Réponses aux questions de la population
Séance d'information virtuelle du 8 mars 2022

Le 8 mars dernier s'est tenue la séance d'information des projets Sainte-Catherine Ouest et Peel. À cette occasion, la Ville de Montréal a recueilli les questions de la population.

Visionnez la séance d'information en différé

Échéancier des travaux

Q

Serait-il possible de connaître les dates de travaux et de consultations pour les différents lots de la phase 2 pour le projet Sainte-Catherine?

R

Voici les principales dates à retenir pour les travaux du projet Sainte-Catherine Ouest (phase 2) :

- 2023 à 2025 : rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Mansfield et Peel
- À partir de 2025 : rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Peel et Saint-Marc
- Calendrier à déterminer : rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Saint-Marc et Atwater

Q

Ai-je bien compris qu'il n'y aura pas de travaux d'excavation sur la rue Sainte-Catherine, à l'ouest de la rue Mansfield en 2022? Une section de la rue Sainte-Catherine Ouest sera-t-elle bloquée en 2022?

R

Il n'y aura aucune entrave majeure sur la rue Sainte-Catherine Ouest entre les rues Mansfield et Peel en 2022. Seuls les arbres de rue seront relocalisés dans d'autres espaces verts en prévision du début des travaux d'infrastructures en 2023. Les commerçants sont donc invités, non seulement à profiter de la saison estivale, mais également à faire la demande de permis de terrasses.

Q

Nous avons un certain nombre de locataires potentiels qui ne veulent pas s'engager à louer des espaces en raison de la menace constante de fermeture de rue pour des travaux et de l'incapacité d'obtenir des informations fiables de la Ville de Montréal. Le projet a des années de retard. Avez-vous un échéancier fiable et réaliste pour le début et la fin des travaux publics sur la rue Ste-Catherine, entre les rues Drummond et Stanley?

R

Ces travaux seront réalisés à partir de 2025 et s'échelonneront sur deux à trois ans. Cet échéancier sera confirmé prochainement et diffusé sur toutes les plateformes concernant le projet.

Q

Sur la rue Peel, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest, quels travaux s'amorceront en 2023? Et quand exactement en 2023? Quelle sera la durée des travaux?

R

Sur la rue Peel, entre la rue Saint-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest, il est prévu que tous les travaux requis soient réalisés en 2023, mis à part la plantation des arbres et l'installation du mobilier urbain qui seront complétées en 2024.

Les travaux devraient s'amorcer à l'hiver 2023 et porteront sur les réseaux électriques, gaziers et de télécommunications, les branchements des bâtiments à l'aqueduc et à l'égout, la chaussée, les trottoirs, la piste cyclable, les fosses agrandies des arbres, l'éclairage et les feux de circulation. Précisons que les segments d'aqueduc et d'égout de la rue Peel qui ont été remplacés au cours des dernières années ne seront pas à refaire.

Q

Quand les travaux du projet Sainte-Catherine débuteront-ils à l'ouest de la rue Peel? Ainsi qu'aux abords des rues Crescent, de la Montagne et de St-Marc à l'avenue Atwater?

R

Voici les principales dates à retenir pour les travaux du projet Sainte-Catherine Ouest (phase 2):

- 2023 à 2025 : rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Mansfield et Peel
- À partir de 2025 : rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Peel et Saint-Marc
- Calendrier à déterminer : rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Saint-Marc et Atwater

Q

Est-ce que les travaux sur la rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Peel et Bishop, seront terminés en 2025 aussi? Sinon, quel est l'échéancier?

R

Les travaux de la rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues Peel et Bishop, débuteront en 2025 et devraient s'échelonner sur une période de deux à trois ans. Cet échéancier sera confirmé prochainement et diffusé sur toutes les plateformes concernant le projet.

Q

Pourriez-vous nous donner un aperçu des dates des différentes phases des travaux à l'ouest de la rue Peel?

R

Les travaux de la rue Peel à la rue Saint-Marc, débuteront à partir de 2025. La date de fin des travaux reste à confirmer en fonction de la coordination avec les autres projets du centre-ville et de la conception des plans et devis. Sur la rue Sainte-Catherine, entre la rue Saint-Marc et l'avenue Atwater, le calendrier des travaux n'est pas encore défini. Le calendrier général des travaux sera éventuellement disponible sur la page web du projet et tout le monde pourra le consulter.

Concept Projet Sainte-Catherine Ouest

Q

Il ne semble pas y avoir une grande densité de stationnement pour vélos dans les prochaines phases du projet Sainte-Catherine. Pourtant, on remarque déjà qu'il manque de places de stationnements dans la première phase du projet. Serait-il possible de revoir cela ?

R

La disponibilité et la répartition du stationnement pour vélos est l'une des bonifications apportées dans cette prochaine phase des travaux. Le tronçon de la rue Sainte-Catherine Ouest, situé entre les rues Mansfield et Bishop, proposera 82 supports à vélos, lesquels pourront chacun accueillir deux vélos, en remplacement de ce qu'on retrouve actuellement sur la rue, soit quelques dizaines de supports à vélos essentiellement associés aux parcomètres. De plus, un pôle de mobilité est prévu à l'intersection des rues Sainte-Catherine Ouest et Metcalfe et accueillera une concentration d'une vingtaine de supports à vélos ainsi qu'une station Bixi électrifiée permanente, et ce, à proximité immédiate de la station de métro Peel. Les autres stations Bixi existantes seront maintenues sur les rues transversales.

Q

La largeur de 6,2 m sur la rue Sainte-Catherine O semble accidentogène pour les cyclistes lorsqu'ils devront contourner les camions stationnés sans se faire happer par les véhicules en mouvement. Cet aspect a-t-il été considéré?

R

La Ville n'a pas fait ce même constat concernant cette situation. Nous estimons en grande partie que l'apaisement de la circulation et surtout les débits véhiculaires moins importants font en sorte que cette cohabitation (cyclistes-automobilistes)

n’a pas été problématique jusqu’à maintenant sur les tronçons de la rue Sainte-Catherine Ouest qui reprennent déjà cette géométrie de partage de l’espace (entre la rue De Bleury et le boulevard Robert-Bourassa, notamment). Une piste protégée se trouve sur le boulevard De Maisonneuve, directement au nord de la rue Sainte-Catherine, pour traverser le centre-ville selon un axe est-ouest. Bien qu’il n’y ait pas de piste cyclable dédiée sur Sainte-Catherine Ouest, nous avons cependant apporté une attention particulière en conception à ce qu’elle convienne aux besoins et à la sécurité de l’ensemble des usagers, notamment les cyclistes.

Q

La Ville et l’arrondissement de Ville-Marie prendront-ils des mesures spécifiques afin que les projets immobiliers soient en harmonie avec le projet d’aménagement?

R

Le Service de l’urbanisme et de la mobilité est responsable du projet de reconstruction des infrastructures et de réaménagement du domaine public tandis que l’arrondissement de Ville-Marie est responsable des nouveaux projets immobiliers à venir. En tout temps, les deux équipes visent une harmonie dans leurs interventions et nous souhaitons toujours collaborer avec nos partenaires afin que le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest soit complémentaire avec la planification urbaine en vigueur à l’arrondissement.

Q

Sur la rue Sainte-Catherine Ouest, dans une logique de développement durable et afin d'éviter de devoir refaire la rue dans une dizaine d'année, pourquoi ne pas avoir opté pour du granit, comme c'est le cas pour le Square Viger, la Place des Festivals, l'Esplanade Tranquille et la Place-d'Armes? Le prix est plus élevé à l'achat, mais très rentable à long terme.

R

La Ville de Montréal a procédé à l’évaluation des différents types de revêtements possibles pour le trottoir et la chaussée, notamment les pavés de granit. Cependant, en raison de leurs coûts d'achat très élevés, la Ville de Montréal a choisi de poursuivre en continuité avec le revêtement privilégié dans les phases précédentes du projet entre les rues De Bleury et Mansfield, même après considération des coûts d’entretien à long terme.

La Ville a donc opté pour un aménagement de la chaussée et des trottoirs en pavés de béton avec bordure de granit. L’ajout par la Ville de nouvelles normes sur la qualité et la durabilité des pavés de béton dans les exigences indiquées dans les documents d’appel d’offres devrait permettre de prolonger de façon conséquente leur durée de vie, d’obtenir des matériaux durables et esthétiques et de respecter le moratoire de 50 ans visé par la Ville pour les aménagements de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Q

Est-ce que les matériaux utilisés pour les trottoirs et les chaussées sont ou seront autant que possible antidérapants, surtout l'hiver pour éviter les chutes, les fractures et assurer une meilleure mobilité pour les piétons de tous les âges?

R

La sécurité est en effet une priorité pour la Ville, les matériaux utilisés étant les plus sécuritaires possibles pour une diversité d'usagers. La surface des pavés de béton qui constitueront la chaussée et les trottoirs de la rue Sainte-Catherine Ouest présentent un certain niveau de porosité qui minimise les risques de chute. En outre, la Ville a réalisé des tests sur les plaques de bronze au sol avant leur installation dans la première phase du projet pour s'assurer d'un niveau d'adhésion suffisant pour tous les usagers. C'est donc une priorité de la Ville.

Q

La nouvelle rue Sainte-Catherine O sera-t-elle aménagée de manière à pouvoir éventuellement accueillir un tramway, que ce soit souterrain ou en surface?

R

Le concept d'aménagement de la rue Sainte-Catherine tel que nous l'avons présenté lors de la séance d'information ne prévoit pas l'arrivée d'un tramway ou d'un autre mode de transport collectif supplémentaire sur la rue Sainte-Catherine Ouest (les lignes d'autobus qui utilisent actuellement la rue seront maintenues et accommodées dans le nouvel aménagement). Si cela devait être le cas un jour, il faudrait naturellement adapter le projet en conséquence. Mais à l'heure actuelle, ce n'est pas le cas.

Q

Le passage piétonnier près de la Place des Festivals est plus restreint l'hiver à cause de la neige. L'été ce sont les terrasses qui empiètent sur l'espace piéton. Qu'allez-vous faire pour remédier à la situation?

R

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest entre les rues Mansfield et Bishop prévoit sur chacun des trottoirs la création d'un corridor piéton libre de tout obstacle d'au moins 3,5 mètres de large le long des façades ainsi que des « sorties de neige » prévues à des intervalles réguliers entre ce corridor et la chaussée afin que les piétons disposent en toute saison d'un maximum d'espace pour circuler. Les terrasses commerciales ne pourront pas empiéter sur cet espace et seront limitées à la contre-allée entre le corridor et la chaussée.

De plus, nous travaillons toujours avec nos partenaires de l'arrondissement afin d'assurer un déneigement facile et adéquat des aménagements réalisés et ce, au profit de l'expérience piétonne sur la rue Sainte-Catherine Ouest.

Q

Avec l'arrivée prochaine des terrasses, que proposez-vous afin de donner de l'espace aux piétons?

R

Avec le nouvel aménagement, nous nous assurons toujours de garder un espace de 3,5 à 4 mètres pour la circulation piétonnière et le reste de l'espace pourra être utilisé pour des terrasses et autres espaces publics.

Concept Peel

Q

Pourriez-vous confirmer qu'il n'y aura pas d'espace de stationnement sur la rue Peel entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest, sauf pour les débarcadères ?

R

Les espaces de stationnement tarifés seront effectivement retirés sur la rue Peel, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest, en raison des contraintes d'espace. Cinq cases sont cependant prévues pour répondre aux besoins quant aux livraisons et au stationnement de courte durée.

Q

Il est effectivement judicieux de s'inspirer du square Dorchester pour l'aménagement de la rue Peel, mais les phases déjà réalisées semblent présenter un niveau de qualité des détails et de construction largement inférieur à celui du square. Pour les prochaines phases, est-ce que le niveau de qualité visé sera celui du square Dorchester?

R

Dans le cadre du réaménagement de la rue Peel, la Ville reprend le langage d'aménagement et le niveau de qualité des trottoirs qui bordent le square Dorchester et la Place du Canada, et non ceux de l'intérieur du square comme tel. Ainsi, on implante par exemple des pavés de béton et des bordures de granit sur l'ensemble des trottoirs de la rue Peel. On obtient ainsi des aménagements sobres, élégants et cohérents tout le long de l'axe.

Certains aménagements particulièrement haut de gamme implantés dans le square, comme les pavés de granit, n'ont

cependant pas été retenus pour la rue Peel et resteront uniques au square.

Q

Le long du square Dorchester, on sent qu'il y a beaucoup de contraintes. L'aménagement proposé est très complexe et s'harmonise difficilement avec celui du square. Est-ce qu'il y aura un travail de raffinement du plan d'aménagement afin de réellement l'arrimer au square (simplification, alignement des grands axes, alignement des arbres et élimination de la courbe dans la piste, par exemple par une intersection entièrement pavée)?

R

Comme sur l'ensemble de l'axe Peel, un souci a été accordé afin que les aménagements le long du Square Dorchester soient cohérents avec ce dernier. Ce souci peut être constaté, par exemple, dans le choix des matériaux.

Cependant, plusieurs types d'usagers doivent être accommodés devant le Square, dont les piétons, les cyclistes et les passagers des autobus touristiques. Par ailleurs, une transition sécuritaire doit être assurée à cet endroit entre les pistes cyclables unidirectionnelles (au sud) et la piste bidirectionnelle (au nord). Dans ce contexte, des compromis ont inévitablement été requis au niveau de l'aménagement. Cela dit, la Ville examine actuellement si le concept pourrait être raffiné quelque peu devant le Square afin de le mettre davantage en valeur. Cependant, afin de maintenir le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, les ajustements demeureront fort probablement subtils.

Q

Sur la rue Peel, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest, quelles sont les distances entre les établissements commerciaux et le début des terrasses? Quelle sera la largeur des trottoirs, la largeur et profondeur permises pour les terrasses commerciales, la largeur de la piste cyclable et la largeur de la rue.

R

Les terrasses doivent faire l'objet d'une demande de permis et d'une analyse spécifique par l'arrondissement de Ville-Marie. En ce sens, il n'est pas possible de fournir ici des largeurs exactes pour ces dernières. Cela est d'autant plus vrai que certains bâtiments ont des marches ou des équipements qui dépassent les façades de quelques centimètres.

Nous pouvons tout de même fournir ici les largeurs générales suivantes pour le tronçon de la rue Peel, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest :

- trottoir Ouest, incluant terrasses potentielles : 6 m;
- terrasses potentielles : 3,9 m (largeur maximale approximative);
- piste cyclable bidirectionnelle : 3,5 m;

- voie de circulation véhiculaire, direction nord : 4 m;
- cases pour les livraisons et le stationnement de courte durée : 2,5 m;
- trottoir Est : 2,3 m. Précisons qu'à certains endroits, les cases pour les livraisons et le stationnement de courte durée seront remplacées par un trottoir plus large. À ces endroits, le trottoir aura 4,8 m de largeur et des arbres y seront plantés.

Travaux sur la rue Peel

Q

Quand seront installés les bancs sur la section de la rue Peel qui est terminée?

R

Deux sections de la rue Peel sont déjà complétées :

- Une section au sud du boulevard René-Lévesque Ouest, dont une partie est dans l'arrondissement du Sud-Ouest. L'été dernier, des bancs y ont déjà été installés mais ils ont été enlevés l'hiver pour faciliter le déneigement. Ces bancs reviendront au printemps.
- Une section au nord de la rue Sherbrooke, là où la rue Peel est particulièrement en pente et où des bancs standards ne peuvent pas être installés, puisqu'ils deviendraient de grandes glissades. Le mobilier commémoratif, qui sera déployé sur l'ensemble de l'axe, viendra ajouter des bancs dans cette section. L'installation de ce mobilier est prévue pour le printemps 2023.

Q

Est-ce que les travaux sur la rue Peel, entre les rues Sainte-Catherine Ouest et Sherbrooke Ouest, comprennent aussi les infrastructures comme les égouts, etc.?

R

Oui, partout où ces infrastructures n'ont pas déjà été reconstruites. Afin de nous assurer de compléter tous les travaux souterrains avant de faire l'aménagement de surface, nos équipes ont travaillé avec vigilance pour identifier et inclure aux contrats à venir tous les travaux souterrains qu'il y aurait à exécuter, que ce soit sur les réseaux électriques ou de télécommunications, sur le réseau d'Énergir ou sur les entrées d'eau en plomb. Ainsi, nous n'aurons plus à revenir sur les tronçons de la rue Peel une fois l'aménagement réalisé.

Réseau express vélo (REV) - piste cyclable sur la rue Peel

Q

Il est à souhaiter que la circulation sur le REV soit relativement fluide et conviviale. Avez-vous étudié la possibilité de synchroniser les feux cyclistes à l'intersection de la rue Cypress avec les feux au coin du boulevard René-Lévesque Ouest et de la rue Sainte-Catherine Ouest? (Une vitesse moyenne de 20 km/h est considérée conviviale pour une majorité de cyclistes.)

R

La question de la synchronisation des feux a bien sûr été examinée et elle est très complexe. Rappelons qu'en plus des vélos et des véhicules, la Ville doit assurer la traversée sécuritaire des piétons. D'autre part, même si l'on souhaite favoriser les mouvements cyclistes, il faut tout de même maintenir un niveau de service acceptable pour les véhicules. Les feux ne seront donc pas synchronisés pour les cyclistes à 20 km/h. Pour ce qui est de l'intersection de la rue Cypress, afin de permettre le passage entre les pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles, une phase de feux distincte de celle des voitures est prévue pour les mouvements cyclistes, ce qui rend la synchronisation d'autant encore plus difficile.

Q

Sur les plans pour la rue Peel on voit que la piste sur le boulevard De Maisonneuve Ouest est élargie à l'intersection de la rue Peel. Ces travaux se feront-ils en même temps? Pouvez-vous en dire plus?

R

Oui, les travaux seront exécutés en même temps que ceux de la rue Peel entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard De Maisonneuve. L'idée est d'aménager l'ensemble de la jonction entre les deux pistes cyclables, et ce, dans le même contrat de travaux. Pour ce qui est de l'aménagement élargi de la piste, il vise notamment à faciliter les virages des cyclistes. Un des importants mouvements que la Ville voulait faciliter est celui du boulevard De Maisonneuve, en direction ouest, vers la rue Peel, en direction sud.

Q

Quel est le lien cyclable prévu entre l'entrée de la rue Peel du parc du Mont-Royal et l'intersection de la rue Peel et du boulevard De Maisonneuve Ouest? Sera-t-il possible de rejoindre la montagne à partir du boulevard De Maisonneuve Ouest et du REV de la rue Peel?

R

Effectivement, au nord du boulevard De Maisonneuve, il n'y a pas de piste cyclable prévue sur Peel dans les plans d'aménagement, mais l'idée est de permettre aux cyclistes de se connecter au reste du réseau de pistes (y compris celles dans l'axe nord-sud) par la piste De Maisonneuve. Un cycliste qui aimerait poursuivre vers le nord pourra également le faire sur la chaussée de la rue Peel, comme ailleurs à Montréal, et celle-ci sera assez confortable en largeur. Pour les cyclistes qui arrivent du secteur du parc du Mont-Royal, par l'avenue des Pins par exemple, et qui descendent sur la rue Peel, ils devront bifurquer sur les rues Metcalfe ou Stanley afin de rejoindre la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve et le REV de la rue Peel. Ce sont des compromis que la Ville a dû faire en fonction de l'espace disponible et en considérant la pente particulièrement abrupte de la rue Peel au nord de Sherbrooke.

Q

Le tronçon à sens unique sans voie cyclable, entre le boulevard De Maisonneuve O et la rue Sherbrooke O, me questionne énormément. La signature du lien fleuve-montagne ne devrait-elle pas aussi concerner les vélos? Ne devrait-on pas rendre ce petit tronçon à sens unique vers le Sud?

R

La difficulté avec cette proposition, c'est que la Ville se retrouverait avec les rues Metcalfe, Stanley et Peel toutes en direction sud, ce qui n'est pas optimal. De plus, à l'intersection du boulevard De Maisonneuve, la mobilité serait difficile à gérer. Nous aurions la circulation véhiculaire sur le boulevard De Maisonneuve, en direction ouest, nous aurions des véhicules arrivant du nord et du sud sur la rue Peel et nous aurions des mouvements cyclistes et piétons. C'est pour ces raisons que la Ville a jugé préférable de maintenir la direction nord jusqu'à la rue Sherbrooke.

Q

Étant donné que la rue Peel, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest, est souvent fermée en été pour des événements, est-ce que la piste cyclable sera également fermée pendant une grande partie de l'été (comme la piste du boulevard De Maisonneuve)?

R

La piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve Ouest passe par le Quartier des Spectacles, c'est pourquoi elle est fermée l'été et déviée sur l'avenue du Président-Kennedy. La future piste sur la rue Peel ne sera pas en conflit avec autant d'événements. Nous ne prévoyons donc pas de fermetures sur de longues périodes durant l'été.

Q

Puisque le détour de la piste cyclable Claire-Morissette (De Maisonneuve Ouest) via l'avenue du Président-Kennedy semble voué à être permanent (parc « no. 66 », festivals), et puisque la géométrie cyclable de l'intersection de la rue Mansfield et du boulevard De Maisonneuve Ouest n'est pas des plus conviviales, comptez-vous étudier un réaménagement du court tronçon de la piste bidirectionnelle sur la rue Mansfield (déplacement du côté ouest, par exemple)?

R

Le court tronçon de la piste cyclable de la rue Mansfield fait partie du chemin de détour requis en raison du projet du REM. Il est donc considéré comme temporaire pour le moment. Advenant qu'une analyse plus globale des cheminements cyclables démontre que ce lien doit être maintenu en permanence, un réaménagement de la piste sera considéré. Il est à noter qu'avant les travaux du REM, la déviation de la piste cyclable empruntait plutôt la rue De Bleury, un détour qui restera possible malgré le projet du parc no. 66 et la tenue des festivals.

Stationnement et livraison

Q

Le stationnement de courte durée pour les automobiles, c'est combien de temps?

R

Dans l'arrondissement de Ville-Marie, le stationnement de courte durée est de moins de 15 minutes afin de permettre une rotation rapide des véhicules dans les espaces réservés à cette fin.

Q

Comme il y aura moins de stationnement sur rue, y aura-t-il des stationnements alternatifs et aurons-nous droit à des rabais?

R

Une nouvelle application, *P$ Montréal Centre-Ville,* vous permet désormais de trouver les stationnements hors-rue dans la Ville de Montréal sur une carte et de connaître le nombre de places de chacun. Nous avons également un partenariat avec *Îlot Balmoral*, qui permet d'obtenir un tarif similaire à celui sur rue, soit 3,75$ l'heure à partir du 1er avril, pour les deux prochaines heures. Ce stationnement contient près de 190 places et se trouve à proximité immédiate de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Q

Comment vous y prendrez-vous pour attirer les gens de la banlieue s'il n'y a pas de stationnement de longue durée à proximité?

R

Il existe de nombreux stationnements à proximité des rues Sainte-Catherine Ouest et Peel au centre-ville de Montréal. Selon nos analyses, il y a environ 11 000 places de stationnement localisées dans des stationnements hors-rue au sein du quadrilatère formé par les rues Guy, De Bleury et les boulevards De Maisonneuve et René-Lévesque. Par ailleurs, des bornes de jalonnement dynamique permettent de diriger les automobilistes vers les différents stationnements. À ces espaces s'ajoutent plus de 2000 places de stationnement en bordure des rues du secteur, ailleurs que sur les rues Sainte-Catherine Ouest et Peel. Il existe donc un nombre important de cases de stationnement pour les usagers qui choisissent de se rendre dans le secteur en automobile.

Q

Comment les livreurs et courriers vont-ils livrer dans les immeubles sur les étages?

R

Sur la rue Sainte-Catherine Ouest, il sera possible en tout temps d'immobiliser un véhicule de livraison du côté droit de la chaussée pour une courte période afin d'effectuer une livraison dans l'un des commerces ou immeubles riverains.

Sur la rue Peel, des cases seront par ailleurs maintenues pour les livraisons et le stationnement de courte durée.

Q

Avez-vous mandaté des gens afin de réaliser des études et des analyses pour obtenir des statistiques et des données en ce qui concernent les livraisons, et ce, plus particulièrement dans la zone visée des travaux? Est-ce qu'on peut avoir accès à ces rapports sur lesquels vous vous êtes basés pour la conception de l'aménagement ?

R

La Ville a réalisé un inventaire des différents besoins de livraison sur les rues Sainte-Catherine Ouest et Peel et nous nous sommes basés sur l'analyse de l'évolution de la situation pour prendre des décisions concernant le concept d'aménagement. Les différentes études de faisabilité qui ont servi à la conception du lot Mansfield-Bishop du projet Sainte-Catherine Ouest sont disponibles dans la bibliothèque de documents sur le site web du projet.

Q

Avec les nouveaux aménagements, y aura-t-il des places de stationnement sur la rue Peel, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest?

R

Les espaces de stationnement tarifés seront effectivement retirés sur la rue Peel entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest en raison des contraintes d'espace. Cinq cases sont cependant prévues pour répondre aux besoins quant aux livraisons et au stationnement de courte durée.

Q

Comment allons-nous procéder pour avoir un permis de grue sur la rue Peel s'il n'y a qu'une seule voie?

R

L'émission de permis est possible. Il faudra présenter une demande à l'arrondissement de Ville-Marie pour l'occupation temporaire du domaine public et soumettre un plan de signalisation qui démontre comment l'installation aura lieu. Avec une seule voie de circulation, il faudra fort probablement demander une fermeture de rue et produire le plan de signalisation en ce sens.

Domaine privé

Q

Lors de tels réaménagements, les commerçants sont-ils incités à refaire leur entrée pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite lorsqu'elles ne le sont pas ?

R

La Ville de Montréal encourage fortement les commerçants et propriétaires immobiliers commerciaux à rendre les immeubles accessibles aux personnes à mobilité réduite. Conséquemment, la Ville a mis sur pied un programme de subvention, le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces (PAAC) pour les inciter et les soutenir financièrement afin de rendre accessible universellement leur local ou leur bâtiment. Le programme de subvention couvre 90 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 15 000 $. Pour connaître l'ensemble des modalités liées au programme, nous vous invitons à consulter le site web de la Ville à l'adresse suivante: PAAC

Gestion des impacts

Q

Puis-je avoir plus d'informations sur le comité de bon voisinage ?

R

Le comité de bon voisinage est un groupe de travail qui permet aux commerçants et gestionnaires d'immeubles directement impactés par les travaux de collaborer avec la Ville pour assurer leurs accès et le bon fonctionnement de leurs opérations. Pendant les travaux, ce groupe de travail se réunit toutes les 4 à 6 semaines. Nous invitons ceux qui souhaiteraient y participer à signaler votre intérêt aux agents de liaison.

Développement économique

Q

Les taxes sont exorbitantes sur la rue Sainte-Catherine Ouest et les propriétaires ayant des logements vacants n'ont reçu absolument aucun allègement en ce qui a trait au paiement des taxes municipales et scolaires pendant la pandémie. Compte tenu de l'inoccupation élevée actuelle et des taux de location en chute libre, que propose la Ville de Montréal pour remédier à ce déséquilibre pour les propriétaires?

R

Pour ce qui est des locaux vacants, la Ville a tenu une vaste consultation en 2019 sur cette question et la Commission des locaux vacants a émis 38 recommandations en 2020. Actuellement, la Ville prend acte de ces recommandations et veillera à les intégrer dans sa prochaine planification stratégique de développement économique 2022-2030.

En ce qui concerne la taxation, il n'y a malheureusement pas de congé de taxes prévu. Par contre, en 2021, il y a eu un allègement fiscal : une diminution de la taxation sur la première tranche de 750 000 $ de la valeur foncière. Cette année, la Ville a décidé d'augmenter l'allègement fiscal pour la première tranche de 900 000 $ de la valeur foncière, ce qui permettra un allègement sur 70 % des immeubles commerciaux. De plus, le nouveau rôle foncier sera déposé en septembre 2022 et la date de référence du marché sera établie en juillet 2022. L'évaluateur pourra donc juger si l'inoccupation des locaux a une incidence sur la valeur de l'immeuble, pour ainsi ajuster son évaluation en conséquence.