

RAPPORT DE CONSULTATION

Réaménagement de la rue Berri

Septembre 2026



TABLE DE CONCERTATION
DU FAUBOURG SAINT-LAURENT

RaysideLabossière
architecture
et urbanisme



DÉTAILS DE L'ÉVÉNEMENT

DATE

Mardi 15 septembre 2026

HEURE

9:30 à 12:00

LIEU

Centre communautaire de loisirs Sainte-Catherine d'Alexandrie (1700 R. Atateken, Montréal, QC H2L 3L5)

PERSONNES PARTICIPANTES (25)

- Alain Hébert, Association Citoyenne du Village de Montréal (ACVMtl)
- *Amanda Ulloa Rochette, Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
- Bruno Laprade, SDC du Village
- Carl Filiatreault, Gare d'autocars de Montréal
- Charles Giguère, Partenariat du Quartier des spectacles
- Christopher McCray, Arrondissement de Ville-Marie
- Dai Ghellamallah, ITHQ
- Éric Noël, Maison des gens de lettres
- Gabriel Cotte, UTILE
- Gabriel Fortin, Arrondissement Plateau-Mont-Royal
- *George Herrera, Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
- Ghislain Doré, Gare d'autocars de Montréal
- Grégory Kunz, Bibliothèque et Archives nationales du Québec
- *Jacob Ethier, Architecture Sans Frontière Québec
- *Julia Tischer, Architecture Sans Frontière Québec
- Kenzo Sato, Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Kenn Ngena, Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
- *Leslie Bellessa, UQAM
- *Lucie Blazkowski, RaysideLabossière
- *Mathieu Amyot, RaysideLabossière
- Morgan Lambert, Maison des gens de lettres
- Pierre Tremblay, citoyen retraité
- Priscilla Ananian, Bureau de la relance du Quartier latin de l'UQAM
- *Réjean Gagnon, citoyen
- *Ron Rayside, RaysideLabossière

Les personnes identifiées par un astérisque () sont membres du comité organisateur.*

Autre membre du comité organisateur : Olivier Picard-Borduas, Société de développement du Quartier Latin (absent lors de l'événement).

INTRODUCTION

Dans le contexte des travaux de la STM sur la rue Berri, la Ville de Montréal a entrepris une réflexion sur le réaménagement de la rue. Suite à cette annonce, la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent (TCFSL) a organisé un événement de consultation le 15 septembre 2026, en collaboration avec RaysideLabossière et un comité organisateur. Différents acteurs locaux se sont rassemblés pour aborder les enjeux entourant la rue, notamment des institutions publiques, des acteurs issus du milieu de l'habitation et du développement urbain, des acteurs du milieu communautaire, social et économique et des personnes citoyennes engagées.

DÉROULEMENT DE L'ÉVÉNEMENT

La rencontre a débuté par une présentation contextuelle effectuée par RaysideLabossière, transmise en complément du présent rapport. Bien que l'événement émane d'une réflexion sur les travaux de réfection ayant actuellement lieu sur le tronçon entre la rue Sainte-Catherine Est et la rue Ontario, la discussion s'étend du Plateau-Mont-Royal jusqu'au Vieux-Port, dans une optique de vision globale pour la rue Berri. La présentation invite à tenir compte des transformations que connaîtra la rue et ses environs, incluant le nouveau pavillon de l'ITHQ, le redéveloppement de l'Institution des Sourdes-Muettes, le projet de l'îlot voyageur, le projet immobilier du promoteur Mondeev, la relance du Quartier latin, le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Est, ainsi que le bâtiment vacant sur la rue Saint-Hubert.

Ensuite, un point sur les informations transmises par la Ville de Montréal a été effectué par la TCFSL. Bien qu'elles restent limitées quant au plan de réaménagement prévu à l'issue des travaux, les éléments suivants ont été cités : la volonté de faire de Berri un boulevard urbain de qualité fortement verdoyant, le maintien d'une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest et, pour le moment, une intervention concentrée d'abord sur le tronçon entre la rue Sainte-Catherine Est et Ontario. Une présentation potentielle des scénarios de la Ville a cependant été mentionnée.

Finalement, la discussion en groupe a permis de faire ressortir plusieurs enjeux à prendre en considération dans la réflexion sur les aménagements de la rue Berri, ainsi que des pistes de solutions pour y répondre. Les échanges ont couvert un large éventail de sujets, souvent interreliés, catégorisés en quatre grands axes :

1. Caractère de l'axe, identité et ambiance;
2. Cohabitation, diversité des usages et des populations;
3. Mobilité;
4. Lieux spécifiques.

Finalement une liste de priorisation a été établie.

Le présent document synthétise des préoccupations et des pistes d'action issues des échanges, sans pour autant représenter une position commune à l'ensemble des organisations participantes. Il vise à nourrir la réflexion sur l'avenir de la rue Berri et à contribuer à l'ancrage local du projet en faisant ressortir les enjeux prioritaires du milieu.

1. CARACTÈRE DE L'AXE, IDENTITÉ ET AMBIANCE

ENJEUX

- **La rue Berri est un lieu de transit majeur qui peut entraîner certains conflits entre les modes de transport.** Elle est la porte d'entrée pour l'est de la ville et relie différents quartiers : Le Plateau-Mont-Royal, le Centre-Ville, ainsi que le Vieux-Port de Montréal. De plus, la présence de la gare d'autocars et du métro amène un flux de voyageurs important.
- **Le verdissement est insuffisant sur la rue,** en plus d'un manque d'espaces verts et d'îlots de fraîcheur dans le secteur.
- **Il manque une vision claire et cohérente de l'identité de la rue.** Les ambiances, les organisations et les expériences sur la rue Berri sont multiples mais demeurent peu définies et peu articulées les unes avec les autres.

PISTES DE SOLUTION

- **Faire de Berri un lieu de destination,** notamment dans le cadre de la relance du Quartier latin. Il pourrait s'agir d'une destination verte, en contraste ou en continuité avec la destination d'animation que l'on retrouve sur la rue Saint-Denis. La collaboration avec les acteurs qui composent la rue pour créer cette vision commune semble fondamentale, tout comme la prise en compte de l'avis de la communauté dans toute sa diversité, qui n'est pas toujours en mesure d'être représentée dans les événements de consultation.
- **Verdir la rue Berri.** Il pourrait notamment être envisagé de faire un plan d'aménagement qui viendrait soutenir le verdissement, les îlots de fraîcheur et la qualité des espaces végétalisés. Certaines discussions ont porté sur la diminution de la place laissée à l'automobile pour pouvoir mettre de l'avant le verdissement. L'idée de penser la verticalité du verdissement, notamment par l'intermédiaire du viaduc, a été explorée. Il s'agit entre autres d'une zone d'attente pour le transport en commun pour le moment peu végétalisée. L'exemple du High Line de New York a été mentionné pour illustrer une ambiance inspirante.
- **Penser la durabilité des aménagements,** à travers la qualité des matériaux, les œuvres d'art publiques, les expositions ou encore les aménagements des trottoirs, afin de concevoir la rue de manière durable.

2. COHABITATION, DIVERSITÉ DES USAGES ET DES POPULATIONS

ENJEUX

- **L'axe parvient difficilement à concilier sa fonction de transport et celle de milieu de vie.** Ces usages peuvent parfois entrer en conflit. Il importe cependant de considérer la fonction locale de la rue et son rôle dans la qualité de vie du voisinage.
- **La diversité des populations et des usages associés à la rue Berri dépasse son emprise.** Les dynamiques liées à la rue se déploient ainsi au-delà de son tracé et ont des répercussions sur les secteurs adjacents. La ruelle Savoie a notamment été mentionnée comme un espace délaissé, qui par le fait même invite à des activités illicites et à un sentiment d'insécurité, bien qu'il s'agisse d'un lieu de transit entre la BAnQ et le Quartier latin. La cohabitation demeure donc un enjeu à intégrer dans la réflexion sur le réaménagement de la rue.
- **La rue Berri est marquée par une temporalité** qu'il est essentiel de considérer. En effet, elle se caractérise par les heures d'ouverture des commerces, l'achalandage, et les activités des différentes populations à travers les différents moments de la journée et de la nuit.
- **Les projets de logements en cours contribueront à l'augmentation de la densité dans le secteur.** Avec ces transformations, un changement de la composition de la population du secteur est à prévoir. En effet, les centaines de nouveaux logements sociaux et étudiants de l'îlot voyageur amèneront environ 1600 personnes résidentes supplémentaires selon les développeurs.

PISTES DE SOLUTION

- **Intégrer des services pour tous.** Les projets en cours offrent l'opportunité d'une proposition très riche en termes d'accès aux différents services, avec l'intention de créer des milieux de vie qui inclut les personnes en situation d'itinérance, très présentes dans le secteur. Ces nouveaux projets offrent également l'opportunité de réfléchir à l'interface avec la rue Berri.
- **Prévoir des infrastructures de services de santé, notamment des toilettes publiques.** Il a été mentionné que les toilettes* intégrées dans les infrastructures déjà existantes permettent de réduire le coût de ce service essentiel. Ainsi, un effort de planification en amont, en collaboration avec le milieu communautaire outillé, peut être pertinent pour intégrer les services dans les nouveaux projets.
- **Créer des zones tampons pour favoriser la cohabitation de manière naturelle.** Dans la densification à venir, il est nécessaire de ne pas négliger les zones tampons et les zones de transit entre les différents espaces, qui permettent d'assurer une transition entre les espaces privés et l'espace public.
- **Améliorer les interfaces entre les différents bâtiments.** Une continuité d'expérience a notamment été mentionnée entre l'UQAM et la BAnQ, puisque les usages et les personnes qui fréquentent ces institutions se rejoignent.

* La TCFSL a réalisé un plaidoyer pour l'accès aux toilettes dans le quartier disponible [ici](#).

3. MOBILITÉ

ENJEUX

- **La rue Berri s'inscrit dans un contexte de mobilité plus large.** Avec les projets de nouveaux quartiers en cours, notamment le Quartier Molson et le Quartier des Lumières, il est attendu que ces transformations urbaines génèrent de nouveaux flux de déplacement. De plus, le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Est, dont la séance d'information publique reste à venir, aura certainement un impact sur la mobilité du secteur.
- **La rue Berri est un point de convergence des multiples réseaux de mobilité.** Elle est un axe majeur, autant pour le réseau routier que pour le réseau cyclable. Elle est à la fois un point d'arrivée, de départ et une zone de transit. On y trouve le métro, la gare d'autocars, mais aussi les débarcadères de taxi ou de plateformes de covoiturage (Amigo), des stations de vélo partage, et plus encore.
- **Les travaux en cours affectent la mobilité sur la rue,** tout en révélant certains besoins et comportements, notamment le maintien des déplacements à vélo malgré la fermeture de la piste cyclable. Pour certaines personnes, ces observations représentent une opportunité de récolte de données.
- **L'arrivée de nouvelles populations entraîne un changement dans les besoins en termes de mobilité.** En effet, le projet de l'îlot voyageur, porté par UTILE, Mondevel et la Maison des gens de lettres, comptera des centaines de logements étudiants et de logements sociaux. Selon les développeurs du projet, les personnes appelées à y résider utilisent massivement le transport actif ou le transport en commun, et effectuent majoritairement des déplacements de courte distance puisque les institutions d'éducation sont à proximité (UQAM, Cégep du Vieux-Montréal, ITHQ). Ce grand projet n'inclut notamment pas de stationnements.

PISTES DE SOLUTION

- **Prévoir la sécurisation et l'accessibilité des intersections** afin de favoriser la circulation de la mobilité douce, soutenant ainsi l'animation de la rue.
- **Prévoir un aménagement cyclable sécuritaire et adéquat qui correspond à l'achalandage.** Plusieurs aménagements ont été proposés, parfois en contradictions les uns avec les autres. Dans la divergence qui persiste, il émane un besoin d'une vision claire de la mobilité souhaitée sur la rue Berri, qui puisse assurer la cohabitation entre les différents modes de transport et la sécurité des personnes utilisatrices.
- **Apaiser la circulation automobile,** notamment par des aménagements qui permettent de réduire la vitesse de circulation, ou potentiellement l'emprise véhiculaire.
- **Prendre en compte les impacts que les aménagements sur la rue Berri auront sur l'environnement immédiat,** notamment sur la qualité de vie des personnes résidentes, caractérisée par l'accessibilité aux services et commerces de proximité et la marchabilité du quartier.

4. LIEUX SPÉCIFIQUES

ENJEUX

- **UQAM** : Les façades aveugles de l'institution ont un impact majeur sur l'ambiance et la qualité de l'espace public sur la rue Berri. À cet effet, l'UQAM est un acteur clé dans la transformation du secteur et dispose d'un potentiel important d'implication.
- **Viaduc** : Cette infrastructure a été soulevée à plusieurs reprises comme un enjeu à considérer dans la réflexion sur le secteur. Pour certains acteurs, son aménagement actuel est peu convivial pour les cyclistes et les personnes piétonnes, notamment en raison de l'absence de trottoir du côté ouest de la voie. D'autres estiment qu'une révision plus large de son aménagement serait à envisager. Un constat commun se dégage néanmoins : le viaduc constitue un point d'attention important, notamment parce qu'il est un nœud majeur entre deux arrondissements.
- **Gare d'autocars de Montréal** : La gare d'autocars connaît une forte fréquentation, soit 2 millions de voyageurs annuellement. Elle accueille en son sein des commerces et des services essentiels, comme des cliniques ou un poste du SPVM. Elle a des besoins spécifiques en termes de logistique, notamment par le transit lié aux autocars, aux véhicules de la police, au stationnement, et aux voyageurs. De plus, un lien avec le métro sera finalisé avec les travaux en cours. Il a été soulevé par les représentants de la Gare que la piste cyclable bidirectionnelle permet d'éviter les intersections entre les différentes entrées et l'axe cyclable.
- **Terrain de la BAnQ** : En plus d'accueillir un édicule pour les opérations techniques de la STM, cet espace a actuellement une vocation d'animation. Il représente un lieu d'opportunité majeur de transformation du secteur, notamment en lien avec le Quartier latin. Il est également un espace important pour l'expérience des usagers de la gare d'autocars. Il représente pour le moment un terrain vert apprécié de certains et à réaménager pour d'autres.
- **Îlot voyageur** : Ce projet mixte est un vecteur de transformation majeur du quartier. Avec les usages commerciaux prévus au rez-de-chaussée, ainsi que l'offre résidentielle aux étages supérieurs, le projet aura un impact considérable sur l'encadrement de l'espace public et son dynamisme.

PISTES DE SOLUTION

- **UQAM :** La publication de son plan directeur du campus, prévue à l'hiver 2027, constitue un élément à considérer dans le plan d'aménagement urbain. L'ampleur des transformations envisagées, notamment en matière de porosité entre le cadre bâti et l'espace public à travers l'éventuelle possibilité de créer des ouvertures pour certaines façades, demeurera toutefois tributaire des investissements et du financement publics disponibles. En effet, l'UQAM souhaiterait potentiellement ouvrir le campus sur la rue Berri, et ce, à travers la possibilité de créer des ouvertures pour certaines façades.
- **Viaduc :** Selon plusieurs personnes, le réaménagement du viaduc serait une opportunité de verdissement, de sécurisation et d'amélioration de l'expérience des usagers. Bien que sa pertinence soit remise en cause par certaines personnes vu l'ampleur des travaux requis, d'autres y voient une opportunité de mise en valeur urbanistique, notamment grâce au point de vue qu'il propose sur le reste de la ville. Puisque le viaduc fait office de lien entre Ville-Marie et Le Plateau-Mont-Royal, il doit être intégré à la réflexion dans un souci de cohérence métropolitaine.
- **Gare d'autocars de Montréal :** En ce qui concerne la mobilité motorisée, une gestion des déplacements visant le désengorgement de la rue est à favoriser. La possibilité d'aménager une voie réservée aux autocars et aux autobus a notamment été soulevée afin de faciliter la circulation du transport collectif, soulignant le lien majeur avec le Vieux-Port pour répondre à la demande touristique. La gare de Lyon-Part-Dieu a été mentionnée comme un exemple inspirant d'une gare au cœur d'un quartier dense de la ville, dont les aménagements favorisent les connexions avec les transports actifs et collectifs. Cet exemple comprend entre autres une voie réservée pour les autocars.

PRIORISATION

À travers les échanges, certains enjeux semblent plus structurants que d'autres selon les différents acteurs. La priorisation suivante a donc été réalisée selon la compréhension des échanges.

Transparence de la Ville par rapport aux aménagements prévus

Permettre aux acteurs environnants d'anticiper les transformations, de faire valoir leurs besoins et de contribuer en amont à la planification et à la mise en œuvre des interventions.

Affirmation de la rue Berri comme un lieu de destination

Définir la vocation et l'ambiance souhaitées pour la rue, en tenant compte des caractéristiques propres à ses différents tronçons, ainsi que mettre en relation ces différentes ambiances afin de créer une expérience cohérente.

Planification de la mobilité

Développer une vision globale de la mobilité dans le secteur, en tenant compte de la convergence de plusieurs quartiers et de la diversité des besoins et des modes de déplacement.

Apaisement de la circulation

Réduire la vitesse et la pression automobile sur la rue Berri afin de favoriser une meilleure cohabitation avec les projets résidentiels à venir. L'aménagement d'une voie réservée pour les autobus et autocars et la mise en place de mesures d'apaisement de la vitesse de circulation ont notamment été proposés.

Verdissement de la rue Berri

Favoriser l'animation et la qualité de la rue à travers la végétalisation de l'espace.

Anticipation de l'augmentation considérable de la population résidente dans le secteur

Prévoir en amont les transformations liées aux projets en cours et à venir, et intégrer ce facteur dans les pistes de réflexion. En effet, la rue Berri, qui peut être perçue comme un axe de transit deviendra, à travers la multitude de projets, un lieu de résidence et un milieu de vie.

Prise en considération des impacts sur le voisinage

Anticiper les effets des interventions sur les secteurs environnants et sur les populations qui les fréquentent ou y résident, logées ou non, afin de favoriser une transformation cohérente avec les dynamiques existantes.

Réflexion sur le viaduc

Porter une attention particulière au viaduc, qui constitue un nœud emblématique de la rue Berri et un point structurant pour les déplacements et l'expérience du secteur.

CONCLUSION

Les enjeux et les pistes de solutions présentés ci-haut sont un point de départ pour entamer une discussion entre la Ville et les acteurs concernés par le réaménagement de la rue Berri. De façon générale, les discussions ont porté sur plusieurs éléments pouvant se résumer à la création d'un milieu de vie plus agréable et sécuritaire.

Dans cette perspective, la transparence de la Ville par rapport aux aménagements envisagés et aux pistes de réflexions en cours apparaît essentielle afin de permettre aux différents acteurs de mieux comprendre les orientations projetées, de contribuer à la réflexion et à coordonner leurs efforts.

Ainsi, pour la suite de la démarche, il serait pertinent de réunir la Ville et les différents acteurs concernés par la rue Berri, afin que la Ville puisse présenter ses orientations et son plan d'aménagement. Cette rencontre permettrait d'ouvrir la discussion sur des pistes de collaboration pour la suite.