



POUR UNE SAINTE-CATHERINE OUEST NOVATRICE ET FAVORABLE À LA SANTÉ

Mémoire présenté à la Ville de Montréal

Dans le cadre de la deuxième phase de consultation sur l'avenir de la
rue Sainte-Catherine Ouest

« SAINTE-CATHERINE OUEST S'OUVRE À VOS IDÉES »



POUR UNE SAINTE-CATHERINE OUEST NOVATRICE ET FAVORABLE À LA SANTÉ

Mémoire présenté à la Ville de Montréal

Dans le cadre de la deuxième phase de consultation sur l'avenir de la
rue Sainte-Catherine Ouest

« SAINTE-CATHERINE OUEST S'OUVRE À VOS IDÉES »

Pour une Sainte-Catherine Ouest novatrice et favorable à la santé est une production de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
514 528-2400
dsp.santemontreal.qc.ca

Recherche et rédaction

Martine Laurin, B.Sc. Urbanisme
Sophie Paquin, Ph.D. et urbaniste

Collaboration

Norman King, M.Sc., adjoint au responsable, secteur Environnement urbain et santé
Marie Pinard, secteur Communications-DAIRH

Réalisé sous la direction de

Louis Drouin, M.D., responsable médical, secteur Environnement urbain et santé

Notes

Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

Ce document est disponible en ligne à la section documentation du site Web de l'Agence : agence.santemontreal.qc.ca

© Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2014

ISBN 978-2-89673-446-7 (En ligne)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

MOT DU DIRECTEUR

Le législateur a confié au directeur de santé publique de chaque région du Québec le mandat d'agir pour préserver et améliorer la santé de la population, d'informer sur l'état et les déterminants de santé ainsi que d'identifier des pistes d'action pouvant contribuer à la résolution des problèmes exposés.

L'aménagement urbain, le transport et la mobilité soulèvent plusieurs enjeux de santé publique et la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal en fait une priorité de recherche et d'intervention depuis près d'une décennie.

La consultation publique sur l'avenir de la rue Sainte-Catherine Ouest nous permet de réitérer l'importance de refaçonner la ville pour en faire un milieu favorable à la santé de sa population. Plusieurs grandes villes à travers le monde ont déjà réalisé de tels projets porteurs de mieux-être et l'occasion est à saisir pour Montréal de mettre en œuvre un projet phare de piétonnisation axé sur le développement durable afin de créer un milieu urbain vibrant, convivial et économiquement dynamique à l'image d'une ville en santé du 21^e siècle.

Le directeur de santé publique,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Richard Massé', written in a cursive style.

Richard Massé, M.D.

RÉSUMÉ

La Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de santé et services sociaux de Montréal s'intéresse au *Projet Sainte-Catherine Ouest* puisque l'aménagement urbain est un déterminant important de la santé et du bien-être de la population. Sur la base des recherches locales et internationales, le rapport annuel de la DSP de 2006 avait dressé un inventaire des impacts négatifs pour la santé associés au transport motorisé. Dans ce rapport et dans les prises de position subséquentes, la DSP de Montréal a systématiquement plaidé pour une réduction des déplacements automobiles, une amélioration du transport collectif, l'augmentation du transport actif ainsi que pour le développement d'environnement urbain qui facilite la mobilité durable.

Dans ce contexte, avec les mêmes préoccupations de santé publique et de bien-être pour l'ensemble de la population montréalaise et de ses visiteurs, la DSP de Montréal se prononce aujourd'hui sur l'avenir de la rue Sainte-Catherine Ouest et plus particulièrement sur les quatre options d'aménagement diffusées par la Ville depuis le 15 septembre 2014 dans le cadre de la consultation publique « Sainte-Catherine Ouest s'ouvre à vos idées ». Après analyse, aucune des options soumises à la consultation ne permet des améliorations notables au plan de la qualité de l'air, de l'augmentation de l'activité physique et de la réduction des traumatismes routiers. Conséquemment, un nouveau scénario d'aménagement est nécessaire.

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest constitue une intervention d'envergure de revitalisation rejoignant plusieurs objectifs. D'un point de vue de santé publique et de développement durable, la DSP adopte une position affirmée pour une piétonnisation permanente du corridor Sainte-Catherine Ouest, compris entre les rues De Bleury et Atwater, incluant une offre en transport collectif bidirectionnel de surface pour améliorer la qualité de l'air, augmenter l'activité physique et réduire les traumatismes routiers au centre-ville de Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU DIRECTEUR	I
RÉSUMÉ	III
INTRODUCTION : SANTÉ PUBLIQUE ET MOBILITÉ DURABLE	1
1. LA GRILLE D'ANALYSE ADOPTÉE POUR UN POINT DE VUE DE SANTÉ PUBLIQUE	3
AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR.....	4
AUGMENTER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE	5
RÉDUIRE LES TRAUMAS ROUTIERS.....	6
2. LA DÉMARCHE DE CONSULTATION ET LE MATÉRIEL DIFFUSÉ	9
LIGNES DIRECTRICES DU PROJET	9
DISPONIBILITÉ DE DONNÉES	9
PROGRAMME FONCTIONNEL ET TECHNIQUE	10
REGARD CRITIQUE SUR LES QUATRE SCÉNARIOS.....	10
3. LE SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT ALTERNATIF ET DURABLE	13
POUR UNE VISION PLUS AUDACIEUSE ET DURABLE DE SAINTE-CATHERINE.....	13
DES PRATIQUES INSPIRANTES DANS D'AUTRES VILLES NORD-AMÉRICAINES	14
LES CONDITIONS DE SUCCÈS	15
L'ENVIRONNEMENT PIÉTON COMME MOTEUR ÉCONOMIQUE	16
CONCLUSION	17
RÉFÉRENCES	19

INTRODUCTION : SANTÉ PUBLIQUE ET MOBILITÉ DURABLE

L'évolution des infrastructures de transport et le type de développement urbain que nous avons connus depuis des décennies ont amené l'automobile à dominer largement les modes de transport actif et collectif. S'ensuivent alors des effets négatifs comme la pollution de l'air, la sédentarité, le bruit routier et les problèmes de sécurité routière qui se répercutent sur la santé. Les stratégies pour contrer ces phénomènes exigent de revoir nos façons d'aménager la ville afin de réduire le volume de circulation automobile et de favoriser les déplacements par transport actif et collectif en améliorant l'offre de transport collectif et en aménageant des quartiers conviviaux et sécuritaires pour les piétons et cyclistes.

Au printemps 2014, la Ville de Montréal lançait une démarche de consultation sur le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. La population a d'abord été invitée à se prononcer sur l'avenir de la rue grâce à diverses activités (sondages en ligne, présentations, groupes de discussion, forum, etc.). Lors de la deuxième phase de consultation, ouverte jusqu'au 26 octobre 2014, les parties prenantes sont appelées à se prononcer de façon plus précise sur la transformation en deux phases de ce corridor de la rue Sainte-Catherine, long de 2,2 km, compris entre les rues De Bleury et Atwater.

Dans le cadre de ce mémoire, la DSP de Montréal se prononce sur l'avenir de cette rue emblématique allant de démonstrations en recommandations dans le but de faire valoir ses préoccupations pour la santé de la population. Une première section présente la grille d'analyse adoptée pour un point de vue de santé publique visant l'atteinte de bénéfices pour améliorer la qualité de l'air, augmenter l'activité physique et réduire les traumatismes routiers.

En deuxième section, un regard critique est posé sur la démarche de consultation en cours, principalement en ce qui a trait aux lignes directrices, à la disponibilité des données et au programme fonctionnel et technique. Un examen des quatre options d'aménagement proposées par la Ville est par la suite réalisé à la lumière de la grille d'analyse adoptée pour un point de vue de santé publique. Finalement, basées sur des pratiques inspirantes et des conditions de succès reconnus, une vision et des recommandations pour un scénario d'aménagement alternatif et durable sont établies afin de bonifier substantiellement le *Projet Sainte-Catherine Ouest*.

1. LA GRILLE D'ANALYSE ADOPTÉE POUR UN POINT DE VUE DE SANTÉ PUBLIQUE

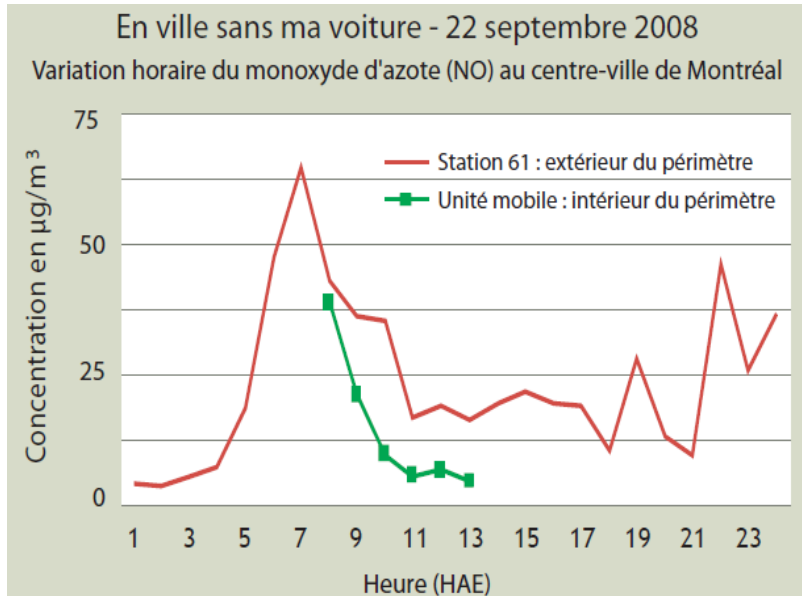
La rue Sainte-Catherine Ouest, dans sa forme actuelle, occasionne trois principaux enjeux de santé publique qui touchent la pollution de l'air, l'inactivité physique et les traumatismes routiers. En ce moment, l'aménagement de la rue n'est pas cohérent avec le fort achalandage piéton. Ainsi, malgré la forte fréquentation des piétons, l'espace dédié à la voiture est prédominant, la rue est souvent congestionnée entraînant ainsi des déplacements motorisés relativement peu efficaces. Les trottoirs présentent peu de flexibilité ou insuffisamment de places pour des installations culturelles ou commerciales, des terrasses et du mobilier urbain de qualité.

La rue Sainte-Catherine est une rue emblématique et patrimoniale, très accessible en transport collectif et motorisé, qui doit préserver son caractère distinctif d'artère principale du quartier des affaires tout en se positionnant pour offrir une expérience nouvelle et attrayante par rapport à l'offre commerciale dans la région métropolitaine. Le projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest est également une occasion à saisir pour améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière au centre-ville tout en augmentant l'activité physique de la population montréalaise.

Améliorer la qualité de l'air

Les maladies cardio-respiratoires liées aux émissions polluantes tels l'asthme chez les enfants et la mortalité précoce chez les personnes âgées due à la pollution de l'air, viennent en tête de liste des problèmes de santé associés à l'usage de l'automobile à Montréal (DSP, 2006).

Figure 1. Le transport, une source majeure de pollution au centre-ville



Source : Gagnon et coll., 2008

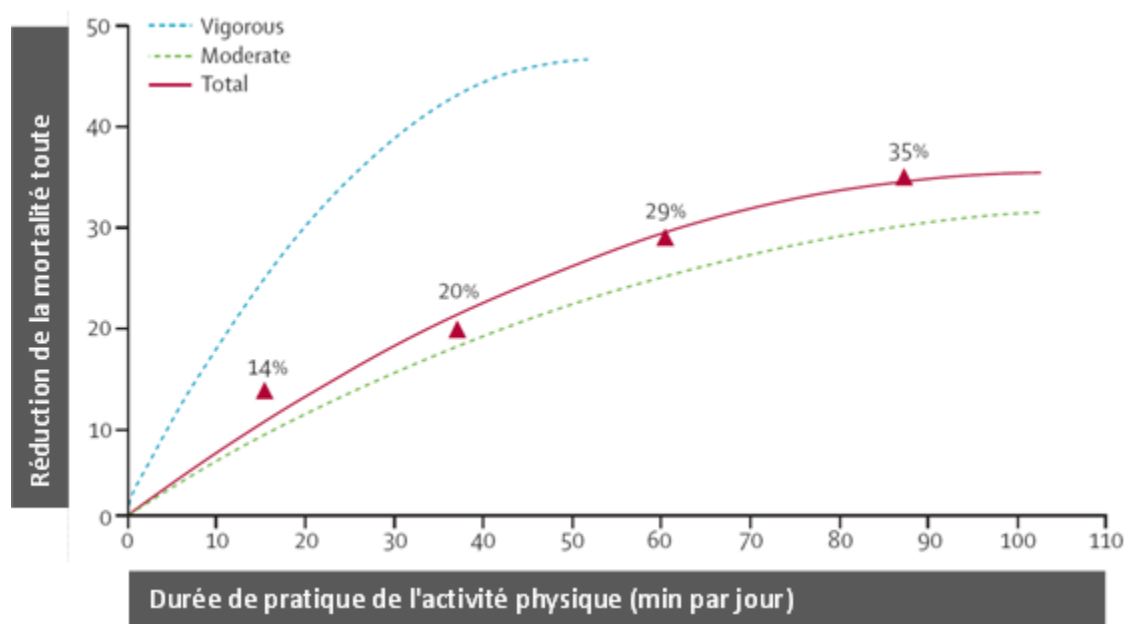
Lors de l'événement *En ville sans ma voiture*, les mesures de qualité de l'air effectuées ont démontré une réduction de 70 % du monoxyde d'azote pour le quadrilatère fermé à la circulation automobile (figure 1). Ces résultats viennent appuyer, une fois de plus, le fait que le transport motorisé est une source majeure de pollution atmosphérique au centre-ville de Montréal (Gagnon et coll., 2008). Ainsi, les interventions visant à réduire l'usage de véhicules motorisés en ville contribuent grandement à améliorer la qualité de l'air. La forte fréquentation des piétons sur la rue Sainte-Catherine (21 840 piétons et 5 400 voitures au coin de Peel et Sainte-Catherine, entre 6 h et 18 h 30 au mois de mars 2009¹) soutient des choix structurants au profit d'une maximisation des aménagements pour le transport actif et collectif.

¹ Ville de Montréal, portail données ouvertes, 2014.

Augmenter l'activité physique

Les recherches montrent qu'au moins 30 minutes d'activité physique par jour peuvent apporter des gains importants pour le maintien de la santé de la population et sur la réduction de la mortalité (figure 2). La marche peut agir comme facteur de protection pour les maladies chroniques comme les maladies cardiorespiratoires, le diabète, l'obésité, certains cancers sans compter divers effets bénéfiques sur la santé mentale (Kino Québec, 1999). La marche, que ce soit à des fins de déplacement, pour le magasinage ou les loisirs, est une activité physique simple et relativement accessible. Toutefois, des aménagements favorables améliorent grandement sa fonctionnalité, son confort, sa convivialité et sa sécurité.

Figure 2. L'effet de la pratique d'activité physique sur la mortalité



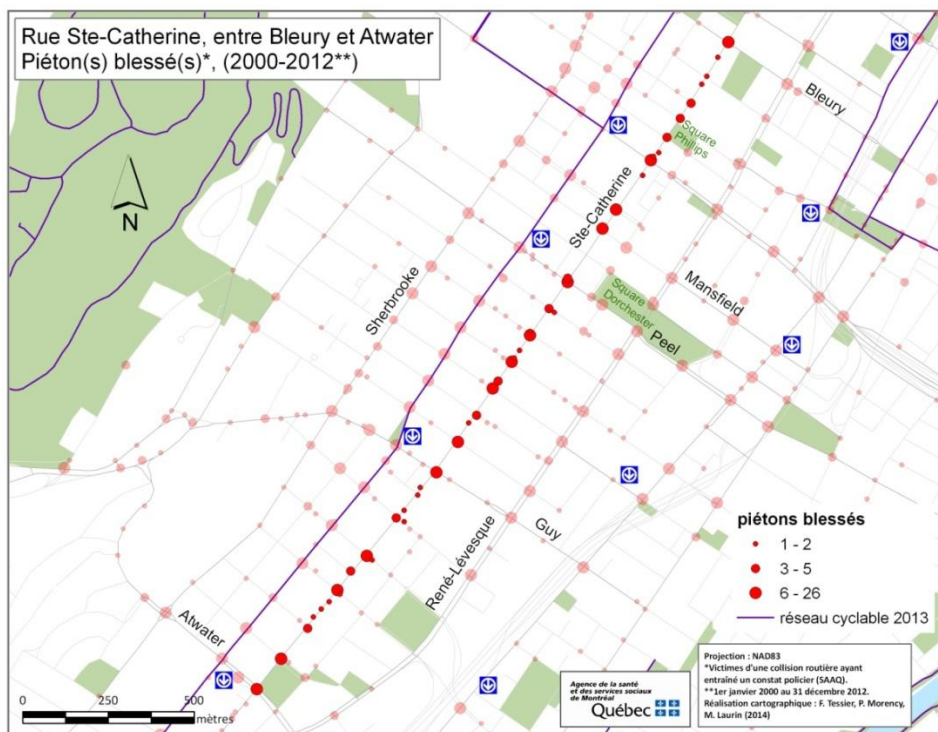
Source : Wen et coll., 2011

Lorsque les aménagements de l'emprise publique et des lieux urbains encouragent la marche, les occasions de pratiquer cette activité physique dans la vie quotidienne se voient nécessairement augmentées. Dans ce contexte, un plus grand nombre de personnes seront incitées à adopter la marche comme mode de déplacement (Ewing et Cervero, 2010). La rue Sainte-Catherine Ouest pourrait bénéficier d'aménagements structurants pour les piétons afin de redevenir un véritable lieu de vie attrayant pour la clientèle commerciale et agréable pour les différents types d'utilisateurs qui la fréquentent.

Réduire les traumatismes routiers

La géolocalisation des piétons blessés par des véhicules motorisés sur la rue Sainte-Catherine et dans son quadrilatère montre que le nombre de blessés est important et se concentre principalement aux intersections des rues à fort débit véhiculaire (figure 3). De façon générale, quatre principales causes explicatives des accidents de la route se démarquent du point de vue populationnel : le volume de circulation motorisée, la vitesse des véhicules lors de la collision, les conflits aux intersections et l'absence d'aménagement de sécurité efficace.

Figure 3. Piétons blessés par des véhicules motorisés sur la rue Sainte-Catherine (2000-2012)

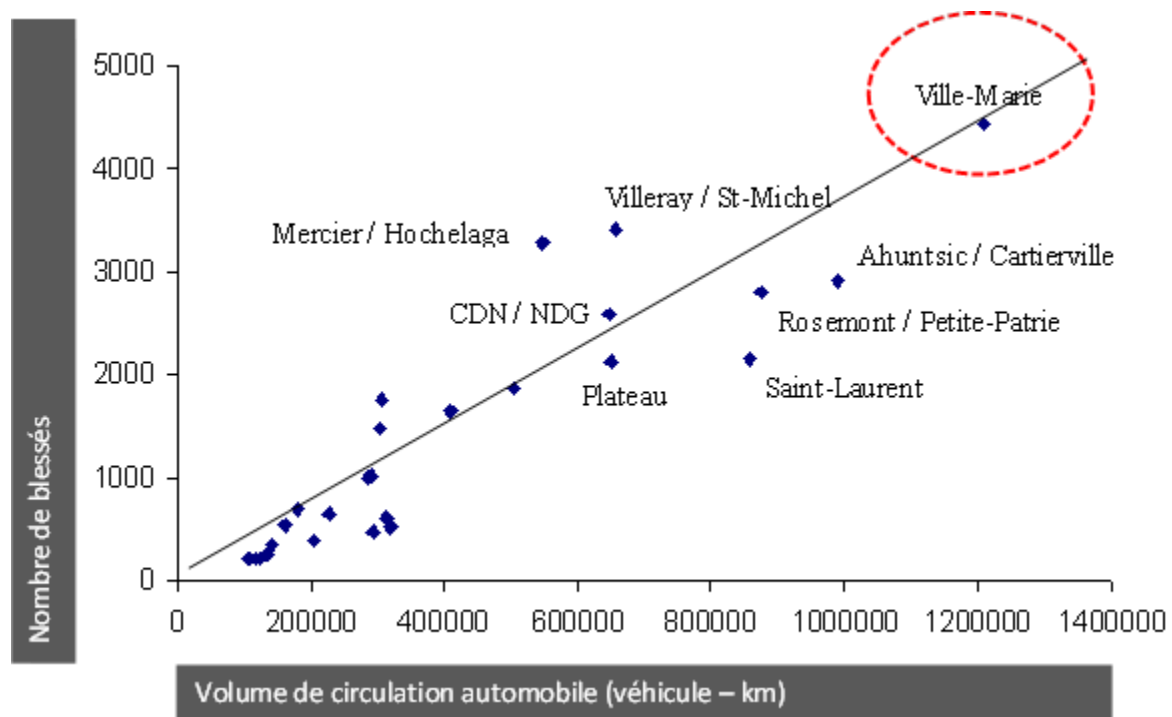


Source de données : Rapports d'accident policiers, SAAQ. Production F. Tessier, P. Morency, DSP de Montréal 2014

Il existe une relation très forte entre le nombre de kilomètres parcourus sur un territoire et le nombre de blessés de la route. La figure 4 illustre de façon évidente que l'augmentation du nombre de blessés de la route est corrélée avec l'accroissement du volume de circulation motorisée. La rue Sainte-Catherine est comprise dans les limites de l'arrondissement Ville-Marie, où les volumes de circulation sont les plus élevés à Montréal et au Québec. Ces données probantes démontrent la nécessité de réduire le volume de circulation motorisée au centre-ville de Montréal et viennent justifier les actions privilégiant le transport actif et collectif dans le projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Les usagers (clients, passants, touristes, etc.) pourront ainsi profiter de l'offre variée de commerces et d'activités en sécurité. De plus, la trame viaire de forme orthogonale avec des intersections à quatre branches qui se trouve le long de la rue Sainte-Catherine peut avoir pour effet d'accroître le risque de conflits entre les usagers de la route. Quel que soit le scénario choisi pour le réaménagement de Sainte-Catherine Ouest, il est essentiel de revoir le traitement des intersections et d'y aménager des mesures d'apaisement de circulation et de sécurisation pour le transport actif.

Figure 4. Relation entre le nombre de blessés de la route et le nombre de véhicules kilomètres parcourus, selon les arrondissements montréalais



Source de données : C. Morency (O-D 1998); Urgences-santé (1999-2003); analyse et production P. Morency, DSP de Montréal

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest, prévu en deux phases, pour un corridor totalisant 2,2 km, constitue une excellente occasion de développer un projet de redynamisation urbaine qui allie développement économique, réfection d'infrastructures souterraines et réorientation vers la mobilité durable afin de générer des bénéfices importants pour la santé humaine et celle de la planète.

2. LA DÉMARCHE DE CONSULTATION ET LE MATÉRIEL DIFFUSÉ

Plusieurs séances de consultation (sondages, groupes de discussion, forums, etc.) se sont récemment tenues sur l'avenir de la rue Sainte-Catherine Ouest. Ces activités ont permis de sonder les préoccupations de la population investies dans le projet. Néanmoins, malgré le bien-fondé d'une telle démarche, au moins trois lacunes sont à mentionner, car elles réduisent l'apport des parties prenantes en limitant la compréhension des tenants et aboutissants associés au projet.

Lignes directrices du projet

Les lignes directrices dégagées par la Ville de Montréal, issues des grands thèmes ciblés lors des différents exercices de consultation, présentent certaines faiblesses. Ce référentiel est à la base du processus de réflexion. Il oriente le parti urbanistique et les propositions d'aménagement qui en découlent. Ainsi, dans le but de soutenir les aménagements durables, il aurait été souhaitable que les lignes directrices reflètent une prise de position affirmée en faveur du principal utilisateur et acteur économique de la rue : le piéton. Tout usager (consommateurs, visiteurs, travailleurs, promeneurs, etc.) qui se rend sur une rue commerciale, quel que soit son mode de déplacement initial, devient piéton au moins en fin de parcours. Ce principal utilisateur de la rue doit bénéficier d'aménagements confortables, sécuritaires et attrayants dans le but de maximiser son expérience. Il aurait aussi été pertinent d'y retrouver des balises précises entourant la santé de la population et environnementale, les déplacements en vélo et en transport collectif, les types d'aménagement, les aspects saisonniers, les différentes clientèles, etc.

Disponibilité de données

Devant un projet d'une telle ampleur, la réalisation d'une analyse urbaine approfondie s'avère essentielle. Les parties prenantes devraient avoir accès à des données sur différents thèmes afin de mieux cerner les enjeux et de faire état de la complexité de la situation pour fournir des avis éclairés et innovants. Toutefois, les quelques données qui ont été rendues disponibles sont souvent imprécises, peu contextualisées ou tout simplement absentes. Par exemple, il manque des informations sur plusieurs sujets: l'état précis de l'offre du stationnement au centre-ville, les taux d'occupation des locaux commerciaux, des études sur la circulation automobile et sur les déplacements cyclistes et piétonniers, les types d'usagers de la rue en fonction de l'heure, des saisons et des événements, des esquisses des ambiances urbaines propres à chaque segment, un diagnostic du potentiel piétonnier sécuritaire, etc.

Programme fonctionnel et technique

La représentation visuelle de type « coupes et plans de rue » pour présenter les options d'aménagement nous apparaît mal adaptée en fonction des diverses réalités et des multiples dimensions qui s'opèrent pour cette rue emblématique, longue de 2,2 km. Les scénarios d'aménagements gagneraient à être réfléchis et présentés en fonction des corridors de déplacement, des interventions aux intersections, des espaces publics, de la largeur de la rue et de la volumétrie des bâtiments, du cadre bâti, des dynamiques commerciales, etc.

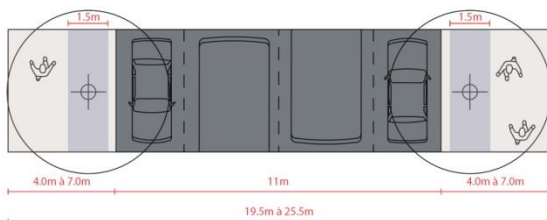
De plus, la DSP est également préoccupée par l'absence de proposition offrant une piétonnisation complète. Les scénarios présentés, qui sont assez similaires tout en proposant une gradation des mesures, n'offrent pas un réel éventail de solutions qui alimenterait la réflexion, susciterait des propositions innovantes et aiderait la Ville et ses consultants à développer un projet plus visionnaire et ambitieux.

Le bref programme fonctionnel et technique des 4 scénarios à partir duquel la Ville invite la population et les parties prenantes à se prononcer, couplé à des données limitées, voire absentes, comme mentionné précédemment, diminue la profondeur et la rigueur de la consultation publique.

Regard critique sur les quatre scénarios

Les quatre options (A-B-C-D) proposées par la Ville dans le cadre de cette démarche de consultation sont étudiées à la lumière de la grille d'analyse de santé publique en lien avec le transport exposée précédemment. Les commentaires formulés sont regroupés en fonction des limites [-] et des forces [+] associées à chacun des scénarios.

OPTION A – Rue à double sens



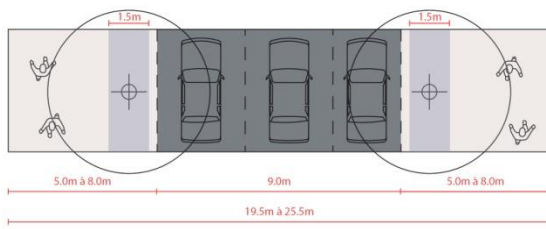
[+]

- bonne desserte en transport collectif, rue à double sens (ce qui amène une accessibilité supérieure et de meilleurs déplacements en surface pour de courtes distances)

[-]

- trottoirs étroits et peu d'amélioration notable pour les piétons (confort, sécurité, fonctionnalité)
- augmentation du nombre de conflits aux intersections et du risque de collision (rue à double sens)
- aucune réduction du volume de circulation motorisée (beaucoup d'espace pavé dédié à la voiture, incluant les espaces de stationnement)

OPTION B – Trottoirs élargis



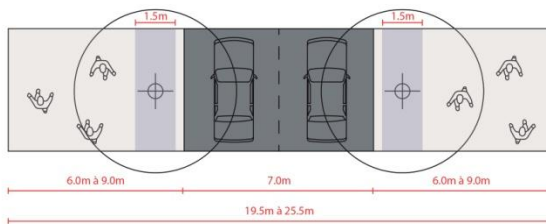
[+]

- plus de confort pour les piétons (trottoirs élargis)

[-]

- desserte en transport collectif sur rue peu efficace (sens unique)
- pas de réduction notable de la capacité routière
- conflits aux intersections toujours possibles

OPTION C – Trottoirs maximisés



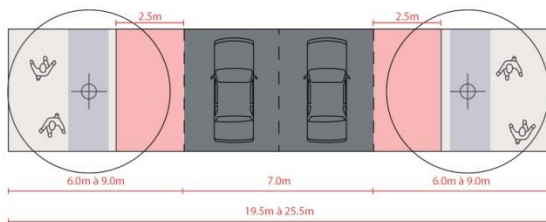
[+]

- bonne largeur de trottoirs et meilleur confort
- potentiel pour l'installation de mobilier urbain distinctif, plus de flexibilité pour l'offre commerciale et culturelle, etc.

[-]

- desserte de transport collectif peu efficace (sens unique)
- aucune réduction de la capacité de circulation motorisée
- risque de congestion lors de l'arrêt des véhicules effectuant la descente de passagers ou des livraisons
- conflits aux intersections toujours possibles

OPTION D – Rue avec des espaces multifonctionnels



[+]

- large espace (rue) disponible pour la piétonnisation et l'intégration d'un transport collectif de surface

[-]

- trottoirs étroits et peu d'amélioration notable pour les piétons (confort, sécurité, fonctionnalité)
- option offrant de la flexibilité essentiellement pour les déplacements motorisés : la zone tampon (banquette) scinde en deux l'espace et vient créer un obstacle majeur à l'élargissement du corridor piéton (capacité, accessibilité et fonctionnalité)
- la place de l'automobile prédomine (très similaire à l'état actuel de la rue)

Les quatre options d'aménagement proposées pour l'avenir de la rue Sainte-Catherine Ouest ne permettent pas, dans leurs formes actuelles, l'atteinte de bénéfices durables de santé publique. Aucun des scénarios présentés n'améliore de manière significative la pratique d'activité physique, la réduction du volume de circulation motorisée, les efforts en vue d'un transfert modal vers les transports actifs et collectifs, l'atténuation des conflits entre usagers de la route et la diminution du nombre de traumatismes routiers dans le centre-ville de Montréal.

Un scénario alternatif et durable est souhaitable pour revoir la mobilité dans ce secteur des affaires et faire du réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest un projet emblématique d'une ville historique, de classe mondiale comme Montréal pour le 21^e siècle.

3. LE SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT ALTERNATIF ET DURABLE

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest est un projet qui peut rejoindre plusieurs objectifs : développement durable et mobilité active, réfection des infrastructures souterraines et redynamisation économique et commerciale. Pour entraîner des bénéfices sur la santé (plus particulièrement améliorer la qualité de l'air, augmenter l'activité physique et réduire les traumatismes routiers), de nouvelles mesures doivent être implantées pour diminuer la place de l'auto solo en ville et augmenter les déplacements actifs et collectifs. Dans ce contexte et en tenant compte des principaux facteurs jugés susceptibles d'améliorer la fréquentation de la rue, **la DSP de Montréal adopte une position affirmée pour une piétonnisation permanente du corridor Sainte-Catherine compris entre les rues De Bleury et Atwater, incluant une offre en transport collectif bidirectionnel de surface.**

La piétonnisation de la rue Sainte-Catherine Ouest demande de rediriger la circulation automobile vers les principales artères qui bordent le corridor. Ceci implique aussi de requalifier 484 cases de stationnement sur rue pour l'ensemble du projet (CRE-MTL, 2014). Par contre, l'accessibilité au secteur ne sera pas diminuée, car plus de 12 500 places de stationnement hors rue sont actuellement disponibles, ce qui correspond à 96 % de l'offre globale de stationnement dans le quadrilatère entourant le projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. Une ligne de métro avec plusieurs stations dessert le corridor et deux pistes cyclables sont à proximité.

Le renouvellement de la rue Sainte-Catherine Ouest pourrait se traduire par un projet audacieux basé sur les trois composantes du développement durable (économique, sociosanitaire et environnementale), comme le stipulent d'ailleurs les différents documents traitant de développement durable à la Ville de Montréal.

Pour une vision plus audacieuse et durable de Sainte-Catherine

Selon notre vision, la rue Sainte-Catherine Ouest est piétonne, les voies de circulation dédiées à l'automobile font maintenant place à des aménagements fonctionnels, conviviaux et sécuritaires pour les piétons. Le caractère distinctif et patrimonial de la rue est mis en valeur. Une desserte en transport collectif bidirectionnel de surface permet des déplacements efficaces, accessibles et sécuritaires. La population et les visiteurs ont accès plus facilement à l'offre commerciale et culturelle variée que l'on retrouve sur les différents segments de la rue. Les horaires de livraison sont respectés et permettent une bonne gestion de la réception de la marchandise. Les terrasses commerciales sont en grand nombre et des espaces permettent la détente et les échanges (places publiques, placettes, placotoires, etc.).

Des marchés fermiers offrant des fruits, légumes frais et produits du terroir prennent place régulièrement dans l'espace public. La rue est animée à toute heure du jour et de la nuit et des activités sont pensées à la fois pour les saisons estivales et hivernales. Les gens y restent plus longtemps pour faire des achats, se divertir, flâner ou profiter des biens faits d'une promenade urbaine.

Du mobilier urbain distinctif, fonctionnel et novateur est installé et les principes d'aménagement sécuritaire et d'accessibilité universelle sont appliqués sur l'ensemble de la rue Sainte-Catherine. Les vélos « roulent au pas » sur la rue et les intersections sont apaisées et sécurisées. On y retrouve, du verdissement, de nombreux stationnements pour vélos et une offre optimisée pour les espaces de stationnement hors rue. Des débarcadères pour personnes à mobilité réduite sont accessibles sur les axes transversaux et un jalonnement pour les piétons, bien implanté, informe sur la durée de trajets. D'ailleurs, la signalétique de l'ensemble du secteur est complètement revue pour mieux identifier les entrées de métro, la distance vers un lieu d'intérêt, un parcours patrimonial, le nombre de places de stationnement disponibles dans les différents parcs souterrains, etc. La rue Sainte-Catherine est prospère, agréable, sécuritaire et attrayante. Ce scénario que propose la DSP de Montréal permet de positionner Sainte-Catherine de façon remarquable dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Des pratiques inspirantes dans d'autres villes nord-américaines

D'autres villes ont elles aussi été confrontées à différentes problématiques de développement commercial et de travaux d'infrastructure d'envergure qui les ont amenées à poser des choix judicieux et innovants pour le réaménagement de rues commerciales. Plusieurs villes ont des rues commerciales complètement piétonnes avec ou sans transport collectif intégré sur rue.

La ville de Burlington au Vermont a aménagé la rue Church avec une piétonnisation permanente depuis le début des années 1980. Parmi les facteurs de succès de cette rue, on retrouve un programme d'animation sur rue à l'année, plus de 4 000 places de stationnement disponibles sur les rues adjacentes et une association d'affaires *Church Street Marketplace District Commission* dûment constituée qui veille à la gestion, aux opérations et aux activités de promotion.

Le *Nicollet Mall* à Minneapolis au Minnesota connaît aussi beaucoup de succès. Dans cette agglomération de plus de 3 millions d'habitants où les hivers ressemblent en grande partie à ceux de Montréal, cette rue commerciale de type *transit mall*, c.-à-d. qu'une ligne de bus à haute fréquence passe sur la rue en plus des piétons, est entourée de plus de 34 000 millions de pieds carrés de bureaux. Du mobilier urbain et des événements réguliers (ex. : marché fermier) prennent place dans les espaces publics. Plus de 6 550 places de stationnements sont à proximité.

La *16th Street Mall* à Denver au Colorado offre une rue commerciale piétonne avec un espace dédié au transport collectif qui permet d'accéder gratuitement à différentes sections de cette rue commerciale dynamique. Du mobilier urbain (ex. : bancs décorés, tables avec jeux d'échecs, diverses plantations, supports à vélo et panneaux indiquant les attractions locales) donne du caractère à la rue et complète l'attrait commercial de cette artère fortement achalandée.

Les conditions de succès

Pour Judge (2013), le succès d'une rue commerciale piétonne est lié à un fort achalandage de touristes et la présence d'importants générateurs de déplacement de piétons comme le sont les universités, les hôpitaux et les tours d'habitation. Cette population fréquente la rue en plus des autres types d'utilisateurs qui viennent pour magasiner ou pour travailler dans les immeubles de bureaux. Une variété de fonctions urbaines complémentaires, des commerces diversifiés et de qualité, des restaurants et des lieux d'activités culturelles et de divertissement assurent un achalandage régulier environ 18 heures par jour.

L'artère commerciale constituée d'îlots assez petits, un réaménagement approfondi de la rue pour assurer le confort et l'attrait et rehausser son identité, une desserte en transport en commun efficace et une bonne offre de stationnement à proximité de la rue commerciale sont aussi au nombre des incontournables de la réussite d'une rue commerciale piétonne. Ces facteurs de succès sont tous présents sur la rue Sainte-Catherine Ouest.

De plus, pour cet auteur ayant étudié plusieurs *pedestrian* et *transit malls* aux États-Unis, d'autres facteurs revêtent une certaine importance, par exemple : l'intégration d'un programme d'animation dynamique, des mesures de verdissement et d'amélioration des façades, des aménagements conformes aux principes d'accessibilité universelle et une société regroupant les places d'affaires et les commerces qui coordonne la gestion des activités, les améliorations régulières et l'entretien sur la rue assurent l'attrait des espaces publics. Sainte-Catherine Ouest possède déjà de nombreux atouts porteurs de succès et pourrait avantageusement être l'objet d'un réaménagement visionnaire axé sur la mobilité durable et le succès commercial.

L'environnement piéton comme moteur économique

Les bénéfices économiques des quartiers et des rues qui attirent les piétons sont appréciables. Selon une enquête menée auprès d'investisseurs immobiliers dans trente grandes villes américaines, les commerces présents dans 558 zones urbaines détenant un fort potentiel piétonnier (walkable urban places) montrent une localisation attrayante qui favorise les activités commerciales et se traduisent par des baux commerciaux compétitifs (Leinberger et Lynch, 2014). Parmi les villes qui présentent les « scores » les plus élevés au *City Prosperity Index* développé par l'ONU-Habitat figurent des municipalités qui ont misé sur l'aménagement des rues où les déplacements actifs et collectifs sont prédominants et améliorent la qualité de vie et la productivité. Ce qui fait conclure à l'ONU-Habitat (2013 : 95) que :

« Promoting streets for all, particularly for pedestrians, cycling and public transport are driving the wheel of urban prosperity towards prosperous streets, streets that promote infrastructure development, enhance environmental sustainability, support high productivity and promote quality of life, equity and social inclusion. ».

La vitalité économique de la rue Sainte-Catherine Ouest pourrait donc avantageusement bénéficier d'un réaménagement axé sur les espaces publics conviviaux de qualité, une piétonnisation permanente et un transport collectif de surface assurant l'efficacité des déplacements sur l'ensemble du corridor.

CONCLUSION

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest est un projet d'envergure qui rejoint plusieurs objectifs. Néanmoins, pour relever avec succès les défis d'innovation qu'exige une rue aussi emblématique que Sainte-Catherine et pour générer des bénéfices quant à l'amélioration de la qualité de l'air, l'augmentation de l'activité physique et la réduction des traumatismes routiers, une vision affirmée en faveur des transports actifs et collectifs apparaît essentielle.

La DSP recommande à la Ville de Montréal et ses partenaires de développer un scénario d'aménagement final qui inclut une piétonnisation permanente du corridor Sainte-Catherine, compris entre les rues De Bleury et Atwater, intégrant une offre en transport collectif bidirectionnel de surface. La rue Sainte-Catherine présente l'ensemble des conditions de succès pour implanter ce scénario. Les gains escomptés sont économiques, sociosanitaires, culturels et environnementaux.

Ce nouveau projet répond parfaitement aux orientations maintes fois affirmées par la ville de Montréal en matière de développement durable². La Direction de santé publique offre sa collaboration à la Ville de Montréal dans le cadre de la finalisation du *Projet Sainte-Catherine Ouest* qui sera présenté à la population à la fin de l'année.

² Ville de Montréal. Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010 |2015. ENSEMBLE POUR UNE MÉTROPOLE DURABLE.

RÉFÉRENCES

- Direction de santé publique (2006). Le transport urbain, une question de santé : Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.
- Gagnon, C., D. Boulet et R. Mallet (2008). Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2008, Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement. Direction de l'environnement et du développement durable, Division de la planification et du suivi environnemental, RSQA, 8 p.
- Ville de Montréal (2014). Projet de la rue Sainte-Catherine Ouest : proposition préliminaire de partage de la rue pour discussion.
- Thibault, Guy pour Kino Québec (1999). Quantité d'activité physique requise pour en retirer des bénéfices pour la santé. Synthèse de l'avis du Comité scientifique de Kino-Québec et applications. Gouvernement du Québec.
- Wen et coll. (2011). Minimum amount of physical activity for reduced mortality and extended life expectancy: a prospect cohort study, *The Lancet*, vol 378, vol 9798.
- Ewing, Reid. Cervero Robert (2010). Travel and the Built Environment. A Meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76 : 3, pp265-294.
- CRE-Montréal (2014). Portrait du stationnement – Sainte-Catherine Ouest. Document de travail.
- Judge, Cole E. (2013). The Experiment of American Pedestrian Malls: Trends Analysis, Necessary Indicators for Success and Recommendations for Fresno's Fulton Mall . Fresno Future Conference Strong Cities, Strong Communities Downtown Fresno Partnership, November.
- Leinberger, C. et Lynch, P. (2014). Foot traffic ahead : Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros. The George Washington University School of Business.
- ON_Habitat (2013) Streets as public spaces and drivers of urban prosperity. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat).

**Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal**

Québec 