

Un inventaire pour passer à l'action





Cette publication est une réalisation du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM). 2018

Nous tenons à remercier l'ensemble des municipalités et des professionnels qui ont contribué à la réalisation de cet inventaire.

Le présent document a été produit grâce à la contribution financière de l'Agence de la santé publique du Canada. Les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles de l'Agence de la santé publique du Canada.

Crédits

Équipe de rédaction et production :

Tristan Bougie Susie Larrivée Mikael St-Pierre Christopher Wise

Conception graphique:

Bleu Forêt communication et Andrée-Ann Cloutier, graphiste.

Révision linguistique et édition :

Fannie Pilon-Millette

ISBN: 978-2-924108-22-2

Photos sur la page couverture (de gauche à droite) : Jean Baudin, Ville de Victoriaville, Ville de Laval.



PRÉSENTATION

Les communautés du Québec pour suivent leurs efforts pour devenir plus denses et favoriser la mixité. L'offre d'infrastructures de déplacement pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif est une préoccupation désormais incontournable des décideurs et des professionnels.

L'approche de conception des infrastructures routières axée sur la circulation véhiculaire est en transformation vers une approche centrée sur l'usager. Cette approche émergente inclut tous les modes de transport, accorde une importance au lien entre la mobilité et les espaces publics, et tient compte du contexte d'insertion des infrastructures

de transport. Elle offre également une sensibilité aux aménagements écologiques et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce changement de paradigme, d'une approche unidisciplinaire déployée par les professionnels en isolant la fonction de mobilité des fonctions sociale et économique à une approche multidisciplinaire impliquant les parties prenantes dans la conception des infrastructures de transport, réitère l'importance d'une meilleure intégration des transports à l'aménagement du territoire.

La récente Politique de mobilité durable, adoptée par le gouvernement du Québec en 2018, établit des cibles ambitieuses quant à la promotion des modes

alternatifs à l'auto solo. La question des rues conviviales y est abordée. À terme, le gouvernement du Québec a comme objectif d'intégrer dans ses normes de conception ce nouveau modèle d'infrastructure routière. Par ailleurs, il s'est engagé à soutenir le milieu municipal dans l'adaptation des infrastructures urbaines au profit des transports actifs¹.

Depuis le tournant du siècle, des municipalités pionnières aux quatre coins du Québec s'activent à revoir la façon dont les rues sont conçues. Entre autres, depuis 2011, les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), où se concentre près

de la moitié de la population du Québec, agissent dans des domaines diversifiés afin d'atteindre les objectifs ambitieux du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). La deuxième orientation du PMAD vient précisément soutenir le virage vers le transport en commun, la réduction de l'utilisation de l'auto solo et le développement des transports actifs à des fins utilitaires².

L'inventaire

La réalisation d'un inventaire de transformations routières, réalisées ou en cours de réalisation, par les municipalités du Québec a comme objectif d'élargir

> la connaissance du concept de rue conviviale et d'accélérer la mise en place de ce type de projets.

> Cet inventaire de rues conviviales est un outil destiné au grand public, aux professionnels et aux décideurs qui s'intéressent à cette approche. Il permet d'en apprendre sur l'application de ces principes d'aménagement dans divers contextes urbains et suburbains à partir de projets réalisés ou en cours. Il sert également à diffuser et à mettre en valeur des projets assurant la sécurité et le confort des usagers de la route.

L'inventaire ne se veut pas un guide de bonnes pratiques ni une liste exhaustive. Il s'agit plutôt de documenter des projets qui sont réalisés au Québec. Il tente de

répondre à la question suivante : quelle interprétation font les municipalités du concept de rue conviviale? Par ailleurs, l'intention est de mettre à jour cet inventaire en continu afin de refléter l'évolution du concept au Québec.

Ainsi, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) espère que ces exemples seront utiles pour imaginer les actions qu'une municipalité peut entreprendre pour favoriser la mobilité durable et le partage de la route entre les usagers. La transformation de nos villes se fait de façon incrémentale et chaque chantier de transformation routière constitue, à notre sens, une occasion de faire différemment.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal présente des exemples utiles pour imaginer les

actions qu'une municipalité peut entreprendre pour favoriser la mobilité durable et le partage de la route entre les

différents usagers.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). Politique de mobilité durable. Disponible au https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

² Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2011). Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Disponible au http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/

À propos du

Centre d'écologie

urbaine de Montréal

Le CEUM a pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant

à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CEUM mène des projets d'innovation au plan de l'aménagement en faveur d'environnements bâtis favorables à la santé et à la mobilité active, ainsi qu'à la mise à l'échelle de pratiques probantes afin de favoriser les transports actifs. Il a conçu et diffusé de nombreux outils, fiches argumentaires et publications sur ces sujets. Le CEUM a outillé des centaines professionnels québécois avec la formation « Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes » et accompagne de nombreuses municipalités partout au Québec sur des solutions d'aménagement durable pour des villes à échelle humaine. Ainsi, depuis plus de 20 ans, le CEUM a permis à des milliers de citoyens de participer activement à des

projets d'aménagement urbain, et à des organisations et des décideurs de concevoir des espaces publics sécuritaires et conviviaux.

À propos du

Réseau Quartiers verts

Avec l'appui de l'Agence de la santé publique du Canada, par le biais de sa Stratégie d'innovation, Réseau Quartiers verts (ROV) le partenariat soutient depuis plusieurs années les décideurs, les

> professionnels de l'aménagement, les groupes communautaires et les citoyens à travailler ensemble pour l'élaboration de plans et de solutions qui favorisent les transports actifs, les aménagements écologiques et la participation active des citoyens dans les quartiers. Ce partenariat, unique en son genre au Canada, rassemble le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), le Toronto Centre for Transportation Active (TCAT), leader canadien de la démarche des rues conviviales, et Sustainable Calgary (SC). Il a mené au développement de connaissances l'expérimentation démarches d'urbanisme participatif dans 12 villes canadiennes tant en milieu rural, en banlieue ou en ville. L'approche RQV mise sur le développement de compétences des professionnels, le partage

de connaissances et la mise à l'échelle de bonnes pratiques. La plateforme urbanismeparticipatif.ca offre un site de référence bilingue sur l'urbanisme participatif, comprenant une boîte à outils et des pratiques inspirantes de communautés en action.





Photo : Ville de Québe

LA **RUE** CONVIVIALE

Pourquoi une rue conviviale?

En Amérique du Nord, le concept de rue « complète » émerge depuis une vingtaine d'années. Il s'agit de rues offrant des options de mobilité sécuritaires, efficaces et confortables pour tous

les usagers de la route.

En 2017, au Québec, le nombre de piétons décédés sur la route a augmenté de 25 % par rapport à la moyenne de 2012 à 2016³. Plus de 60 % des collisions fatales impliquant cyclistes ou piétons, usagers plus vulnérables de la route, ont eu lieu à une intersection⁴. Or, le fait d'aménager des rues qui attirent des piétons et des cyclistes contribue à diminuer le danger pour ces usagers : plus les piétons et les cyclistes utilisent une rue, plus le nombre de victimes et le risque pour les usagers diminuent⁵.

Une rue conviviale renvoie à l'aménagement de la rue. Ce concept offre un espace à tous les usagers de

la route pour que ceux-ci soient en sécurité. Diverses mesures transforment la conception de la rue : présence et qualité de trottoirs, traverses surélevées, meilleur positionnement des arrêts d'autobus, mesures de réduction du trafic et mesures d'accessibilité universelle. Les mesures d'apaisement de la circulation contribuent à diminuer le nombre de blessures chez les usagers du transport actif⁶. Le simple fait de repenser les traverses et les intersections pour les piétons peut diminuer les risques de collisions de 28 %⁷. La diminution de la vitesse permise aux automobilistes a aussi un effet important. La probabilité de décès d'un piéton lors d'une collision avec un véhicule frôle les 90 % lorsque l'automobile roule à 60 km/h, alors qu'elle descend à 15 % lorsque l'automobile roule à une vitesse de 30 km/h⁸.

Qu'est-ce qu'une rue conviviale?

Repenser les traverses et

les intersections pour les

piétons diminue les risques

de collisions de 28 %.

La diminution de la vitesse

permise aux automobilistes

a aussi un effet important.

La probabilité de décès d'un

piéton lors d'une collision

avec un véhicule frôle les

90 % lorsque l'automobile

roule à 60 km/h,

alors qu'elle descend

à 15 % à 30 km/h.

L'objectif d'une rue conviviale consiste à créer des rues sécuritaires, efficaces et confortables pour tous. Cette démarche peut se matérialiser par une grande diversité de mesures. Il n'y a pas de solution unique ou de normes de conception qui peuvent être appliquées de manière universelle à tous les contextes urbains, suburbains ou ruraux. Ainsi, l'approche de rue conviviale est sensible au contexte d'implantation : rôle du corridor dans le système routier, nature des activités en bordure, volume de circulation motorisée,

utilisation des modes actifs et collectifs, etc.

L'implantation d'une rue conviviale permet non seulement d'améliorer les conditions de déplacement pour tous, mais elle favorise également la présence de communautés dynamiques et saines. Les études réalisées par la National Complete Streets Coalition aux États-Unis montrent qu'une rue conviviale :

- fournit de meilleures options de transport,
- améliore la sécurité des cyclistes et des piétons,
- réduit la congestion routière,
- · réduit les émissions de gaz à effet de serre,
- crée des communautés plus praticables et donc plus agréables,
- stimule la croissance économique en augmentant les ventes des commerçants riverains et la valeur des propriétés attenantes⁹.

Le processus d'implantation d'une rue conviviale est multidisciplinaire et requiert la coordination d'une diversité d'acteurs afin d'assurer que les investissements produisent les impacts désirés. Des dizaines de municipalités en Amérique du Nord se sont dotées de politiques ou de cadres d'intervention pour des rues conviviales.

- 3 Société de l'assurance automobile du Québec. (2018). Bilan routier 2017. Disponible au https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2017.pdf
- 4 Ibid
- 5 Jacobsen, P. (2003). Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Biking. Injury Prevention 9, p. 205-209.
- 6 Direction régionale de la santé publique de Montréal. (2017). Les saillies de trottoir et les dos d'âne allongés réduisent le nombre de blessés aux intersections. Disponible au https://santemontreal.org.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Audit_PPAS/Feuillet_SAILLIES_ET_DOS_D_ANE ndf
 - https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Audit_PPAS/Feuillet_SAILLIES_ET_DOS_D_ANE.pdf King, M., Carnegie, J. & Ewing, R. (2003). Pedestrian Safety Through a Raised Median and Redesigned Intersections. Transportation Research Board
- 7 King, M., Carnegle, J. & Ewing, R. (2003). Pedestrian Safety Enrough a Raised Median and Redesigned Intersections. Transportation Research Board 1828, p. 56-66.
- 8 Ashton, S.J. (1982). A preliminary assessment of the potential for pedestrian injury reduction through vehicle design. SAE International, Technical Paper #801315.
- 9 National Complete Streets Coalition. (2018). Complete Streets Factsheets. Disponible au www.completestreets.org/webdocs/factsheets/cs-revitalize.pdf

La définition du concept de rue conviviale

Au Québec, malgré le nombre relativement faible de municipalités ayant de telles politiques, le concept est utilisé au sein de milieux diversifiés. Le concept de rue conviviale est une adaptation du terme anglophone « complete streets ». Il fait référence à l'importance de l'échelle humaine dans l'aménagement de nos milieux de vie. Différentes définitions du concept existent. Nous en présentons ici deux québécoises et deux nord-américaines.

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec, 2012¹⁰

« Une rue complète est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes. camionneurs. véhicules d'urgence, etc. aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace. [...] Le plus souvent, ces aménagements ont pour effet de

ségréguer certains modes en fournissant, aux piétons et cyclistes principalement, des réseaux qui leur sont propres, séparés des voies automobiles. »

Ville de Québec, 2017¹¹

- « L'objectif d'une *rue conviviale* est de soutenir des déplacements accessibles, sécuritaires et confortables pour :
- tous les modes de déplacement (à pied, à vélo, en transport en commun, en voiture, en camion);
- toutes les conditions personnelles (enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées);
- et ce, en toutes saisons (été, automne, hiver, printemps).

Le design de la rue reste sensible au contexte et s'adapte selon le caractère, l'échelle et les besoins du quartier environnant, tout en stimulant l'identité de ce dernier. Il ne sera donc pas le même en banlieue qu'en milieu plus dense.

L'approche de *Rues conviviales* comprend le rôle important des modes de déplacement alternatifs et actifs. Les besoins des groupes les plus vulnérables sont analysés et intégrés au début du processus, dans une planification multimodale et d'échelle humaine. »

Complete Streets for Canada, 2014¹²

« Complete Streets are streets that are designed to be safe for everyone: people who walk, bicycle, take

transit, or drive, and people of all ages and abilities. A Complete Streets policy ensures that transportation planners and engineers consistently design and operate the entire street network for all road users, not only motorists. Complete Streets offer wide ranging benefits. They are cost effective, sustainable, and safe. »

effective, sustainable, and safe. » National Complete Streets Coalition|Smart Growth

« A Complete Streets approach integrates people and place in the planning, design, construction, operation, and maintenance of our transportation networks. This helps to ensure streets are safe for people of all ages and abilities, balance the

needs of different modes, and support local land uses, economies, cultures, and natural environments. »

America, 2012¹³

Éléments communs

De ces définitions se dégagent certaines tendances permettant de mieux cerner le concept de rue conviviale. Il s'agit d'une rue :

- à échelle humaine,
- où l'équité entre les usagers (piétons, cyclistes, véhicules motorisés, transport collectif) est respectée,
- qui dénote une équité sociale (accès facilité à des infrastructures de transport),
- pour laquelle une volonté de promouvoir le transport actif et collectif aux dépens du transport motorisé, générateur de gaz à effet de serre, est démontrée,
- pour laquelle une approche intégrée dans la planification, la conception et la mise en œuvre est appliquée.

L'approche

rappelle

l'importance

de l'échelle

humaine dans

l'aménagement

de nos milieux

de vie. De

Gatineau à

Gaspé, le Québec

a besoin de rues

conviviales!

¹⁰ Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec. (2012). La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin. Disponible au https://www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf

¹¹ Ville de Québec. (2017). Rues conviviales. Disponible au https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/rues-conviviales/

¹² Complete Streets for Canada. (2014). Disponible au http://completestreetsforcanada.ca/

¹³ Smart Growth America. (2012). Disponible au https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée est inspirée d'un exercice similaire effectué en 2014 par le Toronto Centre for Active Transportation pour l'inventaire des rues conviviales dans la région de Toronto.

Le présent inventaire a été réalisé au cours du printemps et de l'été 2018. Il comprend des projets issus de contextes urbains variés. Certains sont complétés, d'autres, en voie de réalisation. Considérant qu'il n'y a pas de définition figée du concept de rue conviviale au Québec, nous avons pris contact avec les municipalités de deux façons distinctes :

 Un contact direct : notre équipe a approché des services d'urbanisme ou des travaux publics ayant un exemple inspirant d'une ou plusieurs rues conviviales. Un appel à contribution : les municipalités étaient invitées à proposer leur projet afin qu'il figure à l'inventaire.

Après ce contact initial, les éléments recueillis ont été précisés lors d'un court entretien téléphonique. La réussite de cette démarche a été rendue possible grâce à de nombreux partenaires de diffusion, dont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Association québécoise des transports (AQTr), les municipalités et les professionnels participants.

La description des projets de rue conviviale comprend les caractéristiques suivantes :

- Portrait de l'aire d'intervention
- Amélioration aux infrastructures piétonnes
 - Mesures d'accessibilité universelle
- Amélioration aux infrastructures cyclables
 - Amélioration aux transports collectifs
 - Mesures d'apaisement de la circulation
- Aménagement paysager et mobilier urbain
 - Démarche participative



TABLEAU SYNTHÈSE DES **PROJETS**

MUNICIPALITÉ I ARRONDISSEMENT	Projet	Réalisé	Infrastructure piétonne améliorée	Mesures d'accessibilit universelle	Infrastructure cyclable améliorée	Infrastructure transpo collectifs améliorée	Mesures d'apaisemen de la circulation	Aménagement paysag et mobilier	Démarche participativ
Québec	Chemin de la Canardière		X	X	X			X	X
Mont-Saint-Hiláire	Rue Fortier	Χ	X	X	X		X	X	
Victoriaville	Rue Notre-Dame Est	X	X	X	X		X	X	X
Montréal Arrondissement Le Sud-Ouest	Rue Notre-Dame Ouest	X	X	X	X	X	X	X	X
Montréal Arrondissement Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce	Rue Buchan	Χ	X	X			X	X	
Longueuil	Rue St-Charles Quest		X	X		X		X	X
Saint-Eustache	Rues Saint-Eustache et Saint-Louis		X	X		X	X	X	X
Montréal Arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles	Boulevard Saint-Jean-Baptiste	X	X	X	X		X	X	X
Laval	Boulevard Le Corbusier Sud	X	X	X	X	X		X	

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

857 m

COÛT TOTAL

5,2 M\$

COÛT PAR KM

6 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT



Photo: Google Street View

APRÈS



ito : Ville de Qué

La Ville de Québec s'est dotée d'une politique de Rues conviviales en 2017, une première au Québec. Elle a vu le jour afin de « créer un réseau de transport efficace et équitable qui encourage les déplacements actifs et multimodaux, qui augmente le confort et le sentiment de sécurité, qui soutient le développement durable et qui favorise le vivre ensemble. » Cette nouvelle approche se décline selon trois axes d'aménagement, soit actifs, verts et hivernaux.

Le réaménagement du Chemin de la Canardière s'intègre dans l'aménagement de la Place Limoilou à l'intersection de la 6° Rue, du Chemin de la Canardière et de la 3° Avenue à Québec. Le réaménagement a été réalisé à la suite d'une démarche participative. Celle-ci a été organisée afin de recueillir les impressions des citoyens et des commerçants lors de deux éditions estivales d'installations temporaires en 2015 et 2016.





Le projet met en place des intersections sécurisées par l'ajout de traverses piétonnes raccourcies aux intersections. Les obstacles (lampadaires, poubelles, etc.) ont été déplacés afin de faciliter les déplacements à pied et le déneigement.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Des plaques podotactiles aux intersections facilitent les déplacements pour les usagers à mobilité réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Des bandes cyclables sont implantées de part et d'autre de la chaussée. Elles permettent de relier les axes cyclables de la 3^e Avenue et de la 8^e Avenue.

TRANSPORTS COLLECTIFS

La ligne d'autobus 19 du Réseau de transport de la Capitale (RTC), établie en 2016, dessert le Chemin de la Canardière pour relier Limoilou avec la haute-ville de Québec.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Le projet comprend du nouveau mobilier urbain, tel que des bancs, des poubelles, des barrières protectrices et des supports à vélo ainsi qu'un nouveau système d'éclairage. Des plantations d'arbres et des bandes végétales améliorent la qualité du paysage et réduisent l'effet des îlots de chaleur.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

En novembre 2016, les propositions préliminaires ont été présentées aux citoyens et aux commerçants afin de recevoir leurs commentaires et leurs idées de bonifications sur le projet.

ÉLÉMENTS CLÉS: CLASSIFICATION DES RUES

L'approche de rues conviviales adoptée par la Ville de Québec est soutenue par une diversité de plans de développement urbain mis en œuvre depuis 2008. Ces outils comprennent le Guide de conception géométrique des rues (2008), le Guide pratique sur l'accessibilité universelle (2010), le Plan de mobilité durable (2011), la Vision du développement de l'art public (2013), la Vision de l'arbre (2015), la Vision des déplacements à vélo (2016), ainsi que l'Étude de faisabilité Tramway / SRB (2015).

De plus, la Ville de Québec est la première en Amérique du Nord à élaborer une méthode d' « analyse multicritères cartographiée » pour classifier les rues dans le but d'identifier les rues propices à l'approche de rues conviviales.

En coupe, au coin de la 6° Rue

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

1,2 km

COÛT TOTAL

5,2 M\$

COÛT PAR KM

4,3 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION 2007

APRÈS







La rue Fortier et une partie du chemin Ozias-Leduc ont été modernisées pour favoriser les transports actifs et un meilleur partage de cette rue à fort achalandage véhiculaire. Les villes de Mont-Saint-Hilaire et d'Otterburn Park ont collaboré au projet, surtout pour le chemin Ozias-Leduc qui relie les deux villes. Ce projet de réaménagement a été bonifié par d'autres interventions, telles que la sécurisation des intersections dans le cadre du Plan de mobilité active (2013).



Les trottoirs de part et d'autre de la chaussée sont protégés de la voie de circulation par une piste cyclable unidirectionnelle, une bande de végétation et une voie de stationnement. On retrouve à certaines intersections du pavé uni afin de sécuriser les déplacements piétons.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Aux intersections, les trottoirs ont été aménagés au même niveau que la chaussée.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

La rue a été reconfigurée principalement pour y ajouter des pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté. Ces pistes sont à niveau avec le trottoir et protégées de la chaussée par les bandes de végétation et les voies de stationnement. Vélo Québec a fait des recommandations quant à l'infrastructure cyclable à privilégier.

TRANSPORTS COLLECTIFS

L'autobus 21, opéré par Exo, dessert la rue. Les quelques arrêts n'ont toutefois pas été réaménagés ni munis d'abribus ou de bancs.

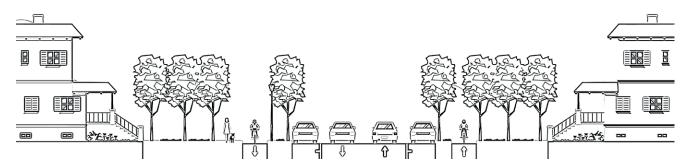
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Quelques rencontres ont eu lieu en 2006 afin de présenter l'évolution du concept de réaménagement de la rue Fortier ainsi que pour permettre aux citoyens de présenter leurs impressions par l'entremise de mémoires.

ÉLÉMENT CLÉ : AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'un des buts du projet de réaménagement était d'augmenter le verdissement sur l'artère. La rue est maintenant bordée de bandes de plantation, comprenant arbres, plantes et aires gazonnées. L'ajout de verdissement a permis de créer une impression d'étroitesse afin de réduire la vitesse des automobilistes.

En coupe, au coin de la rue Ernest Choquette



Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

800 m

COÛT TOTAL

6 M\$

COÛT PAR KM

8,5 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2017

AVANT



Photo: Google Street View

APRÈS



Photo: Ville de Victoriavill

La rue Notre-Dame Est, entre le boulevard des Bois-Francs et la rue de Bigarré, a été réaménagée en deux phases en 2016 et 2017. Ce réaménagement a été réalisé afin de soutenir l'activité économique et revitaliser le centre-ville de Victoriaville. Une fermeture temporaire de la rue avec des activités familiales et un spectacle ont servi à souligner le début des travaux. L'engouement pour le nouvel aménagement a amené la Ville à réfléchir sur la piétonnisation momentanée et événementielle.





L'une des deux voies de stationnement a été retranchée, le trottoir a été élargi et les obstacles dégagés pour accorder plus de place aux piétons. Les trottoirs et les traverses piétonnes, ainsi que les voies de stationnement, ont été revêtus de pavé uni.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

La faible dénivellation des trottoirs tout au long de la chaussée, les plaques podotactiles ainsi que la mise à niveau des traverses piétonnes ont favorisé l'accessibilité universelle et facilité les déplacements piétons pour tous. De plus, des espaces de stationnement pour triporteurs munis de bornes de recharge ont été installés.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Bien qu'il n'y ait pas de bande ou de piste cyclable sur la rue, l'apaisement de la circulation facilite les déplacements à vélo. Vingt-sept supports à vélo ont été ajoutés pour encourager les déplacements à vélo. Il est prévu d'en ajouter plus en raison d'une demande élevée.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les arrêts TaxiBus (le service de transport collectif principal de Victoriaville) le long de la rue n'ont pas été réaménagés d'une façon particulière.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'élargissement des trottoirs et l'aménagement d'intersections plus serrées (en comparaison aux autres dans le secteur) aident à apaiser la circulation. Après le réaménagement, il a été constaté que la vitesse moyenne est de 30 km/h, bien que la limite permise soit de 50 km/h.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Les trottoirs élargis ont permis un ajout de verdissement et d'arbres, de bancs et de bacs de tri sélectif. Les lampadaires ont un design distinctif pour donner une identité visuelle au centre-ville. Le nouvel éclairage peut changer de couleurs selon l'événement (ex. Noël, Fête nationale du Québec, etc.). Le système de son a aussi été renouvelé pour offrir aux passants de la musique.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

En 2015, les citoyens et les commerçants locaux ont pu s'impliquer à travers des activités de consultation publique durant des événements, tels que des braderies, ainsi que sur le site web monidee.ca et grâce à la Société de développement commercial.

DÉFI RENCONTRÉ: LE STATIONNEMENT

La faible dénivellation entre le trottoir et la chaussée cause un problème lorsque des gens se stationnent en empiétant sur le trottoir. Plusieurs contraventions ont été données pour assurer le respect de l'espace destiné au stationnement. Toutefois, la Ville n'envisage pas l'installation de bollards pour autant.

En coupe, au coin de la rue St-Dominique

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

450 m

COÛT TOTAL

10,5 M\$

COÛT PAR KM

23,1 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT



Photo : Google Street View





Photo: CEUM

Profitant de la réfection des infrastructures souterraines, la Ville de Montréal a réalisé un réaménagement complet de la surface de la rue Notre-Dame Ouest, entre l'avenue Atwater et la rue Saint-Augustin. Dans la foulée du réaménagement, le parc du Bonheur-d'Occasion, situé au coin de la rue Rose-de-Lima, a été renommé « place » compte tenu de son nouveau cachet minéralisé contemporain. Un hommage à l'écrivaine Gabrielle Roy y a été fait grâce à l'installation de bancs avec des citations de son roman Bonheur d'occasion. En septembre 2017, la place du Bonheur-d'Occasion a été inaugurée lors d'une grande fête avec musique, animation et diverses activités.





L'élargissement des trottoirs, avec l'installation de saillies sur la plupart des intersections, a fait en sorte de retirer des cases de stationnement et de réduire la voie à 3,4 mètres, soit la largeur minimum requise pour les autobus. De plus, les intersections surélevées et les surfaces traitées en pavé uni forment un nouvel aménagement qui favorise la création de lieux de rencontre et la tenue d'événements de piétonnisation ponctuelle.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Outre les intersections surélevées et la mise à niveau avec le trottoir, des plaques podotactiles indiquent la localisation des traverses piétonnes pour les personnes ayant une vision réduite. L'alignement du mobilier urbain forme ainsi un corridor piéton balisé.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

La nouvelle rue n'inclut pas de bande cyclable. Toutefois, des supports à vélo ont été ajoutés et l'aménagement a été planifié dans le but d'accueillir des stations BIXI et des bornes de réparation des vélos, le tout afin de favoriser les déplacements actifs.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les lignes d'autobus 35, 36, 71 et 191 desservent la rue Notre-Dame Ouest. Des abribus ont été installés sur certains tronçons. La nouvelle configuration comporte des bancs à proximité des arrêts.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Les intersections surélevées et resserrées facilitent la traverse des piétons et permettent de réduire la vitesse de circulation véhiculaire. De plus, l'intersection avec la rue Rose-de-Lima a été reconfigurée pour améliorer la sécurité des piétons.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Des bandes de plantation augmentent la surface verdie de la nouvelle rue Notre-Dame Ouest et l'ajout de nombreux arbres offre une zone tampon sécuritaire entre le trottoir et la chaussée. Les fosses d'arbres sont généreuses et interconnectées par une nouvelle technologie (Silva Cell) permettant l'étalement des racines sous le trottoir. Le mobilier urbain crée des espaces de détente et les fûts d'éclairage modernes complètent le paysage.

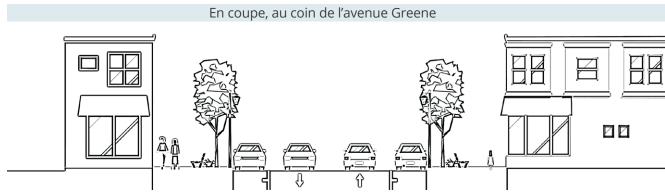
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

En 2015, les citoyens et les commerçants ont exprimé leur opinion lors d'activités de consultation tenues dans la rue, chez les commerçants, ainsi que par l'entremise d'un sondage en ligne. Deux ateliers participatifs organisés à leur intention ont été l'occasion d'échanger des idées et de valider les scénarios proposés.

Grâce à un plan de mitigation du chantier et à des activités communautaires, l'arrondissement a maintenu une bonne communication avec les parties prenantes. Par ailleurs, la Société de développement commercial - Les Quartiers du Canal a bénéficié du programme PR@M-Artère en chantier, une mesure d'aide destinée à la communauté d'affaires lors de travaux majeurs d'infrastructures souterraines impliquant la reconstruction des réseaux d'aqueduc ou d'égouts.

ÉLÉMENT CLÉ: PRIX DE RECONNAISSANCE

L'arrondissement Le Sud-Ouest a remporté la Plume d'argent lors du Gala des Plumes d'excellence 2017 de l'Association des communicateurs municipaux du Québec pour « Ponto », un cône orange sympathique mis en vedette dans la campagne de communication ludique « La Dame se refait une beauté ».



Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

280 m

COÛT TOTAL

2,5 M\$

COÛT PAR KM

8.9 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

Automne 2017

AVANT



Photo : Google StreetView

APRÈS





Photos : Jean Baudii

Le réaménagement de la rue Buchan fait partie du projet « Le Triangle » de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. La réfection, basée sur l'approche de rue partagée, vise à réduire la ségrégation entre les différents modes de transport afin d'apaiser la circulation automobile et favoriser la cohabitation entre les usagers. La rue Buchan traverse le triangle formé par l'avenue Mountain Sights, la rue Paré et l'avenue Victoria. Cette zone, anciennement dédiée au commerce automobile, a fait l'objet d'un développement immobilier majeur profitant de la proximité des stations de métro Namur et De la Savane.





D'un côté de la rue Buchan, le trottoir est élevé de 5 cm de la chaussée et de l'autre, mis à niveau avec une légère dénivellation. Les trottoirs ont été élargis à 3 m suite au rétrécissement de la chaussée. L'implantation d'une place piétonne au coin de l'avenue Mountain Sights est prévue, comme l'aménagement d'un parc entre la rue Buchan et l'avenue Victoria.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Des plaques podotactiles, des lignes de guidage et des contrastes visuels se trouvent sur toutes les rues du projet « Le Triangle » pour aider les personnes ayant une vision réduite. Le trottoir, légèrement plus haut que la chaussée, facilite les déplacements des personnes à mobilité réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Suivant le modèle de rue partagée, il n'y a pas de voies cyclables délimitées sur la rue. Cette approche, qui enlève les démarcations entre les usagers de la route, favorise un rythme de négociation de la chaussée renouvelé entre les usagers.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La rue Buchan est passée d'un sens unique à une rue bidirectionnelle. La chaussée a été rétrécie et la limite de vitesse a été réduite à 20 km/h. Une texture

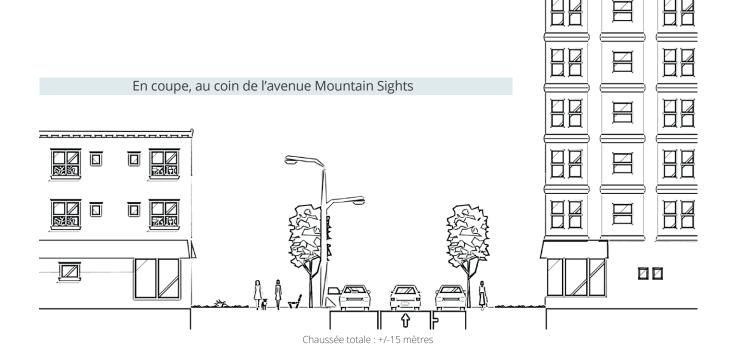
a été ajoutée à la chaussée grâce au pavé uni. Des saillies de trottoir ont été ajoutées à chaque coin de rue, ainsi qu'à mi-chemin entre les intersections. Elles aident à ralentir la vitesse automobile et à faciliter les déplacements piétons.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Gérer l'eau de ruissellement de façon écologique est l'un des objectifs principaux du projet « Le Triangle ». Des noues de rétention ont été intégrées à la rue Buchan. Une plantation d'arbres (dans un réseau de type Silva Cell) a été réalisée. De la végétation et du mobilier urbain, comme des bancs et des lampadaires intelligents permettant de moduler l'intensité lumineuse, ont aussi été ajoutés.

ENJEU: PARTAGER LA RUE

Les rues partagées sont nouvellement autorisées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, mais la signalisation n'est pas encore déterminée. Une municipalité désireuse d'aménager une rue partagée sur un chemin public doit, entre autres, adopter un règlement et suivre les indications du Ministère.



Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET 650 m

ANNÉE DE RÉALISATION 2021 – 2023

AVANT



Photo : Waferboard Wikimedia Commons

PROJETÉE



to : Ville de Longu

La Ville de Longueuil profite de la réfection des infrastructures souterraines de la rue Saint-Charles Ouest, entre le chemin de Chambly et la rue Saint-Sylvestre pour réaménager l'espace public et pour mettre en valeur son patrimoine culturel dans le but d'augmenter l'attraction et l'achalandage du secteur. Ce lieu patrimonial, culturel et commercial sera divisé en trois secteurs : le *Triangle des festivités*, la *Concentration commerciale*, et la zone *Affaires et institutionnel*. Plusieurs placettes sont envisagées le long de ce tronçon. Le projet créera aussi des espaces flexibles autour du parc St. Mark et de la place Saint-Jean-Baptiste pour des événements.





Les trottoirs seront élargis et dégagés d'obstacles, avec certains tronçons traités en pavé uni. Les traverses piétonnes seront marquées et sécuritaires.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le projet de réaménagement appliquera des principes d'accessibilité universelle, les interventions précises restent à définir.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Il n'y a pas d'infrastructure dédiée aux cyclistes pour ce projet, mais l'objectif de la réfection est de réduire la vitesse véhiculaire pour faciliter la cohabitation entre tous les usagers de la rue.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les lignes d'autobus 8, 28, 81 et 88 du Réseau de transport de Longueuil (RTL) desservent la rue Saint-Charles Ouest. De nouveaux abribus de type « casquette » ont été choisis. L'emprise de ceux-ci étant moins importante, les nouveaux abribus réduiront les obstacles sur le trottoir et offriront une accessibilité universelle.

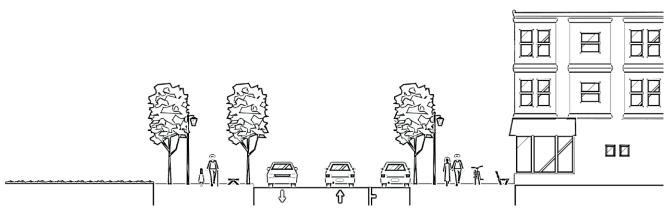
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER:

Le projet prévoit des saillies de trottoir végétalisées, du mobilier urbain et de l'éclairage sur mesure. La place Saint-Jean-Baptiste sera réaménagée en espace multifonctionnel avec des jeux d'eau. Tout au long de la rue, il y aura une optimisation des espaces voués aux terrasses commerciales. De plus, les placettes Saint-Alexandre, Saint-Antoine et de la Cocathédrale verront l'installation d'œuvres d'art public.

ÉLÉMENT CLÉ : DÉMARCHE PARTICIPATIVE

En 2013 et 2014, une concertation du milieu avec les citoyens, les commerçants, les travailleurs et la clientèle des commerces a été réalisée. En 2016, un atelier de bonification a rassemblé les riverains. En mars 2017, le concept préliminaire a été présenté à la population. Présentement, le Service des grands projets de la Ville de Longueuil planifie une stratégie pour intégrer les citoyens de Longueuil, les résidents du secteur, les commerçants, le RTL et les organismes du milieu durant toutes les phases de réalisation du projet.

En coupe, au coin de la rue Saint-Sylvestre



Rue commerciale

ANNÉE DE RÉALISATION 2018-2019

AVANT



Photo : Google Street View







Photos : Ville de Saint-Eustach

Ce projet de réaménagement du Vieux-Saint-Eustache se concentre sur la rue Saint-Eustache et l'intersection avec la rue Saint-Louis. Un petit tronçon de la rue Saint-Louis autour de l'intersection sera rénové tandis que la rue Saint-Eustache, entre la rue Saint-Louis et la rue du Moulin, sera convertie en rue partagée. La Ville de Saint-Eustache souhaite favoriser la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes, renforcer le dynamisme commercial et augmenter l'attractivité du secteur.





Rues Saint-Eustache et Saint-Louis Saint-Eustache

DES RUÉS INSPIRANTES Un inventaire pour passer à l'action

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les améliorations incluront des trottoirs et des traverses piétonnes en pavé uni. Des bollards amovibles aux intersections augmenteront la sécurité des déplacements et offriront une flexibilité lors d'événements publics tels que le marché public hebdomadaire estival.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les trottoirs le long de la rue Saint-Eustache et autour de l'intersection avec la rue Saint-Louis seront mis à niveau avec la chaussée et munis de plaques podotactiles afin de faciliter les déplacements et la navigation des personnes ayant une vision réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Il n'y aura pas d'infrastructure dédiée spécifiquement aux cyclistes. Le concept de rue partagée invitera les usagers à mieux partager la chaussée en l'absence de délimitation de voies.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les arrêts d'autobus sur les rues Saint-Louis et Saint-Eustache bénéficieront de bancs et de poubelles. La Ville tente d'y implanter des abribus en collaboration avec Exo.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La présence d'arbres en bordure de la rue contribuera à réduire le champ de vision des automobilistes, qui adaptent leur conduite en conséquence. La rue sera également aménagée avec du pavé uni.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Des végétaux en bacs et des bandes de plantation augmenteront le verdissement. L'addition de mobilier urbain comme des bancs et des poubelles s'ajoute à l'installation de lampadaires avec haut-parleurs intégrés qui bonifieront l'éclairage et l'ambiance sonore de la rue. De plus, des bollards à éclairage solaire intégrés seront placés de façon à protéger les bandes de plantation.

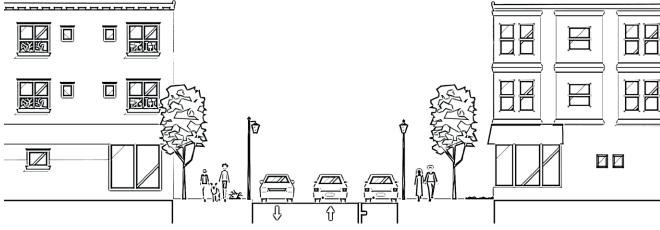
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Les citoyens et les commerçants ont été impliqués en 2014 et 2015 pour des rencontres de consultation sur <u>le Programme particulier d'urbanisme du Vieux-Saint-Eustache</u>.

ÉLÉMENT CLÉ : LABORATOIRE URBAIN « ESPACE PARTAGÉ »

Entre 2014 et 2017, la Ville a expérimenté, par voie de <u>laboratoires urbains</u>, des aménagements temporaires, transitoires et animés afin de tester les possibilités de réaménagement en collaboration avec les citoyens, les commerçants et les visiteurs. Une campagne de promotion de l'achat local « <u>Nos portes sont grandes ouvertes</u> » a été lancée pour soutenir les commerces touchés par le chantier des travaux.

En coupe, au coin de la rue Lemay



Rue commerciale

ANNÉE DE RÉALISATION 2015

AVANT



oto : Ville de

APRÈS



to : Ville de Mo

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles a travaillé en collaboration avec la Ville de Montréal pour réaménager le boulevard Saint-Jean-Baptiste, entre les rues Forsyth et Notre-Dame Est, qui constitue le seul lien entre les deux secteurs historiques de l'arrondissement. Le projet comprenait quatre orientations : les déplacements sécuritaires, la revitalisation du secteur économique, le verdissement et l'embellissement ainsi que la valorisation du transport actif. En 2014, le tronçon entre la rue Notre-Dame Est et la rue Bellerive a été transformé afin de créer la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, un espace patrimonial et multifonctionnel avec vue sur le fleuve.





La largeur de la chaussée a été réduite pour élargir les trottoirs et y planter des arbres afin de créer une zone tampon entre les piétons et la chaussée.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Sur la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, les trottoirs ont été mis à niveau avec la chaussée pour faciliter les déplacements à pied et favoriser l'accessibilité universelle.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Des bandes cyclables ont été aménagées dans chaque direction. Elles sont raccordées au réseau cyclable existant. Les cyclistes doivent se déplacer à pied dans la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Trois lignes d'autobus desservent le boulevard entre les rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est. La Société de transport de Montréal a ajouté la nouvelle ligne d'autobus 81 qui circule tout le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste afin de permettre une connexion entre Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles. Cette nouvelle ligne donne un accès plus rapide aux résidents de Pointe-aux-Trembles à la gare ferroviaire Rivière-des-Prairies et facilite l'accès vers le centre-ville.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Une réduction du nombre de voies de circulation aide à diminuer la vitesse des automobiles. Sur la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, le stationnement est seulement disponible d'un côté de la rue et la chaussée est sinueuse pour réduire la vitesse de circulation.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER:

La plantation d'arbres pour éliminer les îlots de chaleur, de nouveaux lampadaires et une amélioration des façades des bâtiments limitrophes ont permis l'embellissement du boulevard Saint-Jean-Baptiste. L'installation d'œuvres d'art et de panneaux d'exposition, l'ajout de chaises longues et de balancelles, le marché public et l'organisation d'activités culturelles ont créé un lieu de rencontre et de détente intéressant à la nouvelle place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

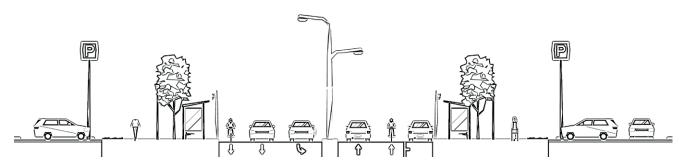
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Une activité de consultation publique a été menée par l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles pour le projet de réaménagement de la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles. Des événements d'information pour les citoyens concernant la réfection du boulevard ont été menés par les services centraux de la Ville de Montréal.

ENJEU: PHASAGE DU PROJET

Le tronçon du boulevard Saint-Jean-Baptiste entre les rues Notre-Dame Est et Prince-Albert reste à être complété par la Ville de Montréal pour terminer l'aménagement présent entre les rues Forsyth et Notre-Dame Est. De plus, un lien reste à être établi pour la bande cyclable entre les rues Victoria et Notre-Dame Est, afin de rejoindre la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

En coupe, au coin de la rue René-Lévesque



Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

900 m

COÛT TOTAL

7,9 M\$

COÛT PAR KM

8,7 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT



Photo: Google Street View

APRÈS





Photos : Ville de Laval

La portion du boulevard Le Corbusier qui fait l'objet de cette fiche est située entre la rue Albert-Duquesne et le boulevard du Souvenir. Ce projet de réaménagement a pour objectif de rendre le boulevard Le Corbusier, conçu à la base pour les automobiles, plus attrayant, plus confortable et plus sécuritaire pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif. Ce projet a été proposé initialement par la Société de transport de Laval. La Ville de Laval a contribué au financement pour bonifier le projet et améliorer le transport actif.





Les trottoirs ont été élargis, passant de 1,5 m à 1,8 m, et bordés de plantations pour sécuriser les déplacements piétons et contrer les effets des îlots de chaleur.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE:

L'Institut Nazareth et Louis-Braille a été consulté sur les approches d'accessibilité. Des bateaux pavés, des plaques podotactiles et des signaux sonores ont été retenus pour le concept de réaménagement.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES:

Les bandes cyclables surélevées en bordure de chaussée, de chaque côté de la rue, rendent les déplacements à vélo plus sécuritaires. Elles servent également de zone tampon pour augmenter le sentiment de sécurité des piétons.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER:

Des arbres et des végétaux ont été intégrés en bordure de trottoir et du mobilier urbain signature a été ajouté. Le système d'éclairage a aussi été bonifié.

ÉLÉMENT CLÉ: TRANSPORTS COLLECTIFS

Au cœur de ce projet de réaménagement, on trouve une voie centrale dédiée à un système rapide par bus. Le projet comprend des voies réservées au centre de la chaussée, des feux prioritaires aux autobus et le déplacement des arrêts en aval des feux de circulation. Des abribus accessibles et sécuritaires, faits sur mesure pour donner une signature forte à ce corridor important, ont été installés afin d'offrir plus de confort aux usagers.





