ce bus a déjà desservi l'artère aussi fréquemment qu'à toutes les 10 minutes ou moins, allant jusqu'à passer à toutes les 2 minutes à l'heure de pointe. Le trajet et la fréquence ont grandement diminué avec l'inauguration du métro de Montréal et, au même moment, la transformation de l'artère commerciale en un sens unique. Avec l'augmentation de la densité qu'a connu le centre-ville depuis les années 1960, il y a lieu de ramener une desserte par autobus plus performante sur Sainte-Catherine.

Source : À bord du bus Montréal, 2012-2014
[<http://abordbusmontreal.info/en-15.html>]



Free Mall Ride. Navette gratuite le long de la 16th Street à Denver

Accessibilité automobile et stationnement

Une offre unique pour une accessibilité facilitée

Un virage piéton de la rue Sainte-Catherine facilitera les déplacements à pied le long de cette rue, sans toutefois avoir à en diminuer l'accessibilité par d'autres modes, dont l'automobile. Le projet de réaménagement est l'occasion d'optimiser les infrastructures en place, incluant le stationnement. Qu'ils soient de gestion publique ou privée, un regroupement des stationnements sous une image de marque distinctive et un système de paiement commun facilitera leur accessibilité et la desserte du centre-ville et de la Sainte-Cath.

Contrairement à d'autres rues commerciales, Sainte-Catherine offre peu de services et commerces de proximité où l'on se rend quotidiennement de façon rapide, mais bien une rue commerciale de destination, où l'on s'attarde plus longtemps, un peu à l'image d'un centre commercial. Le stationnement sur rue, et corolairement, l'accès en voiture à la façade des bâtiments, est beaucoup moins important que sur d'autres artères.

Lors de la planification de l'accessibilité automobile et du stationnement, différentes opportunités devraient être saisies pour optimiser les infrastructures en place :

- Regrouper et proposer une image de marque distinctive pour l'offre de stationnement à proximité de Ste-Catherine afin d'améliorer la visibilité et mettre en place un système de paiement commun;
- S'inspirer des dispositifs de type «ville intelligente», notamment afin d'offrir une information en temps réel sur le nombre d'espaces de stationnement disponibles (téléjalonnement dynamique) ;
- Travailler en collaboration avec les commerçants afin d'établir des partenariats, par exemple en réduisant les coûts du stationnement pour ceux qui consomment dans les commerces de Sainte-Catherine, étant donné que ces stationnements servent aussi à toutes les autres activités du centre-ville ;
- Conserver la circulation sur les nombreuses rues transversales à la rue Sainte-Catherine et s'assurer d'un affichage efficace sur ces rues pour accéder aux stationnements et aux commerces.



Source : Lacroix-Signalisation

Téléjalonnement dynamique en France



Source : Radio-Canada

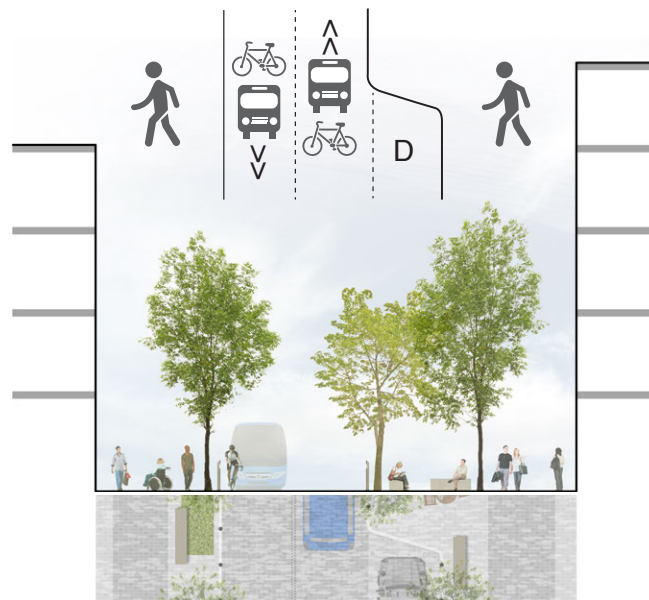
Téléjalonnement dynamique à Québec

Flexible et modulable

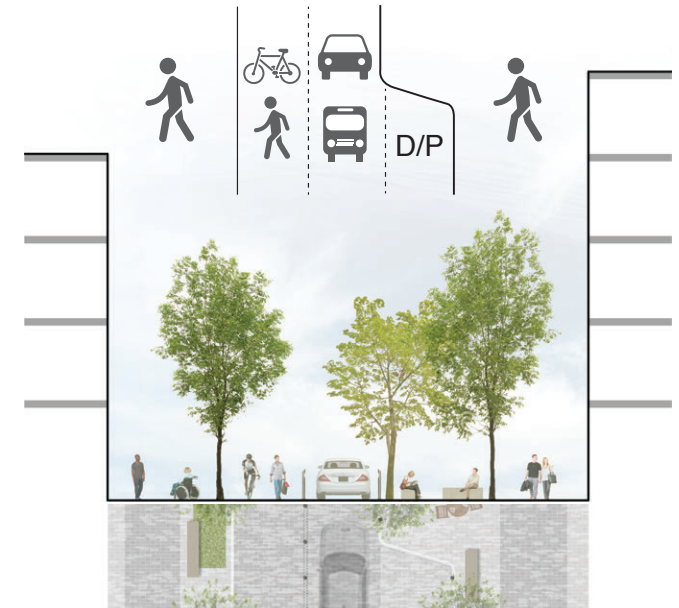
Un aménagement unique et adaptable à différents contextes

L'aménagement d'une rue commerciale d'importance, comme Sainte-Catherine, nécessite un aménagement flexible et convivial, qui s'adapte aux besoins des visiteurs, résidents et commerçants du quartier, par une modulation des activités dans le temps et dans l'espace :

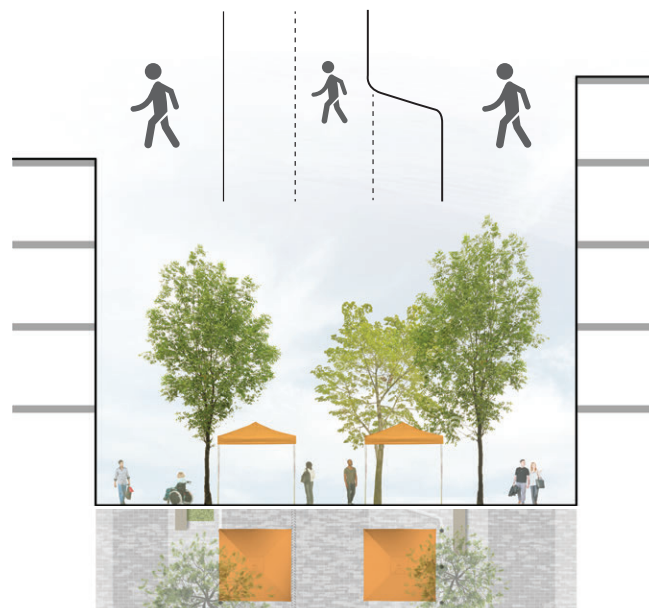
- La piétonnisation peut facilement et simplement se moduler au gré des besoins. L'aménagement proposé, sur une chaussée unique, permet la piétonnisation complète de Sainte-Catherine, à l'occasion des grands événements, par exemple ;
- Un aménagement qui peut accueillir une navette, mais qui ne dépend pas de cette dernière pour garantir sa réussite ;
- Une analyse des usages et de l'achalandage de la rue permettra d'identifier les secteurs dont la piétonnisation est pertinente et ceux où la circulation automobile devrait demeurer. L'aménagement ici proposé est également adapté à la circulation automobile, sur une ou deux voies, sans toutefois compromettre la vocation piétonne et le caractère de la rue.



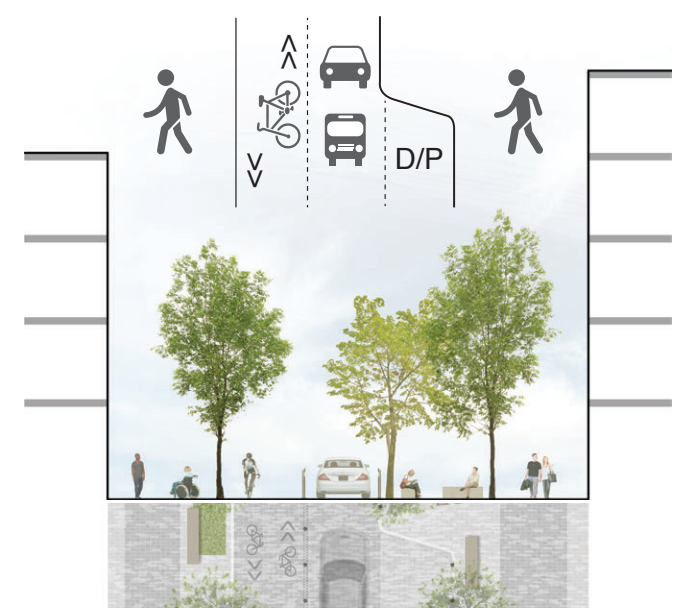
Rue partagée + Navette



Rue partagée + Une voie de circulation



Rue piétonne + Évènementiel



Piste cyclable + Une voie de circulation

Des éléments à préciser

- La rue Sainte-Catherine n'étant pas de la même nature sur toute sa longueur, il est opportun de faire une analyse fine des différents tronçons afin de déterminer si tous doivent être rendus aux piétons de manière permanente. Le caractère modulable de la proposition de Vivre en Ville permet cette adaptation.
- Il conviendra également de considérer comment prolonger ou intégrer les nouveaux aménagements à l'est de Bleury, au-delà de la zone de requalification identifiée au projet. La transition entre les différents secteurs de Sainte-Catherine nécessitera une attention particulière.
- Il reste quelques zones à éclaircir sur l'implantation de la navette : quel doit être son trajet, quelle technologie utiliser, comment la détourner lors des grands événements, etc.
- Une analyse plus précise de l'offre de stationnement aux abords de la rue doit être faite. Il est possible que la disparition heureuse de terrains vagues ait entraîné un déficit de places dans certains secteurs. Dans ce cas, il faudra permettre au secteur privé de combler ce manque dans l'offre de stationnement.
- Le traitement de la rue sur un même niveau constitue un certain défi pour le respect du principe d'accessibilité universelle, une attention particulière devra être portée à cet aspect.
- Une réflexion doit être menée sur la possibilité, ou pas, d'ouvrir l'accès aux taxis sur les tronçons piétons et desservis par la navette. Les impacts d'une telle ouverture doivent être évalués afin de ne pas compromettre le caractère piéton et le débit de circulation souhaité.

LA MODULARITÉ EXTRÊME

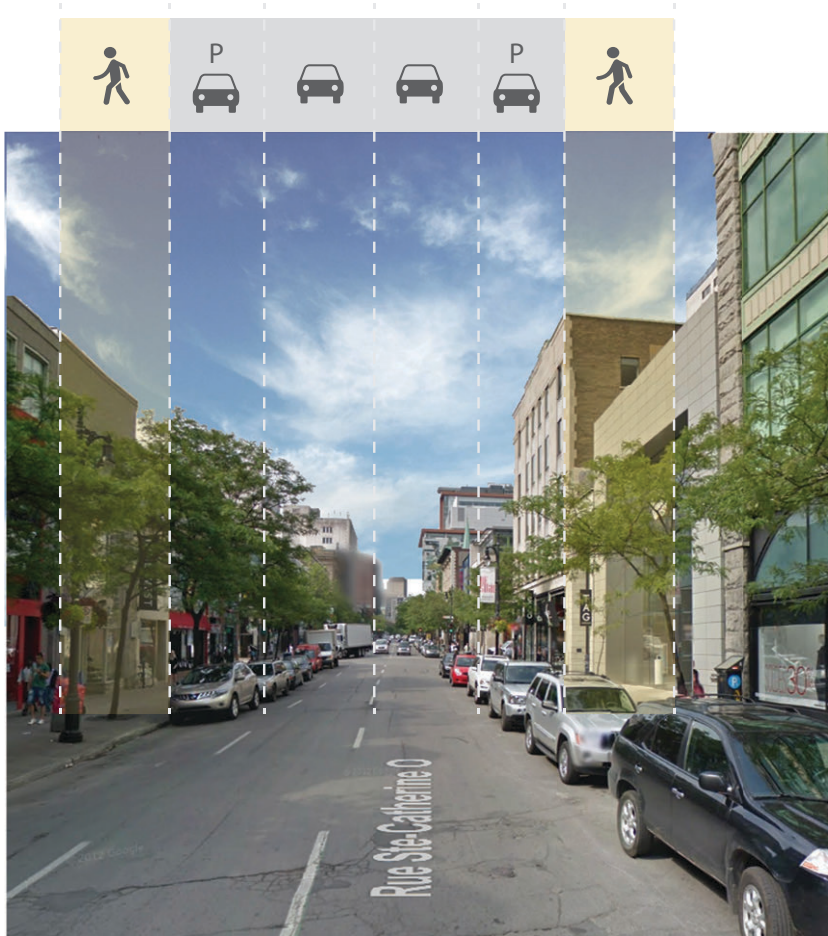
La modularité d'un aménagement de rue peut prendre plusieurs formes. Par exemple, la piétonnisation proposée par Vivre en Ville est tout à fait modulable puisqu'elle rend toujours possible un accès aux véhicules motorisés tout en donnant de manière permanente plus de place aux piétons.

Toutefois, certains proposent une modularité «extrême» qui consiste à reprendre tel quel l'aménagement qu'on retrouve dans le Quartier des spectacles. Cette approche n'est ni plus ni moins qu'un copier-coller esthétisé d'une chaussée classique drapé sous une vertu de « modularité » (approche qui correspond au scénario D des options préliminaires proposées par la Ville de Montréal et qui doit être rejetée). Cette configuration est probablement la bonne pour le secteur du Quartier des spectacles qui a besoin de beaucoup d'espace pour accueillir les différents festivals, mais n'aura pas d'aussi bons résultats en face des grands magasins par exemple. En bref, oui à la modularité, mais sans faire de compromis sur la qualité de l'espace public, ce qui ne peut être atteint en gardant un dégagement équivalent à quatre voies de circulation.



Un aménagement hors échelle humaine, qui laisse une trop grande place à l'automobile en dehors des périodes piétonnisées.

En bref ...

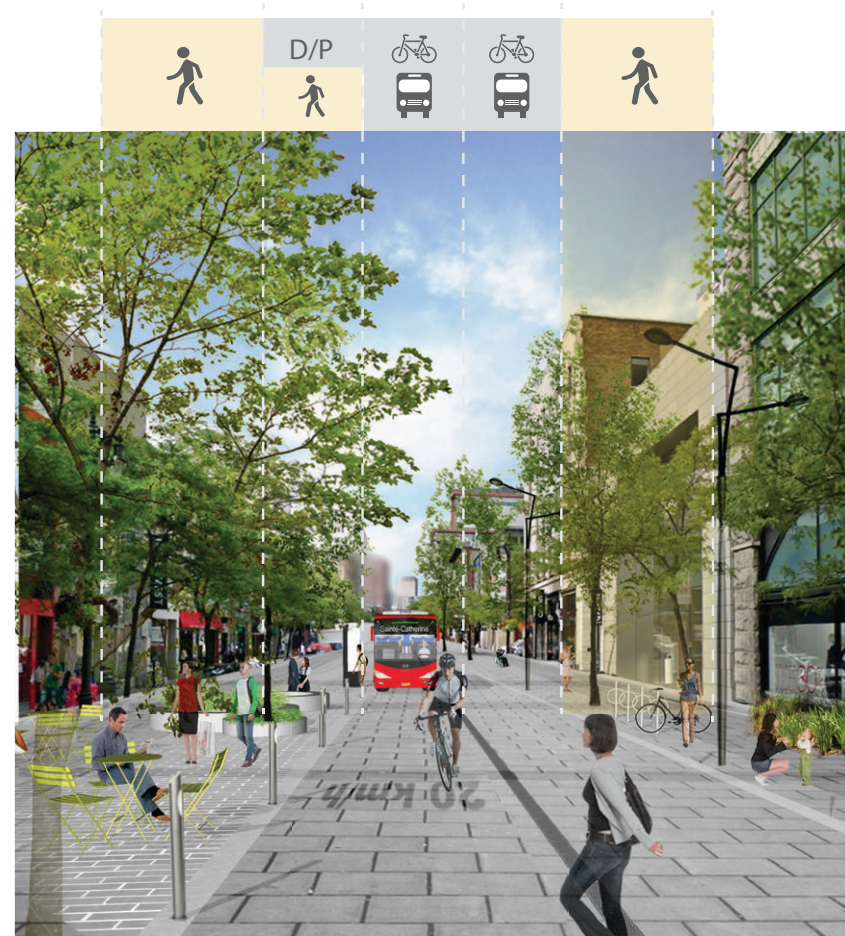


AVANT

- Deux voies de circulation
- Deux allées de stationnement
- Deux trottoirs d'une largeur moyenne de 3,5 m

Sainte-Catherine Ouest c'est ...

- Des trottoirs encombrés, trop étroits pour accommoder les milliers de piétons qui la fréquentent ;
- Une rue difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite, ou transportant une poussette, un sac à roulettes, etc ;
- Un lieu peu confortable et peu sécuritaire pour les cyclistes ;
- Une rue commerciale sans espace de détente, d'arrêt, ni de terrasses.



APRÈS

- Une voie partagée par les piétons, cyclistes et le transport en commun
- Un espace public en soi et de larges espaces de circulation dédiés aux piétons
- Des espaces débarcadère pour faciliter les opérations commerciales

Sainte-Catherine Ouest pourrait être ...

- Un espace public partagé, avec une chaussée unique partagée par tous les usagers, circulant à une vitesse maximale de 20 km/h ;
- Une rue commerciale avec des allées de circulation bordant les commerces et des espaces végétalisés, de détente et de rencontre au coeur de la rue ;
- Un lieu convivial, qui s'adapte aux besoins des visiteurs, résidents et commerçants du quartier, par une modulation des activités dans le temps et dans l'espace.



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue de Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

T. 514.394.1125

■ GATINEAU

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4

T. 819.205.2053