

TRANSFORMER LA RUE PAR LES DONNÉES

Pourquoi et comment étudier la vie dans les espaces publics?

Oser partager l'espace public différemment

Les changements climatiques, économiques et démographiques façonnent le visage des villes, entraînant une évolution dans la manière dont les citoyens les utilisent. Objets d'arbitrage entre plusieurs usages et en quantité limitée, les espaces publics sont autant sous pression qu'au cœur des solutions pour relever ces défis. Face à la multiplication des centres commerciaux et l'engouement pour la vente en ligne, **de nombreuses villes s'engagent dans la création de rues commerciales plus conviviales**. En priorisant l'expérience des usagers non motorisés, elles visent à faire de ces rues des espaces publics de qualité, vecteurs de saines habitudes de vie, d'inclusion des usagers vulnérables et d'achat local⁴. Ce changement dans la manière de concevoir la rue suscite malgré tout bon nombre d'appréhensions.

Observer la rue pour mieux la comprendre

Les études de la vie dans les espaces publics (ÉVEP) sont des outils qui permettent aux décideurs et aux professionnels de baser leurs interventions sur des données fiables plutôt que sur des impressions individuelles ou anecdotiques. **Par leur capacité à mesurer et à révéler ce qui se déroule dans la rue, les ÉVEP facilitent la réalisation de rues conviviales**. Dans le contexte de la crise sanitaire, il s'agit d'un outil de plus pour appuyer la relance économique locale.

Chiffres clés

45 à 50 %

Ratio d'espaces publics (rues, parcs et places publiques) à atteindre comme objectif pour les villes selon l'ONU¹. À Montréal, 12 % sont consacrés aux parcs² et 29 % aux rues³.



58 %

des Montréalais vivent en appartement. Ils ont souvent peu d'accès à des espaces extérieurs privés (cour arrière, etc.) et dépendent des espaces publics.



63 %

des adultes québécois ont recours au commerce en ligne. Ce chiffre monte à 84 % chez les moins de 35 ans.



x2

En avril 2020, l'achat en ligne représentaient 11,4 % du total des ventes au détail au Canada. C'est plus du double qu'en 2019!

86 %

de la population canadienne habite en milieu urbanisé.



1 UN – Habitat (2020). *Module 6 Public Space*, unhabitat.org

2 Les Amis des parcs. (2020). Profil de ville – Montréal, cityparksreport.parkpeople.ca

3 UN – Habitat (2013). *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity*, unhabitat.org

4 CEUM (2020). *Les rues conviviales comme levier économique local*, urbanismeparticipatif.ca



Qu'est-ce qu'une rue conviviale?

Une « rue conviviale » est une rue conçue pour être sécuritaire et confortable pour



les conducteurs;



les cyclistes;



les usagers des transports en commun;



les piétons de tous âges et de toutes capacités.

En contribuant à promouvoir une mobilité active, sécuritaire, et équitable, ces rues renforcent le dynamisme social et économique des artères commerciales, ainsi que leur résilience.

Qu'est-ce qu'une étude de la vie dans les espaces publics?

Les villes utilisent des données sur le trafic automobile pour guider leur plan d'aménagement, mais elles en savent peu sur les usagers qui parcourent leurs rues. Les ÉVEP fournissent des outils pour récolter des données précises sur les usagers non motorisés. Popularisées, notamment par la firme GEHL, sous le nom de *Public Space Public Life (PSPL) studies*, les ÉVEP ont participé à transformer le visage de grandes artères commerciales en Amérique du Nord :

- Piétonnisation de Times Square à New York⁵;
- Design centré sur les piétons à Fisherman's Wharf à San Francisco, deuxième secteur touristique le plus populaire de Californie⁶.



Entre 2007 et 2009, la firme GEHL a accompagné la Ville de New York dans différents projets pilotes de piétonnisation, dont Times Square. L'ÉVEP⁷ a été l'une des étincelles justifiant la piétonnisation permanente de certaines portions de voies du secteur.

Quels moyens utiliser?

Le choix des méthodes à utiliser dépend du contexte et de l'objectif de l'étude. Elles se rangent généralement en quatre grandes catégories⁸ :



1.

Le dénombrement des usagers selon leur profil

Observations prenant en compte leur profil sociodémographique (p. ex. : âge et genre perçus);



2.

Le dénombrement des gens en mouvement

Observations des usagers mobiles selon leur moyen de transport (p. ex. : cyclistes, piétons);



3.

La cartographie des activités

Observations des pratiques (p. ex. : repos, jeu) en notant notamment la fréquence, le niveau d'interaction sociale et le profil des usagers engagés;



4.

La caractérisation du milieu

Audit de la marchabilité ou de l'accessibilité universelle du site, dénombrement des façades actives, inventaire du mobilier présent, etc.

5 Eric Goldwyn (2014). «How "People-Centered" Design Made Times Square the Place To Be on New Years Eve», nextcity.org

6 Aaron Bialick (2013). «Construction Begins on Pedestrian-Friendly Redesign of Fisherman's Wharf», sf.streetsblog.org

7 GEHL (2008). *Word Class Streets : Remaking New York City's Public Realm*, nyc.gov

8 Ces 4 types d'outils sont disponibles sur lesespacespublics.com

Pourquoi et comment mener une ÉVEP sur une rue commerciale?

Deux exemples de questions et d'indicateurs

1 Tester une configuration de rue

De Seattle à Istanbul, les ÉVEP sont utilisées pour tester la popularité de différentes configurations de rues. Une étude menée en 2018⁹ sur la rue King, à Toronto, cherchait à déterminer l'impact de l'ajout de placettes sur les habitudes d'usage et d'achat. L'étude posait les questions suivantes : « Qui utilise l'espace? Quand et par combien de gens sont utilisées les placettes? Pour quels types d'activités? »

Les décomptes portaient notamment sur :

- Le profil des utilisateurs des placettes (âge et genre perçus);
- Les types de placettes populaires et les moments de fort achalandage;
- Le décompte des activités stationnaires.

2 Prioriser les interventions

Les ÉVEP à l'échelle d'un centre-ville sont particulièrement utiles aux professionnels et aux décideurs, puisqu'elles permettent de cibler les lieux prioritaires d'intervention. Les études de cette ampleur menées à Toronto¹⁰ et Vancouver¹¹, dans le cadre d'exercices de planification, ont permis de déterminer les rues et intersections qui devaient être aménagées en priorité. Pour déterminer les lieux qui méritaient une intervention, différents indicateurs ont été utilisés, notamment :

- La comparaison hiver/été et semaine/fin de semaine du nombre de gens en mouvement (piétons et cyclistes);
- Le rapport femmes/hommes, et ce, hiver comme été;
- Le taux de rétention d'un lieu, soit le nombre d'usagers restant sur place divisé par le nombre de passants.



Crédit : makestudio.ca

Le projet de corridor prioritaire pour le tramway, sur la rue King, comportait un programme connexe d'aménagement de placettes, un type d'aménagement encore rare à Toronto. L'ÉVEP menée en collaboration avec les Amis des parcs a permis de préciser l'usage de ces placettes et de justifier cet investissement. Depuis 2018, un concours a lieu chaque année pour leur conception.



Crédit : Alison Boulier

L'ÉVEP de Vancouver a participé à confirmer la popularité des plazas de rue [street-plaza] sur des rues commerciales. Celle-ci se nomme la « Jim Deva Plaza ».

9 Jodi Lastman (2019). «Public Life Study of the King Street Pilot: The Results are In». parkpeople.ca

10 GEHL, Public Work et Ville de Toronto (2018). *Downtown Parks and Public Realm Plan: Public Space Public Life Study*. Toronto.ca

11 GEHL et Ville de Vancouver (2018). *Downtown Vancouver : Public Space & Public Life*, Vancouver.ca

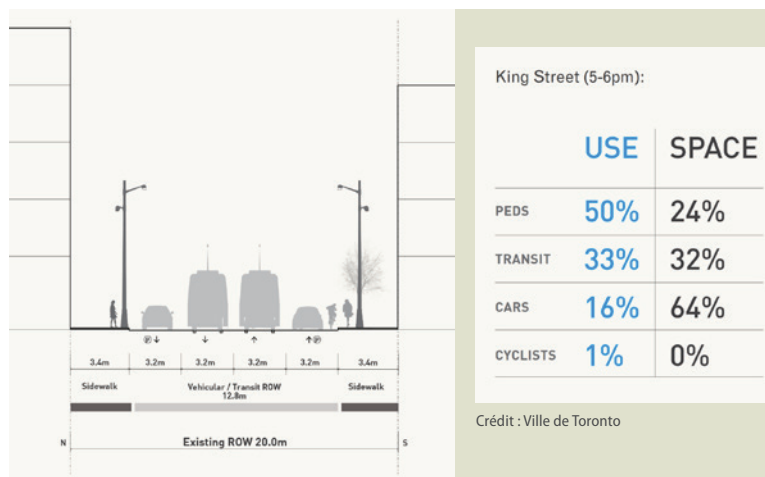
Quels sont les impacts de ces études?

1

Susciter de nouveaux investissements : Les décomptes des utilisateurs selon le moyen de transport sont des outils puissants. En comparant l'utilisation réelle de l'espace à celle disponible aux usagers (p. ex. : largeur des trottoirs, etc.), les ÉVEP justifient des investissements dans des rénovations de rues.

2

Mettre les besoins des usagers au centre de l'aménagement de la rue : Les données probantes favorisent le dialogue interdisciplinaire entre urbanistes, ingénieurs et décideurs au bénéfice des usagers. Plusieurs avancées de trottoirs verdies ont été installées dans un quartier de Montréal à la suite d'une ÉVEP réalisée dans le cadre du Plan du Quartier vert actif et en santé du Plateau-Est¹².



Comparaison de la proportion de la rue dédiée aux différents types d'usagers avec le ratio des usages réels, pour la rue King à Toronto. L'ÉVEP a révélé que plus de 60 % de la chaussée était allouée aux voitures, alors que les automobilistes ne comptaient que pour 16 % des usagers.

« Le décompte de piétons [dans une grande ville américaine] a eu deux impacts : légitimer un plan d'investissement de plus d'un milliard de dollars, et mettre au premier plan le design urbain plutôt que le processus d'ingénierie. »

— Un urbaniste ayant collaboré à des ÉVEP aux É.-U. et au Canada

3

Faciliter l'acceptabilité de nouveaux aménagements : Plusieurs ÉVEP sondent la popularité de mobiliers inédits (placotoirs, bacs à sable, etc.), tels que le Programme de rues piétonnes et partagées (PRPP) à Montréal et le projet pilote de placettes sur la rue King à Toronto.

4

Adapter l'entretien et l'aménagement saisonnier : Des comparaisons hiver/été aident à cerner quels usages et usagers sont moins bien desservis à différentes périodes de l'année. À la suite d'une ÉVEP hivernale sur le projet de piétonnisation temporaire d'une portion de la rue Roy¹³, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a testé des politiques de déneigement et inclus les recommandations dans les appels d'offres.



Aperçu des aménagements hivernaux des Terrasses Roy, à Montréal (2018).

12 CEUM (2012). *Plan de Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est*, ocpm.qc.ca

13 CEUM (2018). Rapport synthèse sur les aménagements hivernaux - Projet de piétonnisation sur la rue Roy Est, ville.montreal.ca

Pour aller plus loin

Récolter des données pour bâtir des villes à échelle humaine. Revue et mode d'emploi des études de la vie dans les espaces publics au Canada du Centre d'écologie urbaine de Montréal

La vie dans l'espace public. Comment l'étudier de Birgitte Svarre et Jan Gehl

ISBN 978-2-924108-41-3

lesespacespublics.com

ruesconviviales.com

UrbanismeParticipatif.ca

