

**Projet de réfection de la rue Sainte-Catherine Ouest :
À une rue d'exception, des mesures d'exception**



Octobre 2014

TABLE DES MATIÈRES

Préambule	3
Introduction.....	3
1) UNE IDENTITÉ UNIQUE ET UNE PERSONNALITÉ HÉTÉROCLITE À PROTÉGER	4
A. Miser sur les forces de la rue Sainte-Catherine	5
La diversité des acteurs	5
Des résidents et des travailleurs en croissance.....	5
B. Moderniser la rue et renforcer son environnement d'affaires.....	10
Améliorer l'expérience du piéton.....	10
1 ^{er} principe d'aménagement : des espaces publics à la hauteur d'une ville de design	11
2 ^e principe : un stationnement de proximité optimisé et facilité	13
3 ^e principe : une rue Sainte-Catherine moderne dans une stratégie de ville intelligente	14
4 ^e principe : une mise en valeur des façades et du patrimoine architectural.....	16
5 ^e principe : un aménagement qui fait place aux haltes de repos et à la culture sur rue.....	16
2) DES TRAVAUX ET UNE GESTION EXEMPLAIRES.....	17
A. Une gestion efficiente des travaux de la Sainte-Catherine	17
B. Une communication étroite entre les partenaires et une signalisation constante pour les usagers.....	18
C. Une compensation pour les commerçants	18
D. Une mise en valeur du chantier	19
Conclusion	19

PRÉAMBULE

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain compte plus de 7 000 membres. Sa mission est d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité de la métropole. La Chambre s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

INTRODUCTION

Sainte-Catherine est une artère symbolique de Montréal et de son centre-ville. Elle a traversé les décennies et les siècles, devenant une icône et une vitrine pour notre métropole. Elle s'est forgé une identité propre, traversant des quartiers hétéroclites où se côtoient une multitude d'organismes et de commerces, des boutiques spécialisées aux grandes enseignes commerciales, en passant par les restaurants, salles de spectacles et cinéma, universités et bureaux, mais aussi lieux de culte, galeries d'art, etc.

La rue Sainte-Catherine est également réputée pour son ambiance et la fébrilité urbaine qu'on y retrouve, de jour comme de soir. Un nombre élevé de véhicules et de piétons s'y croisent, bien souvent dans une espèce de « chaos fonctionnel ». À telle enseigne qu'elle s'est dotée d'une identité propre et notoire, unique au Canada. Se promener, magasiner, travailler, se divertir, étudier, habiter sur la rue Sainte-Catherine est une expérience en soi.

Aujourd'hui, « la Sainte-Catherine » est indéniablement LA rue commerciale de Montréal. En outre, son influence déborde largement de la rue elle-même, pour se propager aux rues transversales et à l'ensemble de la vie du centre-ville de la métropole su Québec.

Toutefois, la rue Sainte-Catherine est aussi une infrastructure vieillissante. Ses bases souterraines ont montré d'importants signes de faiblesse qui ont entraîné des fermetures d'urgence au cours des dernières années. Les équipements municipaux en surface sont souvent désuets, voire vétustes. Mais surtout, sa trame commerciale s'est détériorée en plusieurs endroits. De fait, la Sainte-Catherine a souffert de la vitalité d'autres pôles de services commerciaux, sur l'île de Montréal et dans les banlieues nord et sud. On observe maintenant que l'offre diversifiée de magasinage, de restauration et de salles de spectacles de qualité s'étend désormais à d'autres endroits. Ainsi, des secteurs commerciaux comme le Quartier DIX30 à Brossard, ou encore le Centropolis non loin du Carrefour Laval, ont récemment attiré des types d'établissements qui, historiquement, se seraient plutôt établis sur la rue Sainte-Catherine.

Certes, le développement de ces pôles de services de qualité en périphérie témoigne du dynamisme de la métropole et répond à des besoins réels exprimés par la population. Toutefois, il peut entraîner un affaiblissement du centre-ville si les Montréalais et les habitants de la

banlieue cessent de se diriger vers le centre-ville de Montréal pour leur magasinage ou leur divertissement. Or, il n'y a aucun doute dans notre esprit : la puissance économique de la région métropolitaine de Montréal ne pourra se développer si on laisse son centre s'affaiblir.

À l'aube du 375^e anniversaire de Montréal, il était donc urgent de repenser la rue Sainte-Catherine pour lui donner les atouts nécessaires à son succès et à sa vitalité. On ne pouvait laisser dépérir cette vitrine de Montréal que des millions de visiteurs, locaux et internationaux, viennent arpenter.

Nous saluons à ce propos le leadership de la Ville de Montréal, qui a entrepris une démarche globale pour cette artère emblématique. La tâche n'en demeure pas moins ardue, et nous ne pouvons pas nous permettre de manquer ce rendez-vous qui aura des répercussions historiques sur la vitalité économique, l'identité et la capacité d'attractivité de la métropole.

Le mémoire présenté ci-dessous s'appuie sur les commentaires, les espoirs et les critiques récemment formulés par les membres de la Chambre. Il propose des actions qui permettraient de renforcer l'identité de la rue Sainte-Catherine, entre la rue De Bleury et l'avenue Atwater. Il insiste également sur les moyens qui devront être mis en œuvre pour faciliter la réalisation du chantier et limiter les répercussions négatives sur les commerçants durant les travaux.

1) UNE IDENTITÉ UNIQUE ET UNE PERSONNALITÉ HÉTÉROCLITE À PROTÉGER

La rue Sainte-Catherine est dotée d'une identité propre. Elle s'est forgé un caractère exceptionnel, que nous ne retrouvons nulle part au Québec. Elle est à la fois une destination commerciale et un lieu de divertissement à travers ses milliers de commerces et restaurants, une destination de savoir par la présence d'universités et de musées, une destination de travail en raison des multiples tours de bureaux qui la constituent ou la côtoient de très près. La présence de nombreuses églises en fait même un lieu de culte.

Mais bien que mythique, cette artère emblématique subit de plein fouet la concurrence directe des grands centres commerciaux situés en périphérie du centre-ville et en banlieue. La rue Sainte-Catherine voit l'attractivité de ses grandes enseignes diminuer, le caractère unique de ses commerces s'estomper, et les offres culturelles si singulières à Montréal « s'exporter » partout dans le Grand Montréal. Si bien que, malgré les dizaines de milliers de travailleurs qui y convergent jour après jour, la trame commerciale de la Sainte-Catherine laisse entrevoir une fragilité grandissante. Le temps est venu de repenser la rue Sainte-Catherine pour renforcer son pouvoir d'attractivité et sa performance économique.

Le renforcement de la Sainte-Catherine pose un défi particulier qu'on ne retrouve pas dans certains projets de redéploiement commerciaux urbains qui ont connu du succès. Il n'y a pas d'entité unique responsable du développement commercial, qui aurait comme pouvoir de déterminer le type de commerce invité à s'y établir. Contrairement aux centres commerciaux, personne, pas même la Ville, ne peut décider quelle grande bannière peut s'y établir et ainsi attirer des foules qui y découvrirait alors des boutiques uniques, des artisans locaux, des marques spécifiques. De fait, la Sainte-Catherine est un lieu où chaque propriétaire détermine la stratégie de mise en valeur de ses espaces, dans le respect des plans d'urbanisme définis par la Ville.

Ce défi particulier est cependant largement compensé par quatre atouts uniques et non reproductibles à court terme. D'abord, on y retrouve une extrême densité de travailleurs qui y convergent chaque jour, auxquels s'ajoutent des milliers d'étudiants durant l'année scolaire. À cela s'ajoutent, surtout sur la partie ouest, des zones résidentielles déjà densément peuplées, mais auxquelles s'ajoute encore une offre de condos en pleine effervescence. Ensuite, c'est un secteur doté d'une desserte unique en transport en commun, tout particulièrement au cœur du réseau de métro. Enfin, on y retrouve, sur rue ou à proximité, des équipements sportifs et culturels qui ont une portée régionale, voire provinciale.

Force est de constater que cette icône commerciale a néanmoins perdu de son lustre d'antan : des trottoirs étroits et délabrés, une offre de stationnement restreinte dont l'accès est dispendieux et souvent laborieux aux heures de grande affluence, une circulation rendue pénible par la multitude et la succession de travaux, un mobilier urbain désuet qui ne fait pas honneur à la créativité de notre ville, etc.

Toutes ces faiblesses peuvent et doivent être corrigées.

A. Miser sur les forces de la rue Sainte-Catherine

Plus grande artère commerciale au Canada, la rue Sainte-Catherine est au cœur de Montréal et de son histoire. Aujourd'hui comme il y a près de cent ans, elle bourdonne jour et nuit d'animation, et les lieux de culture, de commerce et de savoir y foisonnent.

La diversité des acteurs

- Universités
- Musées et galeries d'art
- Salles de divertissement : cinéma, théâtre, spectacles
- Centres commerciaux
- Boutiques
- Restaurants, cafés, bars
- Bureaux
- Lieux de culte
- Lieux architecturaux historiques
- Grands magasins

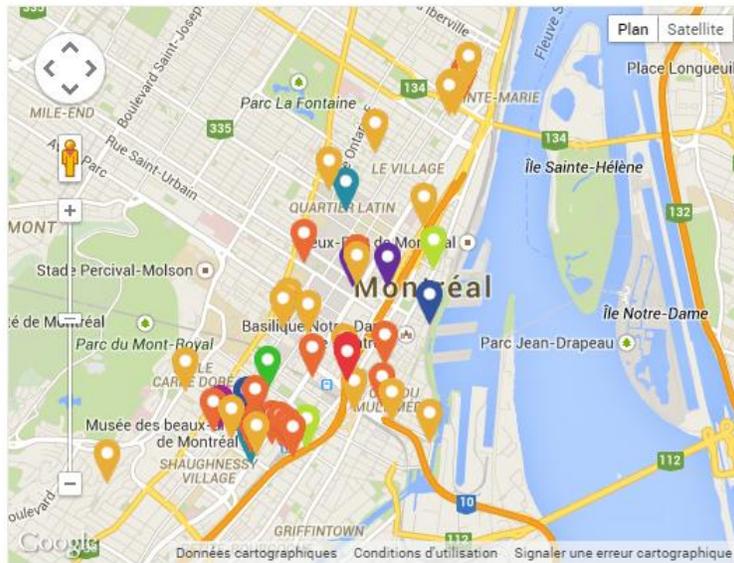
Des résidents et des travailleurs en croissance

La Ville est en construction, comme l'illustre le tableau 1. Jamais Montréal n'a compté autant de grues en action que depuis les deux dernières années.

Tableau 1. Carte des projets immobiliers

Dernière mise à jour : 22 septembre 2014

- Bureaux
- Bureaux et commerces
- Commercial
- Équipement collectif
- Institutionnel
- Résidentiel et bureaux
- Résidentiel, commercial et bureaux
- Résidentiel et commercial
- Résidentiel



Source : Ville de Montréal – Projets immobiliers

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317_97041588&_dad=portal&_schema=PORTAL

On doit d'ailleurs souligner la construction de deux mégahôpitaux, dont l'un est situé à proximité immédiate de la rue Sainte-Catherine. Ils amèneront au centre-ville une masse de travailleurs non négligeable. Fait notable : l'importance des projets de construction en cours. Notons, par exemple, la construction de nombreux projets d'une valeur supérieure à 100 millions de dollars à l'intérieur d'un périmètre plutôt restreint et à proximité de la rue Sainte-Catherine : la Tour Deloitte, la Tour des Canadiens, L'Avenue, le Roccabella et la Tour Altoria/Aimia au square Victoria.

Ce dynamisme s'accompagne également d'une spécificité par rapport à d'autres métropoles nord-américaines : on ne construit pas seulement des tours de bureaux, on réhabilite des secteurs entiers selon le principe du « work, live and play », une philosophie qui favorise la mixité des fonctions d'un quartier. On assiste alors à un repeuplement des environs de la rue Sainte-Catherine.

Projets immobiliers en chantier (permis émis)

Nombre de projets: 68
 Nombre total d'unités résidentielles: 5 806
 Nombre total de chambres d'étudiants: 1 263

Nile-Mercier
 Montréal
 12 septembre 2014

Source: C. I. M. A. R. 2014 et l'Université d'Urbanisme de Montréal

B. Moderniser la rue et renforcer son environnement d'affaires

Le projet de réfection de la rue Sainte-Catherine Ouest doit mener vers le renforcement de son environnement d'affaires afin qu'elle soit plus accueillante pour les piétons, plus fonctionnelle pour les voitures et camions de livraison, plus compétitive pour les commerçants et plus attrayante pour les promeneurs et les visiteurs. On comprend par l'étendue des objectifs qu'un seul et même aménagement ne pourra y remédier. Nous devons penser à un aménagement modulable et multifonctionnel pour satisfaire l'ensemble des parties prenantes du projet et donner ainsi un nouveau souffle à la rue Sainte-Catherine.

Améliorer l'expérience du piéton

La forte densité de piétons rend difficiles, voire dangereux, leurs déplacements à certains croisements de rues. Une partie des visiteurs que la rue n'attire plus se sentent étouffés dans ces espaces restreints et saturés. Dans un contexte de vieillissement de la population, ce constat est préoccupant.

Les rues piétonnes ne sont pas un concept nouveau et plusieurs lieux à Montréal peuvent servir de cas témoins : la rue Prince-Arthur, du boulevard Saint-Laurent à la rue Laval; la rue De La Gauchetière, de la rue Jeanne-Mance au boulevard Saint-Laurent, dans le quartier chinois; la rue McTavish, de la rue Sherbrooke à l'avenue Docteur-Penfield, au campus de l'Université McGill. Ces lieux, qui se caractérisent par une piétonnisation permanente, ont aussi amené les concepts de piétonnisation partielle ailleurs dans la métropole. Si les avis sont partagés sur certains cas de piétonnisation permanente, ils sont plutôt positifs sur deux cas récents de piétonnisation partielle. Ainsi, un sondage de Convercity conduit en 2010 a démontré que les commerçants de la rue Saint-Paul étaient majoritairement satisfaits des résultats de la piétonnisation de la rue en été. Des résultats similaires ont été constatés en 2008 auprès des commerçants de la rue Sainte-Catherine Est.

Il est utile de préciser que le concept de piétonnisation est habituellement justifié par l'impact positif qu'il peut avoir sur la valeur foncière des terrains riverains, tel qu'il est démontré notamment dans une étude récente du Victoria Transport Policy Institute (Colombie-Britannique)¹. Également, une étude réalisée en 2012 dans la région métropolitaine de Portland, en Oregon², démontrait que la fréquence des visites et les sommes dépensées mensuellement sont plus élevées chez les piétons et les cyclistes dans tous les types de commerces, à l'exception des supermarchés. De plus, le nombre plus élevé de visites fait en sorte que ces consommateurs deviennent des habitués des commerces, ce qui permet aux commerçants de mieux connaître le profil de leur clientèle.

L'artère la plus comparable à la rue Sainte-Catherine en termes de longueur est probablement la 16th Street Mall à Denver, aux États-Unis. Cette rue piétonne, longue de deux kilomètres, est devenue une véritable attraction touristique avec ses quelque 300 magasins et 50 restaurants. Mais l'hiver québécois est bien plus rigoureux que celui du Colorado, ce qui constitue un défi de taille en matière de piétonnisation sur une telle distance.

De plus, la piétonnisation ne fait pas consensus au sein de la communauté d'affaires, qui note que plusieurs rues piétonnisées sont des échecs. La rue Sparks à Ottawa ou encore la rue Saint-Joseph dans le quartier Saint-Roch à Québec sont souvent évoquées comme modèles à éviter.

¹ VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE. Mars 2014. Economic Value of Walkability

² OREGON TRANSPORTATION RESEARCH AND EDUCATION CONSORTIUM. Février 2013. Examining Consumer Behavior and Travel Choices.

Les exemples de rue piétonne permettent d'identifier quelques facteurs de succès. Ainsi, pour qu'une piétonnisation soit réussie, il faut s'assurer que :

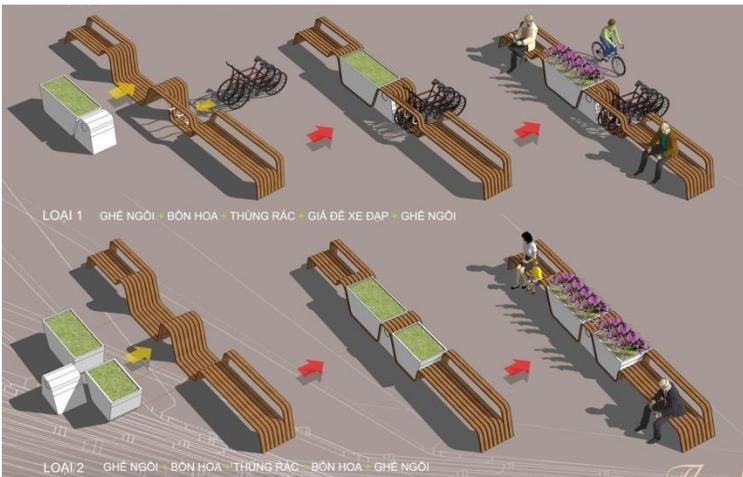
- l'offre de transport en commun soit suffisante et adaptée aux besoins des usagers (des arrêts fréquents et proches les uns des autres);
- les aménagements des espaces publics soient de qualité et incitent au repos et à une certaine flânerie;
- l'offre de stationnement de proximité soit suffisante (voire abondante);
- les heures de livraison et de circulation soient clairement identifiées, communiquées et adaptées aux besoins des commerçants et riverains;
- les impacts sur la vie économique de la zone à piétonniser soient rigoureusement évalués (impact sur l'achalandage, les loyers, le changement de clientèle, etc.);
- l'adhésion des commerçants et riverains au projet est obtenue avant même le début des travaux, qu'elle soit maintenue jusqu'à sa complétion, de même qu'à plus long terme. Cela requiert une excellente communication bidirectionnelle, mais aussi la capacité de faire des ajustements ponctuels, au besoin, et d'effectuer un suivi en continu des impacts des changements;
- les déplacements et la cohabitation entre les piétons, les automobiles, les camions de livraison et les modes de transport en commun soient sécuritaires, et ce, en tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite et des familles avec jeunes enfants.

Pour toutes ces raisons, **la Chambre recommande qu'un concept de piétonnisation modulable soit adopté pour la rue Sainte-Catherine.** Celui-ci doit permettre l'ajout ou le retranchement de certaines sections piétonnes, en longueur comme en largeur, de façon ponctuelle ou saisonnière. Nous ne recommandons pas une piétonnisation complète, même temporaire, au-delà des tronçons où elle est déjà en vigueur, soit dans le Quartier des spectacles et entre Saint-Hubert et l'avenue Papineau. La Chambre recommande cependant que les trottoirs soient systématiquement élargis pour favoriser la fluidité des déplacements piétonniers. Là où la largeur de la rue ne le permet pas facilement, la Chambre recommande que la Ville envisage d'éliminer le stationnement sur l'un des côtés de la rue.

Au-delà du verdissement de l'espace public et de l'implantation de zones de repos, il nous apparaît important de souligner cinq principes d'aménagement capables de renforcer le caractère distinctif de la rue Sainte-Catherine :

1^{er} principe d'aménagement : des espaces publics à la hauteur d'une ville de design

Dans une métropole dont la renommée internationale se définit entre autres par la créativité et son statut de ville UNESCO de design, il est impératif de refléter cette identité directement sur la Sainte-Catherine, et cela jusque dans les détails d'aménagement et de choix du mobilier urbain : design des places, des poubelles, des lampadaires et des bancs, aménagement des places, choix des panneaux d'affichage, des cartes, etc.





Les images ci-dessus ne sont pas des modèles suggérés par la Chambre, mais simplement une illustration des nombreuses possibilités qui s'offrent. **La Chambre recommande que le design figure parmi les critères de premier plan pour le choix des équipements et du mobilier urbain, de même que pour l'aménagement des places.**

2^e principe : un stationnement de proximité optimisé et facilité

La problématique du stationnement revient fréquemment dans les commentaires et les critiques formulés par nos membres. La communauté d'affaires a une perception négative quant à l'accessibilité des places de stationnement au centre-ville de Montréal, en particulier sur et autour de la rue Sainte-Catherine Ouest. Est-ce en raison d'un manque de places ou d'une sous-utilisation des espaces de stationnement disponibles? La Ville a commandé une étude exhaustive sur ce sujet, et les résultats obtenus devront être intégrés à la réflexion actuelle. Il est important de bien comprendre les besoins en stationnement versus l'offre actuelle pour évaluer l'impact de l'élargissement des trottoirs sur le retrait potentiel, sur certains tronçons, des espaces de stationnement sur un côté de rue, voire sur les deux.

La Ville de Montréal a annoncé son intention de se doter d'une politique intégrée de stationnement. La Ville utilise déjà un système de jalonnement dynamique de stationnement. Celui-ci a toutefois été mis en place pour les espaces de stationnement publics, excluant les places de stationnement le long des trottoirs. Or, pour être efficace, cette stratégie doit être

élargie et inclure tous les stationnements disponibles. **La Chambre recommande donc que la future politique intégrée de stationnement de la Ville précise les moyens qui seront mis en œuvre pour fournir aux automobilistes une information rapide et en temps réel sur les espaces de stationnement disponibles, souterrains ou non, publics et privés.** La politique devrait aussi s'assurer que ce stationnement sera disponible à un tarif concurrentiel. Nous ne préconisons pas la gratuité, mais un tarif uniforme de cinq dollars pour la soirée et de 10 dollars pour les jours de fin de semaine pourrait convenir.

3^e principe : une rue Sainte-Catherine moderne dans une stratégie de ville intelligente

Il faut penser la rue Sainte-Catherine Ouest en fonction des évolutions technologiques et de ce que la Ville souhaite accomplir en matière de ville intelligente. La rue Sainte-Catherine est une vitrine pour Montréal, un lieu hautement attractif, notamment auprès des jeunes qui ont un penchant pour la technologie. Il faut rendre cet emblème avant-gardiste, et repenser son aménagement selon les tendances modernes et les besoins futurs.

À cet égard, **la Chambre recommande que la Ville examine la viabilité financière d'implanter les technologies suivantes :**

- Installation de trottoirs chauffants, sur toute la longueur ou à certains endroits stratégiques :
 - Technique déjà implantée à Montréal, notamment au Centre de commerce mondial;
- Éclairage des bâtiments avec un contrôle à distance sur le modèle de la Place des Arts;
- Mise en place d'un système de gestion des déchets pneumatique sur le modèle de la Place des Arts afin d'assurer une plus grande propreté des lieux par un fonctionnement 24 h sur 24 h et une diminution des nuisances sonore, olfactive et odorante. Le coût d'investissement étant important, si la Ville n'a pas les moyens de mettre en place un tel projet dès maintenant, les travaux doivent laisser place à l'implantation éventuelle de cette technologie;
- Installation d'un mobilier urbain interactif, dont voici quelques exemples :



Paris – Installation proposant des chaises pivotantes en béton et un écran tactile, par le designer industriel français Mathieu Lehanneur.

New York – Panneaux de signalisation interactifs qui fournissent des informations selon les demandes des passants. Ce panneau peut également afficher en temps réel de l'information sur les centres d'intérêt, le transport, des événements.



Paris – Osmose, espace de vie conçu par l'architecte Marc Aurel où, en plus d'attendre un bus, on peut emprunter un livre, écouter de la musique, recharger son téléphone, etc.



Paris – nAutreville, panneau interactif qui centralise les informations pratiques et événementielles du quartier.

4^e principe : une mise en valeur des façades et du patrimoine architectural

Sainte-Catherine est une rue historique qui a été bâtie au fil du temps et qui détient des joyaux architecturaux méconnus et sous-exploités. La plupart des bâtiments sont la propriété de promoteurs immobiliers privés qui ont la responsabilité d'entretenir et de mettre en valeur ce patrimoine.

Le projet majeur de réfection de la rue est une occasion pour la Ville de créer un environnement propice au ravalement des façades et à leur mise en valeur, que ce soit par l'intermédiaire d'un concours ou d'un programme d'aide. La haute qualité architecturale de cette zone urbaine est ignorée et doit être revalorisée. **La Chambre recommande que la Ville incite les propriétaires, à travers ses programmes existants, à mettre en place des éclairages qui mettent en valeur les façades et les éléments architecturaux du patrimoine et des nouvelles constructions à venir.**

5^e principe : un aménagement qui fait place aux haltes de repos et à la culture sur rue

La rue Sainte-Catherine doit prévoir des espaces de repos à intervalles réguliers pour les promeneurs, qui invitent ces derniers à la flânerie, qui leur permettent d'observer l'atmosphère ambiante de la rue et qui donneraient de la visibilité à notre culture. Le secteur culturel à Montréal est extrêmement important et clé tant pour notre vitalité économique que pour le rayonnement et la visibilité de notre métropole à travers le monde. **La Chambre recommande à la Ville de penser la rue Sainte-Catherine comme une vitrine de plus sur notre culture en prévoyant des espaces pour mettre en valeur des œuvres et des artistes d'ici.**

2) DES TRAVAUX ET UNE GESTION EXEMPLAIRES

Lorsqu'il y a un projet de réfection sur une artère commerciale, les risques de répercussions négatives sur le chiffre d'affaires des commerçants sont bel et bien réels. Nous pouvons penser à des exemples récents, au niveau local, où les commerçants ont été durement touchés par des travaux importants sur des rues névralgiques : avenue du Parc, boulevard Saint-Laurent, chemin de la Côte-des-Neiges, rue Notre-Dame Ouest, etc. Les conséquences d'un chantier qui s'éternise, d'une gestion parfois mal coordonnée de travaux successifs, ou tout simplement d'une ampleur telle que les clients croient les commerces fermés ou inaccessibles, ont un impact négatif profond, parfois irréversible, sur le dynamisme des établissements et, dans le pire des cas, sur les artères commerciales elles-mêmes. À titre d'exemple, plusieurs estiment que le boulevard Saint-Laurent, au nord de la rue Sherbrooke, n'a jamais retrouvé le dynamisme qui caractérisait cette artère centrale avant les travaux majeurs de réfection.

A. Une gestion efficiente des travaux de la Sainte-Catherine

Ce chantier devra être exemplaire, tant dans la rapidité d'exécution que la qualité des travaux opérés et dans la gestion du projet.

Les travaux entourant le projet de construction du Quartier des spectacles ont été magnifiquement orchestrés, et doivent servir de modèle pour l'administration du projet.

La Ville doit notamment tenir compte des éléments suivants dans la gestion des travaux :

- La fragilité de la vitalité économique dans la zone touchée par les travaux de réfection;
- L'envergure du projet, autant par la longueur de la rue en réfection (2,2 km) que par l'ampleur des travaux à réaliser en souterrain et en surface;
- La complexité du projet, qui exigera une coordination exemplaire entre les différents corps de métiers, les commerçants et riverains et l'administration municipale afin d'assurer la réalisation de l'ensemble des travaux dans les meilleurs délais;
- La sensibilité du projet, en raison des expériences récentes de réfection des artères commerciales à Montréal;
- L'attention médiatique accordée au projet, en raison de l'importance stratégique de l'artère;
- La nécessité d'assurer au quotidien une collaboration exemplaire entre les divers experts impliqués dans la planification et la réalisation des travaux;
- Le défi d'établir un juste équilibre entre les impératifs d'une gestion de projet efficace, la gestion des attentes et des pressions populaires et médiatiques sur l'évolution du chantier et l'imputabilité politique du projet.

Dans un tel contexte, **la Chambre recommande que la Ville se dote d'un mécanisme de gouvernance exemplaire pour ce chantier et que le maire de Montréal en fasse un dossier prioritaire dont l'imputabilité finale lui reviendra.** Il appartiendra à la Ville de déterminer si elle choisit d'en confier la gestion au quotidien à un bureau interne dédié ou encore si elle crée un bureau de projet externe. Quelle que soit la formule choisie, la Ville devra s'assurer que les individus en charge détiennent une feuille de route exemplaire et une expertise déjà démontrée. Un chantier d'une telle importance névralgique pour l'avenir économique de la métropole et de son centre réclame la plus grande compétence.

B. Une communication étroite entre les partenaires et une signalisation constante pour les usagers

Des exemples à l'international démontrent que nous pouvons atténuer considérablement les impacts négatifs de travaux de cette ampleur par une communication exemplaire entre les partenaires et auprès de la population. Une image positive de la gestion des travaux est déterminante autant pour les commerçants que pour l'administration en place.

Ce fut le cas à Namur, en Belgique, lors de travaux majeurs sur l'avenue Jean Materne, une artère commerciale importante de la ville. L'administration publique a mis en place plusieurs mesures efficaces entre la première phase du projet, dont les impacts furent très négatifs sur la communauté d'affaires, et la deuxième phase. Cela a eu comme résultat d'amoinrir les désagréments lors de la seconde phase. Prenant note des mesures déployées, **la Chambre recommande :**

- **de revoir la fluidité des canaux de communication entre l'administration, les entrepreneurs, les ouvriers et les commerçants;**
- **de prévoir un arrêt des travaux aux périodes de fort achalandage telles que Noël;**
- **de porter une attention continue durant le projet à la disponibilité de places de stationnement et, au besoin, créer des sites alternatifs de stationnement;**
- **d'assurer un nettoyage régulier de la rue et des trottoirs pour pallier les effets des travaux;**
- **de synchroniser les travaux importants sur les rues avoisinantes de manière à éviter l'étranglement de la circulation automobile;**
- **d'assurer aux abords du chantier une signalisation très visible pour faciliter le déplacement des clients potentiels;**
- **de prévoir dans le design des travaux des dessertes pour les livraisons.**

La visibilité des lieux d'intérêt et la lisibilité des enseignes et des informations nécessaires aux déplacements des usagers doivent être une préoccupation non seulement après les travaux, mais aussi et surtout pendant la réalisation des travaux de réfection : présence de plans, points de repère, etc.

C. Une compensation pour les commerçants

Les villes européennes qui sont souvent citées en exemple pour la piétonnisation de leurs rues commerçantes ont mis en place des fonds d'indemnisation lors de ces travaux majeurs. À titre d'exemple, à Strasbourg, un fonds d'indemnisation a été créé durant les travaux de construction de la première ligne de tramway, afin de dédommager financièrement les commerçants touchés par le chantier. La communauté urbaine de Strasbourg souhaitait atténuer les effets négatifs générés par les contraintes d'accessibilité qui avaient un impact sur la vitalité économique des zones en travaux.

L'indemnisation peut aussi prendre la forme d'un congé de taxes municipales ou la participation par l'administration publique à une campagne promotionnelle pendant la durée des travaux. **La Chambre recommande que l'administration municipale examine les modalités et les coûts de ces outils de compensation.**

D. Une mise en valeur du chantier

Toutes les grandes métropoles traversent à un moment ou à un autre des périodes de travaux majeurs dans leur centre-ville. On observe que certaines adoptent une attitude positive à l'égard de ces chantiers, qui illustrent pour elles vitalité et renouveau. En un mot, ces chantiers aussi dérangeants soient-ils sont également source de fierté. Nous devons faire de même.

La Chambre recommande que la Ville exige dans ses appels d'offres la formulation de proposition d'actions qui contribueront à intéresser le citoyen quant aux travaux de rénovation de la rue Sainte-Catherine. Ces propositions devraient intégrer des solutions d'affichage et d'éclairage et des possibilités de contributions artistiques permettant d'embellir l'image du chantier.

CONCLUSION

La rue Sainte-Catherine est non seulement une artère mythique de Montréal, mais également son cœur commercial. De grands projets de construction résidentiels et institutionnels seront bientôt achevés, ce qui aura pour effet d'accroître la masse de travailleurs et de promeneurs qui fréquenteront cet important axe commercial. Pour la Chambre, renforcer les atouts de la rue Sainte-Catherine, miser sur nos forces et sur la créativité qui caractérise la métropole pour la propulser au rang de destination exceptionnelle est devenu prioritaire. Le présent document fait état des grands principes qu'il nous apparaît essentiel de respecter dans la gestion et la réalisation de cet imposant projet.

Les travaux de modernisation de la rue Sainte-Catherine devront inconditionnellement se faire dans le respect de son identité unique et de sa personnalité hétéroclite. Pour renforcer son environnement d'affaires, il faudra miser sur un concept de piétonnisation modulable, la créativité dans l'aménagement des espaces publics, le design dans le mobilier urbain, une optimisation du stationnement de proximité, incluant un accès facilité, le tout dans une stratégie de ville intelligente et en mettant en valeur le patrimoine architectural et culturel de notre métropole.

Par ailleurs, certaines artères montréalaises ont souffert de travaux similaires récents. De ces expériences, nous pouvons tirer des leçons qui permettront de gérer de façon efficiente les travaux, d'assurer une communication étroite entre les partenaires et avec les usagers, de reconnaître les impacts pour les commerçants et de mettre en valeur le chantier pour illustrer la vitalité de notre métropole.