

Le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées : une incitation à se déplacer à pied – Direction des Transports, Ville de Montréal

(1) Le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées (PIRPP) a été lancé en janvier 2015 par la Direction des Transports du Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal.

(2) La Ville de Montréal a choisi de se positionner en soutenant la marche, un mode de transport durable qui présente de grands avantages pour l'individu comme pour l'environnement urbain. Le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées vise à soutenir techniquement et financièrement les 19 arrondissements dans la réalisation de projets de piétonnisation.

L'adoption de la Charte du piéton en 2006 a marqué un point tournant pour Montréal, en reconnaissant la primauté des piétons dans l'espace urbain. En plaçant les piétons au cœur des priorités, Montréal a souhaité favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié et offrir aux Montréalais un environnement sécuritaire, convivial et propice à la réappropriation de l'espace public. Adopté en 2008, le Plan de transport de Montréal renforce cette vision et énonce la volonté d'un meilleur partage de la rue. Les 14e et 15e chantiers du Plan visent respectivement la redéfinition de la place accordée aux modes motorisés ainsi que la consolidation du caractère piétonnier des quartiers montréalais. Actuellement, l'ensemble des initiatives piétonnes de la ville couvrent près de 8 km du réseau de rues, et sont de superficies variées, allant du tronçon de rue à la zone piétonne. Le PIRPP vise à accroître cette superficie, pour inciter les montréalais à marcher et à se rencontrer.

En effet, Montréal mise sur l'énorme potentiel que représentent ses rues locales pour créer davantage d'espaces publics de proximité et apaiser la circulation automobile. Les projets sont élaborés avec les citoyens et adaptés à l'identité singulière de chaque

quartier, afin de répondre au mieux aux besoins des résidents et des utilisateurs. Le PIRPP a pour objectifs de :

- Accroître progressivement la superficie de l'espace public dédié aux piétons pour encourager la pratique de la marche ;
- Transformer les rues en espaces publics et en lieux de rencontres animés imprégnés de l'identité des quartiers pour en stimuler la vitalité ;
- Impliquer la communauté dans la transformation des espaces publics pour susciter l'adhésion des citoyens aux projets ;
- Bâtir sur les réussites montréalaises et adapter des concepts d'aménagement reconnus ailleurs dans le monde aux besoins des arrondissements pour développer le savoir-faire.

Par ailleurs, les aménagements soutenus par le PIRPP répondent à plusieurs objectifs de la Charte du Piéton et du Plan de transports et de la Ville. Les aménagements soutenus par ce programme encouragent les déplacements à pied, bienfaits pour la santé du corps et de l'esprit, et contribuent à une urbanité plus conviviale, en créant des espaces publics favorables à la rencontre. Ils participent aussi à la densification de Montréal, à la rétention des familles dans le centre urbain, réduisent les débits véhiculaires, apaisent la vitesse de circulation et développent le verdissement des espaces publics.

En poursuivant l'objectif d'accroître progressivement la superficie de rue transformée en espace public dédié aux piétons et en lieux de rencontres animés, le présent programme s'inscrit également en cohérence avec plusieurs des orientations du Plan de développement durable 2010-2015 de la collectivité montréalaise qui visent à :

- améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- assurer la qualité des milieux de vie résidentiels.

Chaque année, un appel à projets est lancé auprès des 19 arrondissements montréalais. Un comité de pilotage est ensuite chargé de sélectionner les meilleurs projets, sur la base de trois types de critères :

- le potentiel de piétonnisation du site d'intervention (caractérisation du site, zone dense, accessibilité en transport actif et collectif, transformation d'au moins 35 % de la voirie en espace piéton, réduction d'au moins 50 % des cases de stationnements, etc. - **30/100**) ;
- les aspects liés à la cohérence et à l'adhésion au projet de piétonnisation (appui de la communauté, respect des plans d'urbanismes locaux, approche de la planification participative – **15/100**)
- les critères liés à la pertinence, la qualité et la faisabilité du projet (objectifs poursuivis, cohérence du concept d'aménagement proposé, mode de piétonnisation retenu, échéancier réaliste, budget réaliste, équipe multidisciplinaire, implication de designers urbains, etc. – **55/100**)

Les arrondissements dont le projet a été sélectionné bénéficient du soutien de la Direction des transports pour une période de trois ans, afin de tester des aménagements temporaires au cours des deux premières années, puis de mettre en œuvre la version permanente du projet lors de la troisième année.

- En l'an 1, les projets sélectionnés bénéficient d'un financement de 50 % du budget total, à concurrence de 100 000 \$.
- En l'an 2, de nouvelles mesures temporaires sont proposées, grâce à un financement de 100 000 \$, auxquels s'ajoutent 100 000 \$ maximum pour la production des plans et devis.
- L'an 3, le projet devient permanent, avec une contribution d'au maximum 400 000 \$.

Le financement alloué dans le cadre du programme peut être attribué à la planification du projet, à la concertation citoyenne, aux mesures d'apaisement de la circulation, à l'aménagement du site et aux communications avec les citoyens.

En l'an 1, le rythme de déploiement des projets est assez rapide : l'appel à projet est lancé fin août et les projets sont sélectionnés en octobre. La conception dure de novembre à février, pour que le projet préliminaire puisse être considéré par le comité de pilotage au

printemps. Le travail de réalisation et la construction du mobilier sont effectués entre mars et juin, et le nouvel aménagement doit être inauguré avant le début de l'été. Il restera ensuite en place dans sa version temporaire pendant au moins deux mois.

(3) Le PIRPP a été pensé comme un laboratoire d'expérimentation, visant à tester de nouvelles manières de transformer collectivement la ville. Réaliser une version temporaire des aménagements pendant les deux premières années encourage l'innovation et facilite les changements de pratiques, dans le but de produire les projets les plus adaptés au contexte de Montréal et aux tendances de notre époque.

Au-delà d'être un incitatif à la créativité, ce processus d'implantation progressif très innovant présente de nombreux autres avantages. Il permet de limiter les coûts et la prise de risque des arrondissements. Il facilite également l'appropriation citoyenne et l'acceptabilité sociale des projets : les usagers sont moins réticents lorsqu'ils savent les aménagements temporaires, donc susceptibles d'évoluer. Par ailleurs, puisqu'ils développent déjà des habitudes de fréquentation de l'espace pendant la phase temporaire, les citoyens seront plus à même de continuer à utiliser le nouveau lieu par la suite. Ayant suivi de près toutes les étapes du processus, ils comprennent et soutiennent davantage le projet d'aménagement final.

La phase temporaire étant propice à l'expérimentation, elle est également une étape importante de participation citoyenne. Certains individus peuvent même s'impliquer concrètement dans le processus de transformation collective (par la construction de mobilier, la peinture au sol, l'entretien des potagers, etc.), ce qui exalte et fortifie leur sentiment d'appartenance au lieu. Le projet de la rue de Dijon, dans l'arrondissement de Montréal Nord, a permis aux enfants de contribuer au marquage décoratif de la rue et à la création de bacs de plantation. Sur la rue de Castelnau, les citoyens ont pu participer à la réalisation de mobilier et de jeux. L'implication des citoyens à toutes les étapes du projet et les deux années en phase transitoire facilitent la réalisation d'aménagements permanents très bien adaptés aux besoins réels des usagers.

Par ailleurs, la Ville fait preuve d'une grande innovation en finançant et coordonnant l'évaluation de chaque projet réalisé dans le cadre du PIRPP, grâce à une méthodologie très complète qui inclue des observations de terrain, des analyses et des sondages. De nombreuses dimensions des projets sont ainsi mesurées :

- l'achalandage piétonnier et cyclable grâce à des bornes de comptages ;
- le taux de satisfaction des usagers, à travers des sondages réalisés dans la rue et sur internet ;
- le taux de satisfaction des commerçants, grâce à des entretiens individuels et des sondages ;
- l'accessibilité universelle du site, grâce à des observations de terrains ;
- l'utilisation du site, notamment la diversité des nouveaux usages, grâce à des observations de terrain réalisées à tous les moments de la journée et de la semaine ;
- le profil des usagers, grâce à la collecte de données de terrain dans une grille d'évaluation, à tous les moments de la journée et de la semaine.

Les informations ainsi recueillies servent ensuite à bonifier le projet d'aménagement permanent. De plus, ces nombreuses données peuvent alimenter le discours public en fournissant des arguments en faveur des aménagements piétonniers et du développement de la marche en ville.

Cette évaluation est une étape essentielle dans le processus d'implantation de rues piétonnes. Elle permet d'avoir une connaissance fine des besoins, des difficultés et des souhaits des utilisateurs du site, données essentielles pour réajuster le projet d'aménagement définitif. Pour le projet de la place Shamrock dans Rosemont, l'évaluation a permis d'identifier un besoin d'assises supplémentaires et d'un dépose-minute pour les résidents. Sur la rue Park-Stanley, dans Ahuntsic, cette étape a aidé à proposer de l'agriculture urbaine et améliorer la cohabitation entre les cyclistes et les piétons lors de la deuxième année du projet. La démarche d'évaluation garantit aux

aménagements une plus grande adéquation aux besoins réels des utilisateurs, et donc une plus longue durée de vie.

(4) Accordant une grande valeur à la transparence, à la collaboration et à la transmission de connaissances, l'équipe en charge du PIRPP est actuellement en train de développer une importante gamme d'outils qui faciliteraient l'implantation de projets piétons dans d'autres villes canadiennes. Un guide d'accompagnement est en cours de rédaction, afin d'encadrer les futurs chargés de projet dans la conception et la réalisation de projets piétons de qualité. Il décrit le cadre conceptuel, les objectifs et les étapes d'implantation de rues piétonnes, en soulignant l'importance de prendre en compte le contexte singulier de chaque quartier d'intervention. Cet outil sera très précieux pour reproduire ce processus du transitoire au permanent dans d'autres municipalités canadiennes.

La Direction des transports a aussi rédigé un fascicule entièrement dédié aux aménagements piétonniers universellement accessibles, qui sera très prochainement publié au sein du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal. Ce guide inclut notamment des fiches de conception technique sur les différentes composantes des projets piétons, comme le marquage et l'accessibilité universelle. Ces fiches ont pour but d'encadrer la conception et de faciliter la reproductibilité du processus. Un guide de caractérisation et d'évaluation des projets ainsi qu'un catalogue de mobilier seront aussi rendus disponibles dans les prochains mois.

La Direction des transports veille à faire rayonner le PIRPP en participant à des conférences et des publications, mais aussi en organisant des visites des aménagements auprès de professionnels d'autres municipalités du Québec. Ces activités permettent de partager les objectifs, les méthodes et les étapes de l'implantation de rues piétonnes à succès. D'emblée, une dizaine de villes québécoises ont déjà manifesté leur intérêt pour le Programme.

(5) Les retombées sont très positives. Le PIRRP, prévu pour financer jusqu'à 5 nouveaux projets chaque année, comptera 12 différents aménagements piétonniers en 2017. L'intégralité des budgets alloués aux arrondissements ont effectivement été utilisés pour transformer l'espace urbain. En 2016, la Direction des transports a contribué au PIRPP à hauteur de 2 millions de dollars.

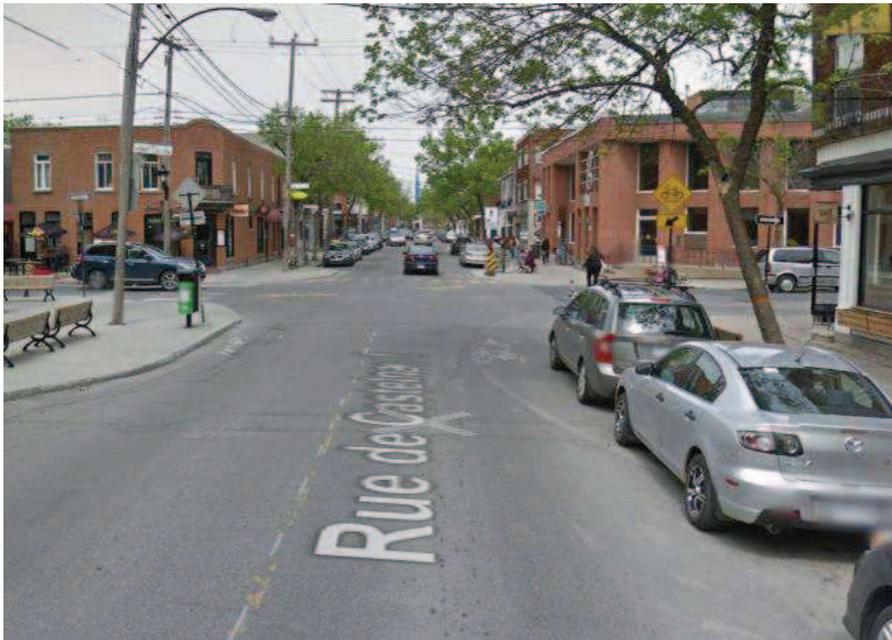
Puisque marcher, c'est aussi s'arrêter, les projets financés par le Programme encouragent véritablement un report modal de la voiture vers la marche. L'espace dédié aux piétons a été doublé ou triplé dans les aménagements réalisés depuis 2015. L'ajout de places assises facilite également les déplacements à pied, notamment pour les piétons les plus vulnérables qui peuvent ainsi faire des pauses régulières au cours de leur trajet. D'autres éléments ont contribué à faire de la marche et de la halte des expériences agréables, comme le verdissement, la signalétique à l'échelle du piéton et l'installation de mesures de design actif (vélos musicaux, carrousel manuel, jeux au sol, etc.).

Les citoyens consultés se sont en grande majorité révélés très satisfaits des projets implantés, avec des taux de satisfaction variant de 88% à 96% selon les sites. Le PIRPP répond donc très bien aux attentes des Montréalais en termes de développement de projets piétons, et concourent grandement à donner envie de marcher, le transport le plus durable qui soit.

Pour que nos rues passent de liens... à lieux

Place De Castelnaud

Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension



Rue De Castelnaud

Crédit : Google MAps, 2015. Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, 2014



Pour que nos rues passent de liens... à lieux

Parvis De Biencourt

Arrondissement Le Sud-Ouest



Rue De Biencourt

Crédit : Arrondissement Le Sud-Ouest, 2015. Ville de Montréal, 2016.



Pour que nos rues passent de liens... à lieux

Park Stanley

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Rue Park Stanley

Crédit : Google Maps, juin 2014. Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, 2014



Pour que nos rues passent de liens... à lieux

Rue De Dijon

Arrondissement de Montréal-Nord



Rue De Dijon

Crédit : Google Maps, 2015. David Chedore, photographe, 2016.