



SÉCURISER LES RUES PRINCIPALES

Pour les rendre conviviales et en faire
des milieux de vie complets



SÉCURISER LES RUES PRINCIPALES

Pour les rendre conviviales et en faire des milieux de vie complets

Les rues commerciales traditionnelles sont le lieu de toutes les rencontres : en plus des commerces, elles contiennent des parcs, des places publiques, des lieux de rassemblement et d'activités, des équipements sportifs et de loisir, etc. Elles sont donc sujettes à des conflits entre les différents usagers de la voie publique.

Les fiches qui suivent visent à outiller les municipalités afin d'aménager ou de réaménager leurs rues principales pour assurer une cohabitation harmonieuse de leurs usagers et la sécurité de tous. Rues principales propose cette série de fiches qui mettent de l'avant la complexité des rues commerciales et les particularités concernant leur aménagement sécuritaire.

Contenu

- **Fiche 01** – Comprendre sa rue commerciale pour répondre adéquatement à ses enjeux de sécurité
- **Fiche 02** – Favoriser les déplacements actifs pour veiller à la sécurité de toutes et tous
- **Fiche 03** – Partager l'espace public pour permettre la cohabitation des différentes activités
- **Fiche 04** – Repenser le stationnement pour libérer de l'espace et améliorer le fonctionnement de la rue
- **Fiche 05** – Encadrer les livraisons pour garantir une desserte efficace et sécuritaire
- **Fiche 06** – Planifier et piloter le projet d'aménagement pour assurer sa pertinence, son bon déroulement et sa pérennité

Partenaire financier

Le projet *Rues commerciales traditionnelles sécuritaires pour tous* est réalisé grâce au soutien financier du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière



ISBN : 978-2-923124-20-9 (version imprimée)
ISBN : 978-2-923124-21-6 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2024

© Rues Principales (2024)
ruesprincipales.org



COMPRENDRE SA RUE COMMERCIALE

pour répondre adéquatement à ses enjeux
de sécurité



Lieux de passage ou de destination, de rencontre ou de magasinage, les rues commerciales traditionnelles endossent plusieurs fonctions et accueillent diverses activités, usages et usagers (commerçants, piétons, automobilistes, cyclistes, etc.), de façon simultanée et parfois conflictuelle, puisque leurs besoins peuvent être difficiles à concilier. La rue principale crée de multiples réalités selon les usagers qui l'empruntent et leur cohabitation peut s'avérer houleuse et source d'insécurité, en particulier pour les plus vulnérables : piétons, aînés, personnes à mobilité réduite, enfants, etc.

LES RUES COMMERCIALES TRADITIONNELLES, DE MULTIPLES RÉALITÉS

Les rues commerciales traditionnelles se distinguent des autres espaces commerciaux par :

- > leur centralité dans la collectivité,
- > une relative étroitesse de la rue,
- > une configuration de l'espace public à une échelle plus humaine,
- > une plus grande proportion de commerçants indépendants,
- > la diversité de leurs usagers,
- > leur rôle social dans la collectivité,
- > leur relation au patrimoine bâti et à l'histoire du milieu,
- > etc.

Elles sont cependant loin d'être homogènes. Entre la rue principale d'un village de campagne et la *Main* d'un grand centre-ville, il existe une importante variété de rues commerciales traditionnelles. On peut qualifier cette diversité à l'aide de deux grandes catégories de caractéristiques, soit l'aire d'influence et la morphologie, qui agissent sur le rôle d'une rue commerciale en matière de mobilité et par conséquent, sur la place des divers modes de déplacement et la sécurité routière.



Source : Rues principales

L'aire d'influence



L'aire d'influence d'une rue commerciale traditionnelle correspond à la zone de provenance de ses usagers, à l'image du rôle de la centralité dont elle fait partie. Dans une centralité d'agglomération, qui joue un rôle structurant à l'échelle régionale, la rue commerciale attire des usagers de proximité, mais aussi de l'ensemble des villes et des villages qui gravitent autour. À l'inverse, les usagers de la rue commerciale d'une centralité locale sont presque exclusivement des habitants du quartier ou du village¹.

Une rue commerciale dont l'aire d'influence est vaste présentera une grande variété d'activités² :

- > commerces courants, semi-courants et réfléchis (pharmacie, boutique de vêtements, bijouterie, etc.);
- > services courants, semi-courants et réfléchis (garderie, dentiste, notaire, etc.);
- > services publics (bureau de poste, école, lieu de culte, parc, etc.);
- > restauration et divertissement (bistro, hôtel, crèmerie);
- > lieux touristiques.

La morphologie



La morphologie de la rue rassemble une myriade de caractéristiques physiques qui sont autant d'éléments distinctifs expliquant la diversité des rues commerciales traditionnelles. Selon le type de milieu (plus rural ou plus urbain),

l'époque de construction et les choix de réfection au fil des ans, le cadre bâti diffèrera par :

- > la densité et la compacité des constructions,
- > les styles architecturaux anciens ou récents, homogènes ou hétérogènes,
- > la largeur de la rue et des trottoirs,
- > la hauteur des bâtiments,
- > les marges de recul,
- > la présence en plus ou moins grand nombre de dents creuses et/ou de stationnements en façade ou sur le côté des bâtiments.

À ces attributs s'ajoutent entre autres la longueur de la section commerçante, la présence de parcs et d'espaces publics, l'offre de mobilier urbain, de même que l'existence ou non de liens piétons vers d'autres rues ou des stationnements à l'arrière des bâtiments. Tous ces attributs concourent, avec les efforts consentis par la collectivité pour animer le lieu et la diversité des activités et des usages, à créer l'ambiance particulière d'une rue commerçante.

Une rue principale avec une aire d'influence locale accueillera, quant à elle, surtout des commerces et des services de proximité, en quantité restreinte et concentrés dans un périmètre limité. Dans certains cas, il existe même une complémentarité des activités entre plusieurs cœurs de collectivité, desservant ainsi un bassin de population plus large et limitant la concurrence néfaste. C'est le cas en particulier dans les municipalités fusionnées où les noyaux préexistants ont réussi à se coordonner.

La rue principale : une vitrine

Une rue commerciale traditionnelle rassemble nombre d'éléments qui en font un lieu emblématique de sa collectivité, par sa beauté (cadre bâti, histoire, commerces, espaces publics, patrimoine) et son ambiance (animation, espaces de rencontres, espaces verts). Dans plusieurs municipalités, la rue principale est une véritable vitrine pour attirer les visiteurs, en plus d'être porteuse de l'identité du milieu, voire une fierté pour ses résidents. Cet aspect traduit l'obligation pour les collectivités d'adopter une approche esthétique réfléchie pour soigner le cadre paysager. D'ailleurs plusieurs municipalités ont su agencer la fonction commerciale et l'aspect patrimonial afin d'en faire des milieux identitaires pour les riverains. C'est le cas à Baie-Saint-Paul, à Coaticook, dans le Vieux-Terrebonne, dans certains quartiers de Québec, etc.



Source : Vivre en Ville

¹ Vivre en Ville, 2021

² Fondation Rues principales, 2004

LA MOBILITÉ

Selon la morphologie de la rue et du milieu dans lequel elle s'inscrit ainsi que son aire d'influence, une rue principale joue un rôle particulier dans la mobilité des habitants et des visiteurs d'une collectivité :

- > Elle peut accueillir une circulation locale, régionale et/ou nationale.
- > Elle peut être un lieu de passage obligé, voire incontournable.
- > Elle peut être un lieu de destination.

Chose certaine, les rues commerciales traditionnelles ont la particularité de concentrer une part de piétons plus grande que dans le reste de la collectivité, notamment dans les secteurs commerciaux de périphérie. Or la place accordée au divers modes de déplacement est fortement tributaire du contexte et

peut changer au fil du temps. Par exemple, les villages longitudinaux traversés par une route nationale sont de facto des lieux de passage obligés, voire incontournables, pour les automobilistes et autres conducteurs de véhicules motorisés. À contrario, les rues commerciales en milieu urbain jouissent souvent d'un

important bassin d'utilisateurs réguliers habitant à distance de marche ou de vélo. Il est donc essentiel, avant d'entreprendre une démarche de sécurisation d'une rue commerciale, de se questionner quant à la mobilité souhaitée dans la rue principale et sur la place qui sera accordée aux différents usagers.

Seul passage possible



Quasi incontournable



L'IMPORTANCE D'UNE APPROCHE FLEXIBLE

Devant la multiplicité des caractérisations possibles d'une rue commerciale traditionnelle, un processus de sécurisation ne peut faire l'économie d'un diagnostic honnête. L'idée d'une recette miracle ne saurait être autre chose qu'une vue de l'esprit. Un processus de sécurisation ne peut mener à de réelles améliorations que s'il s'adapte aux réalités locales et à une vision de l'avenir souhaité par l'ensemble des parties prenantes de la collectivité. La consultation et la participation des différents acteurs du milieu doivent faire partie du processus, d'autant plus lorsque vient le temps de se pencher sur des sujets sensibles, voire conflictuels, comme la place du stationnement.



DES ENJEUX DE SÉCURITÉ COMMUNS

Une évolution au profit de l'automobile

La démocratisation de l'automobile et le zonage fonctionnel ont tôt fait de changer les habitudes de consommation et d'étaler les fonctions commerciales hors des cœurs de collectivité³. Les rues principales sont de plus en plus concurrencées par des centres d'achats toujours plus gros et éloignés des cœurs de collectivité, dans des endroits presque exclusivement accessibles en voiture. Afin de rester concurrentiels, les cœurs de collectivité ont senti l'obligation de faire place à l'automobile. Malgré un retour de balancier depuis quelques années, l'espace des rues principales reste grandement alloué aux voitures.

³ David Mangin, cité dans NEDELEC, 2014

Des réalités similaires et des défis communs

→ La sécurité des déplacements actifs

Bien qu'à divers degrés, toutes les rues commerciales traditionnelles composent avec un grand nombre de déplacements actifs. Qu'elles s'y soient rendues à pied, à vélo, en auto ou autrement, de nombreuses personnes sillonnent les rues principales à la marche. Cette réalité amène un lot de préoccupations quant à la cohabitation des divers usagers de la route, qui sont communes aux différents milieux, malgré les particularités de chacun.

→ La cohabitation des activités

La rue principale joue plusieurs rôles. Ainsi, le maintien d'une structure commerciale saine, mais aussi d'activités sociales essentielles à l'animation de la rue, présente de nombreux défis pour le réaménagement de rues principales. La multiplicité des fonctions et des activités qui coexistent dans les rues commerciales traditionnelles forcent à penser la présence de chacun (commerçants, consommateurs, passants, festivaliers, résidents, etc.) de façon à leur laisser la place nécessaire tout en tenant compte des enjeux de sécurité associés à leur cohabitation.

→ La place du stationnement

Après des décennies marquées par le tout-à-l'auto, la place dédiée aux véhicules motorisés avoisine 40 % de la superficie des villes⁴. Malgré tout, un exercice pour repenser le stationnement dans une rue commerciale fait souvent les frais des récriminations des consommateurs et, surtout, des commerçants. Or la crainte de ces derniers de perdre de la clientèle est le plus souvent strictement subjective et non fondée sur des faits.

PASSER À L'ACTION

Plusieurs villes font aujourd'hui face à des infrastructures souterraines désuètes et au besoin d'une réfection complète de leur rue commerciale. Voilà une belle opportunité d'en revoir l'aménagement pour veiller à la sécurité de tous ses usagers, en tenant compte autant de l'activité commerciale que d'autres critères d'ambiance et de vitalité des cœurs de collectivité : la présence de piétons et de cyclistes, la considération des usagers les plus vulnérables, la création d'espaces de rencontres et d'espaces verts, l'ajout de mobilier urbain, etc.

Les fiches qui suivent proposent quelques pistes d'action :

- > Favoriser les déplacements actifs pour veiller à la sécurité de toutes et tous
- > Partager l'espace public pour permettre la cohabitation des différentes activités
- > Repenser le stationnement pour libérer de l'espace et améliorer le fonctionnement de la rue
- > Encadrer les livraisons pour garantir une desserte efficiente et sécuritaire
- > Planifier et piloter le projet d'aménagement pour assurer sa pertinence, son bon déroulement et sa pérennité

Ces fiches n'ont pas vocation à être exhaustives en ce qui concerne la sécurisation des rues pour tous les usagers. Plusieurs guides existent déjà à cet effet. Vous trouverez dans ce dossier des réflexions spécifiques aux situations vécues dans des rues commerciales traditionnelles.

⁴ Bergeron, cité dans Vivre en Ville, 2014



FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

pour veiller à la sécurité de toutes et tous



Pour circuler d'une destination à l'autre, déambuler ou accéder aux commerces et services, un nombre important de piétons sillonnent les rues commerciales traditionnelles. Paradoxalement, les conditions de sécurité et de convivialité pour les déplacements actifs ne sont pas optimales sur ces voies aménagées ou réaménagées au fil des ans en fonction de la fluidité automobile. Il importe donc d'y revoir la hiérarchie des modes de déplacement au profit des usagers les plus vulnérables.

LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ ACTIVE DANS LES RUES PRINCIPALES

Dans une rue commerciale traditionnelle, les défis de la mobilité active sont considérables. Au grand nombre d'usagers actifs et vulnérables s'oppose la variété des modes de déplacement motorisés : véhicules individuels (de passage ou à la recherche d'un stationnement), véhicules de livraison de diverses tailles, véhicules de transport en commun (taxis, autobus), etc. De plus, diverses préoccupations techniques (entretien, déneigement, affichage, éclairage, etc.) exigent l'utilisation d'espace. Or, malgré la prise de conscience grandissante des municipalités quant à l'importance d'aménager les rues en tenant compte des usagers les plus vulnérables, le réflexe automobile reste important. Pour assurer la sécurité et le confort des déplacements actifs, il est essentiel de revoir la hiérarchisation des modes de déplacement dans les interventions pour assurer un meilleur partage de l'espace, une meilleure cohabitation des divers usagers et un entretien adéquat des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes.

Au nombre des défis à relever :

- > Rendre la rue accessible à toute personne et en toute saison.
- > Aménager des trottoirs confortables et sécuritaires.
- > Accueillir les cyclistes.
- > Multiplier les occasions de traverser et bonifier l'aménagement des intersections.
- > Apaiser les circulations motorisées.
- > Organiser et encadrer les différents usages pour faciliter la cohabitation entre les usagers :
 - les aménagements pour le transport en commun ;
 - la place du stationnement (cf. fiche Repenser le stationnement) ;
 - les livraisons (cf. fiche Encadrer les livraisons).

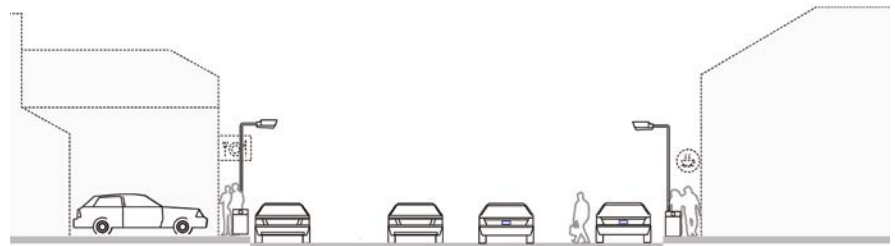
Le partage de l'espace

Dans la compétition pour le partage de l'espace public, les déplacements actifs arrivent bien souvent en fin de course. On tiendra d'abord compte des standards automobiles ayant pris le devant de la scène au fil des ans : largeur minimale des voies de circulation automobile, largeur minimale des voies de stationnement, rayons de courbure répondant aux besoins des plus gros véhicules, multiplication des entrées charretières, etc. Par conséquent, l'espace alloué aux piétons et aux cyclistes est restreint et se retrouve partagé avec d'autres usages et usagers. L'organisation de cet espace devient alors ardue et l'encombrement mène nécessairement à des entraves aux corridors de déplacement actif. La hiérarchie des modes de déplacement doit être revue pour assurer un partage plus équitable de l'ensemble de l'espace public.



La priorité par l'aménagement

Dans le but de veiller à la sécurité des piétons, plusieurs municipalités optent pour une réduction des limites de vitesse sur leur rue principale ou la mise en place de traverses piétonnières. Or ces interventions ont une influence réelle, mais limitée, sur la vitesse des véhicules. Jouer sur le champ de vision des conducteurs, par le truchement de diverses mesures d'apaisement de la circulation, réduira plus concrètement les vitesses pratiquées¹. Il est donc nécessaire de miser sur les aspects physiques de la rue pour assurer la saine cohabitation des différents modes de déplacement et veiller au confort et à la sécurité des usagers actifs et vulnérables.



L'entretien

Un entretien adéquat des aménagements dédiés aux déplacements actifs est déterminant, non seulement pour le confort de ces usagers, mais aussi pour leur sécurité. Les fissures dans le béton des trottoirs ou les réparations sommaires créent souvent des inégalités dans la surface de marche, qui sont autant d'obstacles et de sources d'insécurité pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, l'entretien hivernal des corridors piétons d'une rue commerciale traditionnelle ne peut être le même que dans l'ensemble d'une municipalité. Au-delà de la priorisation de ces rues dans l'horaire de déneigement, il est primordial de penser aux besoins particuliers : utilisation des bancs, descentes de trottoirs fréquentes, etc.

¹ Cloutier, Lachapelle et Saunier, 2019 ;
Vivre en Ville, 2013

TIRER PROFIT D'AMÉNAGEMENTS INCLUSIFS POUR UNE RUE INVITANTE

L'adage veut qu'en aménageant une rue pour les usagers les plus vulnérables, on réponde aux besoins de tous. Ce principe doit être au cœur d'une approche d'aménagement favorable aux déplacements actifs, qui tient compte de la diversité des populations qu'accueille une rue principale : familles avec enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite et autres personnes vulnérables avec des limitations physiques ou cognitives.

Les stratégies possibles vont de l'accessibilité universelle² à l'aménagement pour les enfants³, en passant par l'aménagement pour un vieillissement actif⁴ ou l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+)⁵. Dans tous les cas, il s'agit de maximiser l'autonomie, le confort et la sécurité (réelle et ressentie) de toutes les personnes qui empruntent la rue principale.

L'accessibilité universelle

L'accessibilité universelle (ou le design universel) mise sur des déplacements actifs, accessibles et sécuritaires en créant des lieux et des aménagements qui répondent aux besoins de toutes et tous, y compris les personnes avec des limitations fonctionnelles. Elle est basée sur sept principes :

- > utilisation et espaces accessibles ;
- > utilisation exigeant peu d'efforts physiques ;
- > utilisation de l'information accessible ;
- > utilisation par tous ;
- > utilisation flexible ;
- > utilisation simple et intuitive ;
- > utilisation sécuritaire.

Certains éléments typiques de l'accessibilité universelle sont essentiels à l'aménagement sécuritaire des rues commerciales traditionnelles, comme :

- > des corridors piétonniers rectilignes, bien délimités et libres d'obstacles,
- > des intersections simples,
- > une transition claire et lisible vers les traversées de rue, les lieux et les bâtiments qui bordent la rue,
- > des revêtements facilitant les déplacements,
- > l'accessibilité des commerces.

Les défis du vieillissement actif

Le déclin physique et sensoriel des personnes âgées (65 % des personnes de 85 ans et plus présentent des incapacités de mobilité⁷) les restreint à fréquenter des lieux près de leur domicile⁸ et fait des déplacements quotidiens et de l'accès aux commerces et services des enjeux majeurs pour le maintien de leur autonomie⁹. Favoriser la capacité des personnes âgées à rester socialement et physiquement actives, c'est assurer un accès simple et sécuritaire aux destinations du quotidien¹⁰ par un aménagement adéquat de l'espace public, sachant que la proximité des services et la convivialité de l'environnement influencent le recours à la marche¹¹. Or les environnements urbains sont souvent défavorables aux déplacements actifs des personnes âgées¹² : piteux état des trottoirs, présence d'obstacles (mobiliers urbains et équipements mal répartis), dénivellations, accumulations de glace et de neige, largeur des traversées et temps alloué, etc.



2 Société Logique et Institut Nazareth et Louis-Braille, 2014; Ville de Montréal, 2017

3 NACTO et Global Designing Cities Initiative, 2020

4 Piétons Québec, 2021; Vivre en Ville, 2019a

5 ATV, 2021

6 Société Logique, s. d.

7 ISQ, 2013

8 Lord et Després, 2011

9 Vivre en Ville, 2019a

10 Charpentier et collab., 2010

11 Cliche, 2009; Laforest, 2012

12 Michael, Green et Farquhar, 2006; Gonzalez et Lord, 2018

ASSURER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS



Des trottoirs sécuritaires

L'achalandage élevé des rues commerciales traditionnelles requiert des dimensions de trottoir en conséquence. Si une largeur de trottoir de 1,8 m peut suffire sur une rue résidentielle, on recommande entre 2,4 m et 3 m dans les secteurs commerciaux¹³. Il faut d'ailleurs y prévoir un corridor de déplacement continu et exempt de tout obstacle, notamment pour assurer la sécurité des personnes non voyantes. Cette préoccupation doit persister lorsque vient le temps d'animer la rue en permettant à l'activité commerciale de s'étendre sur l'espace public.

Il faut également penser à la cohabitation des piétons entre eux et avec les autres modes de déplacement. On peut prévoir une bonne largeur de banquette pour séparer le corridor piéton de la chaussée et le délimiter par un changement de texture.

Enfin, les dénivellations dans le trottoir sont des obstacles à la sécurité de toutes les personnes qui marchent, en particulier dans les villes et les villages où les entrées charretières se multiplient. Il est recommandé de localiser la descente de l'entrée charretière uniquement dans l'espace de la banquette pour maintenir le corridor piéton sans pente, sachant que la pente maximale autorisée au Québec est de 7%. Par ailleurs, la pente des dévers de trottoir ne devrait pas dépasser 3%¹⁴.



Des parcours confortables

Le sentiment de sécurité est tout aussi important que la sécurité réelle. Ce qui relève du confort pour certains peut s'avérer une question de sécurité pour d'autres. Le mobilier urbain doit être aménagé avec soin, notamment pour créer de multiples aires de repos, fort importantes dans un cœur de collectivité, où les gens vont autant pour faire des rencontres que pour consommer.

La végétation permet d'assurer un confort climatique, qui s'avère de plus en plus essentiel à l'attrait d'une rue commerciale face à la concurrence des centres d'achats climatisés. Son implantation doit toutefois tenir compte d'autres éléments, comme la place des enseignes et l'éclairage. D'ailleurs, un éclairage sans faille est essentiel à la sécurité et au sentiment de sécurité d'une majorité de personnes dans des rues commerciales qu'on souhaite animées un peu à toute heure.

Enfin, la qualité des infrastructures et de leur entretien contribue à la sécurité des personnes qui sillonnent les trottoirs. Rien que pour l'année 2008, plus de 10 000 personnes âgées auraient été contraintes de limiter leurs activités à la suite d'une chute dans un espace public¹⁵.

Tenir compte du contexte hivernal

L'hiver est certes synonyme de défis supplémentaires : accumulations de neige, de glace, de sloche et d'eau, sur le trottoir, à ses abords et dans les traversées de rue. Pour veiller à l'accessibilité sécuritaire de l'espace public en toute saison, certaines mesures s'offrent aux municipalités :

- > Veiller au bon déneigement et à l'entretien régulier de la rue commerciale et des principaux axes utilisés par les piétons pour accéder au centre-ville.
- > Optimiser le système de drainage pour éviter les accumulations lors de fontes.
- > Construire des trottoirs suffisamment larges pour entasser la neige.

Par ailleurs, diverses mesures permettent de favoriser l'animation hivernale de la rue¹⁶ :

- > stations chaleureuses ;
- > espaces de jeux extérieurs hivernaux, comme le patin ou le crockicurl ;
- > terrasses 4-saisons ;
- > ambiance lumineuse et espaces protégés pour un bain de soleil.



Source : Rues principales

¹³ Transportation Association of Canada, citée dans British Columbia. Ministry of Transportation, 2019

¹⁴ Québec. MTMD, 2023

¹⁵ Ministère de la santé et des services sociaux, cité dans Piétons Québec, 2021

¹⁶ Vivre en Ville, 2019b



La sécurité des traversées

Le parcours des piétons sur les rues commerciales les amène à croiser souvent la chaussée. L'aménagement et les règles doivent tenir compte de leur présence et de leurs besoins.

→ Fréquence des passages piétons

Si les distances entre les passages piétons sont trop longues, les gens auront naturellement tendance à faire fi des règles et à traverser où bon leur semble. Par ailleurs, les longues distances d'une intersection à l'autre favorisent la vitesse des véhicules motorisés. Ainsi, lorsque les petits îlots entraînent plus de collisions, celles-ci sont moins souvent mortelles ou avec blessés¹⁷. Dans le cas où la rue ne comprend pas assez d'intersections, il devient essentiel d'aménager des passages piétons en section courante.

Vous avez dit *Jaywalking* ?

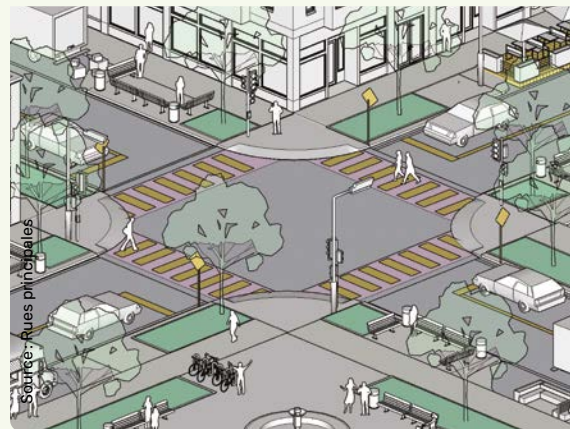
Pourquoi une telle expression afin de pointer du doigt le comportement délinquant de piétons qui traversent ailleurs qu'aux intersections ? Même les automobilistes ont tendance, dès qu'ils deviennent piétons, à prendre le plus court chemin vers l'autre côté de la rue. La rue partagée permet de renverser la logique, en autorisant la traversée à n'importe quel endroit et en statuant sur la priorité des piétons en tout temps. L'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, à Montréal, a tracé la voie pour ce type d'intervention avec la rue Ontario.

→ Distance à traverser

La distance à parcourir pour traverser la rue représente également un important enjeu de sécurité, particulièrement pour certaines populations avec des limitations physiques. Sachant que chaque mètre additionnel de traversée correspond à un risque supplémentaire de collision pour un piéton de l'ordre de 6 %¹⁸, toute mesure permettant de réduire ou de segmenter cette distance est la bienvenue : avancée de trottoir, terre-plein et îlot de refuge. Ces derniers, par exemple, ont le potentiel de réduire la proportion de collisions chez les piétons de 46 %¹⁹.

→ Feux piétons

L'efficacité d'une phase piétonne pour assurer la sécurité des traversées est reconnue²⁰. Il est toutefois important de réduire le temps d'attente et d'offrir l'option d'abréger le cycle courant du feu de circulation. En effet, plusieurs études ont démontré une corrélation entre le délai la tendance des piétons à traverser sans attendre, réduisant ainsi les bénéfices sécuritaires du feu de circulation²¹. Par ailleurs, le virage à droite au feu rouge crée de nombreuses interactions piétons-automobilistes, au détriment de la sécurité²².



Par ailleurs, il est primordial d'accorder un temps suffisant pour permettre à tous, notamment les personnes âgées ou à mobilité réduite, de traverser dans de bonnes conditions. La vitesse de marche généralement utilisée pour déterminer le temps de traversée est entre 0,8 et 1,3 m/s. Or la capacité des personnes âgées de plus de 70 ans varie entre 0,7 et 0,9 m/s²³.

17 Dumbaugh et Rae, cités dans Welle et collab., 2015

18 Duduta et collab. cités dans Welle et collab., 2015

19 USDOT, s. d.

20 Elvik, Høy et Vaa, cités dans Welle et collab., 2015

21 TRL Limited, 2006

22 CCATM, 2013 ; Quintin et Miladi, 2021

23 Asher et collab., 2012

→ La visibilité des piétons

Une personne doit être visible et capable de voir ce qui s'en vient dès qu'elle met le pied dans la rue, et même avant. Le Code de la route interdit d'ailleurs tout stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection²⁴. L'aménagement de saillies de trottoir bloque physiquement la possibilité aux automobilistes d'enfreindre cette règle, en plus de permettre aux piétons de franchir la voie de stationnement avant de s'engager sur la chaussée. Dans le cas où ces saillies sont plantées, attention au choix des végétaux, pour qu'ils n'entravent pas eux-mêmes le contact visuel entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. D'autres mesures facilitent la visibilité, comme la signalisation claire des passages piétons, notamment par des dispositifs lumineux ou clignotants.

→ L'apaisement de la circulation automobile

Considérant que les automobilistes sont responsables de 68 % des collisions causant des dommages corporels aux piétons²⁵ et que la vitesse est le principal déterminant de la gravité des blessures²⁶, il est important d'assurer une circulation automobile apaisée sur une rue commerciale. De nombreuses mesures permettent d'apaiser la circulation et visent en général à canaliser les déplacements motorisés, à réduire la vitesse ou à gérer l'interface entre les usagers²⁷. Ces mesures sont bénéfiques non seulement pour la sécurité des piétons, mais aussi pour l'achalandage de la rue. En effet, avant d'opter pour la rue partagée, l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve avait mis en place diverses mesures d'apaisement de la circulation sur Ontario. Résultat : le flux quotidien de piétons est passé de 8 000 à 20 000²⁸.



AMÉLIORER LE POTENTIEL PIÉTONNIER VERS LA RUE COMMERCIALE

Pour favoriser l'accessibilité du cœur commerçant aux déplacements actifs, il est essentiel de penser le réaménagement d'une rue commerciale en veillant à la continuité et à la sécurité des parcours piétons depuis les quartiers environnants. Si les rues commerciales sont le plus souvent équipées de trottoirs, ce n'est pas forcément le cas dans les milieux voisins. Les cheminements piétons vers les rues commerçantes sont parfois complexes, peu sécuritaires ou invitants, que ce soit en raison de coupures urbaines (voie ferrée, viaduc, rivière, etc.) ou d'environnements hostiles à la marche (intersections alambiquées, absence de trottoirs, circulation rapide, etc.).

Dans un rayon d'environ un kilomètre de la rue commerciale (entre 10 et 20 minutes à pied), l'aménagement devrait favoriser la marche vers cette dernière de diverses façons, notamment :

- > réduire les distances à franchir par de nouveaux liens piétons ;
- > améliorer la sécurité et la convivialité des aménagements piétonniers (trottoirs continus de chaque côté de la rue dans les villes, au moins un trottoir ou une piste multifonctionnelle dans les villages, intersections simples et indiquant clairement la présence de piétons, etc.) ;
- > opter pour une signalisation claire et uniforme, qui favorise la lisibilité des espaces et des parcours ;
- > augmenter la compacité du cadre bâti aux abords de la rue commerciale.

24 Québec, 2024

25 NACTO et Global Designing Cities Initiative, 2020

26 INSPQ, 2005

27 Vivre en Ville, 2013

28 Ville de Montréal, 2017

QUELLE PLACE POUR LES CYCLISTES ?

Les réseaux cyclables s'arrêtent souvent aux portes des rues principales. Et les y prolonger ne fait jamais l'unanimité.

Il est souvent difficile de trouver l'équilibre entre le maintien du stationnement, la révision des patrons de circulation et les normes à respecter pour l'implantation de pistes cyclables sécuritaires. Le défi appelle des réponses adaptées selon les milieux, mais quelle que soit la solution retenue, il est essentiel de favoriser l'accessibilité cyclable de la centralité en raison de ses nombreux avantages. Le guide technique *Aménager pour les piétons et les cyclistes* aide à structurer un tel exercice²⁹.



Des questions préalables à ne pas négliger

- > Où en est la municipalité en matière d'aménagements cyclables ?
 - Dispose-t-on d'un réseau cyclable complet ou embryonnaire ?
- > Que dit la planification ?
 - Un plan de mobilité durable existe-t-il ?
 - Une vision a-t-elle été produite ?
 - Un plan directeur des aménagements cyclables existe-t-il ?
- > De quel espace dispose-t-on sur la rue selon les usages voulus ?
 - Quelle est la largeur de la rue de façade à façade ?
 - Quelles sont les marges de manœuvre dont on dispose pour transformer l'espace de la rue ?
- > Quelle est la nature de la circulation ?
 - Quels sont les débits de circulation ?
 - Existe-t-il des options pour reporter ailleurs une partie de la circulation automobile ?
- > Comment circuler de façon sécuritaire quand les pistes cyclables sont inexistantes ?

Planter des axes cyclistes sur des rues parallèles ?

Certaines municipalités font le choix d'implanter une piste cyclable sur une rue parallèle moins fréquentée. Cette pratique permet d'offrir un cadre paisible pour la balade à vélo et peut servir à renforcer la vocation d'espace public de la rue commerciale. Mais attention à ne pas en décider ainsi simplement pour ne pas nuire à la circulation automobile. Comme tout le monde, les cyclistes préfèrent les axes de circulation les plus directs³³ et ceux situés au plus près des lieux de consommation.

L'accès cyclable au cœur de collectivité : des bienfaits pour tous

- > La présence d'infrastructures pour les cyclistes offre de la visibilité à ce mode de déplacement et encourage la mobilité douce, tout en réduisant la dépendance à l'automobile.
- > Les pistes cyclables réduisent les vitesses automobiles, les collisions, les blessures et les décès³⁰.
- > En milieu dense, les pistes cyclables ont une meilleure influence sur les valeurs foncières et la rentabilité des commerces que les voies de stationnement³¹.
- > Les cyclistes dépensent autant, sinon plus, dans les commerces locaux en raison de leur plus grande fréquentation³².
- > L'implantation d'une piste cyclable est l'occasion d'atténuer la circulation et d'améliorer la convivialité de la rue.

Aménager des stationnements à vélo sécuritaires

Doter la rue commerciale d'un nombre suffisant de supports à vélo bien positionnés évite aux utilisateurs de garer leurs vélos à des endroits nuisibles (arbres, lampadaires, clôtures, etc.). Ces supports peuvent, par exemple, remplacer des espaces de stationnement pour la voiture. Une case convertie accueillera 10 vélos et générera jusqu'à 3,6 fois plus de ventes pour les commerces³⁴.

²⁹ Vélo Québec, 2019

³⁰ Plusieurs auteurs, cités dans Welle et collab., 2015

³¹ Newton, 2012; Rowe, 2013; Arancibia et collab., 2019

³² Fleming, Turner et Tarjomi, 2013; Smith et collab., 2017; Popovich et Handy, 2014

³³ Tarkkala, 2022

³⁴ Transportation Alternatives, 2021

AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT

Pour plusieurs personnes, les déplacements actifs commencent par le transport en commun. On s'y rend à pied et on redevient piétons en en ressortant. Qui plus est, l'arrêt d'autobus est la porte d'entrée du transport collectif, le premier contact de plusieurs avec le service. D'où l'importance de prévoir des arrêts sur la rue principale et à ses abords, et de porter une attention particulière à leur qualité et à leur intégration dans l'ensemble des aménagements. Vélo Québec parle de diverses préoccupations quant aux arrêts d'autobus³⁵. Et aux États-Unis, la National Association of Cities Transportation Officials a rédigé un guide complet sur l'aménagement du transport en commun sur rue³⁶.

Autant l'attente à l'arrêt doit être confortable et sécuritaire, ce qui plaide en faveur d'abribus, autant l'embarquement et le débarquement des autobus doivent l'être. Pour ce faire, l'emplacement de l'arrêt doit éviter le plus possible les conflits avec d'autres usagers, comme les cyclistes et les automobilistes, et même les autres personnes à pied.

En effet, l'autobus à l'arrêt ne doit pas nuire à la visibilité d'une personne qui s'engagerait dans une traverse piétonne. Ainsi, dans certaines circonstances, il peut être avisé de placer l'arrêt au-delà de l'intersection. Dans le cas où la rue comprend une piste cyclable, divers aménagements sont possibles pour limiter les interactions entre les vélos et les passagers du transport en commun. Enfin, il est important de veiller à ce que les aménagements de l'arrêt d'autobus n'entravent jamais le corridor de circulation du trottoir.

Une bonne pratique consiste à retenir 5% du budget d'un projet de transport collectif pour faire des ajustements à la suite des travaux d'aménagement, en partie sur la base de commentaires des utilisateurs³⁷. Pourquoi ne pas prévoir une forme de flexibilité quant à l'aménagement des arrêts d'autobus?



35 Vélo Québec, 2019

36 NACTO, 2016

37 Litman, 2024



PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

**pour permettre la cohabitation sécuritaire
des différentes activités**



Plus qu'un lieu de transit, la rue commerciale traditionnelle est l'une des principales destinations d'un village, d'un quartier, d'une ville, voire d'une région. C'est aussi l'endroit regroupant la plus importante concentration d'activités. Ainsi, de la multitude des raisons d'y être ou d'y passer découlent des enjeux de cohabitation des activités et, par conséquent, de sécurité pour ses usagers, quels qu'ils soient : automobilistes, piétons, cyclistes, etc.

L'IMPORTANCE DE CONCILIER UNE MULTITUDE D'ACTIVITÉS ET D'USAGES

Pour répondre adéquatement aux besoins de leurs usagers, les rues commerciales traditionnelles doivent être aménagées en tenant compte de la multiplicité des activités qui s'y déroulent et des personnes qui les fréquentent. Il est essentiel de ne jamais négliger ni les activités commerciales ni l'ambiance dans la rue. Le partage de l'espace public doit viser la création d'un milieu à échelle humaine, où la cohabitation des activités répond aux besoins du quotidien, tant du point de vue matériel que de socialisation, et inspire un sentiment de sécurité.



De plus, les cœurs de collectivité sont des lieux en constante évolution. Les activités et les usages sont ainsi appelés à changer au fil du temps, d'où l'importance d'opter pour un aménagement de la rue qui soit flexible. Agir sur la répartition de l'espace accordé aux différents usages permet de créer les conditions favorables à une ambiance, à une animation et à un attrait de la rue qui se renouvellent constamment. Les aménagements doivent rendre la rue évolutive et ses usages réversibles. Par ailleurs, la sécurité de tous, elle, doit être pérenne.

ANIMER LA RUE ET PROLONGER L'ACTIVITÉ COMMERÇANTE DANS L'ESPACE PUBLIC

L'activité commerciale est au cœur du fonctionnement d'une rue principale et de la vitalité des villes, des villages et de leurs centralités. Il est donc essentiel de donner aux commerçants la place qui leur revient, sans pour autant négliger l'espace nécessaire à d'autres activités qui diversifieront l'offre de la rue et alimenteront les commerces en clientèle additionnelle.

L'activité commerciale sur l'espace public

Prolonger l'activité des commerces à l'extérieur de leurs murs leur offre une vitrine supplémentaire, en plus de rendre la rue plus vivante. C'est particulièrement fréquent pour les cafés, bars et restaurants, mais plusieurs commerces peuvent aussi en profiter. Cette occupation du domaine public doit toutefois être encadrée pour éviter une privatisation exagérée de l'espace public et assurer la bonne cohabitation avec les autres usages.

→ Dans la zone de façade



Lorsque la configuration le permet, la zone de façade est la plus appropriée pour accueillir des activités commerciales sur l'espace public. Cet endroit permet entre autres d'éviter l'empiétement sur les corridors de circulation piétonne et facilite les allers et venues des clients et des employés, serveurs ou autres.

Pour accommoder les restaurateurs, certaines municipalités autorisent l'installation de terrasses qui empiètent sur le corridor piéton et aménagent une déviation de ce dernier. Cette pratique est contraindiquée car elle risque de désorienter les personnes ayant des incapacités visuelles. Les critères d'accessibilité universelles préconisent d'ailleurs le maintien d'un corridor piétonnier rectiligne et exempt de tout obstacle. Par ailleurs, personne ne souhaite dévier de sa route et des marcheurs pourraient poursuivre leur chemin à travers la terrasse si elle est mal ceinturée, ce qui pourrait créer conflits et frustrations chez les commerçants comme chez les passants.

Il est donc essentiel, lors d'une réfection de rue, de s'interroger sur les usages souhaités de la zone de façade. C'est le moment parfait, si besoin, de l'élargir. Cela dit, des installations plus minimalistes sont possibles dans une petite zone de façade, souvent suffisante pour placer quelques tables et chaises ou des étalages de vente.



→ Sur la banquette



Lieu de prédilection pour l'installation du mobilier urbain, les banquettes peuvent accueillir, lorsque leur largeur le permet, l'activité commerciale. D'ailleurs, cette implantation peut créer un espace tampon entre les corridors piétons et la chaussée, mais nécessite des précautions d'installations pour garantir la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers.

Il convient ainsi d'interrompre les aménagements sur la banquette à au moins 2,5 m des intersections, des arrêts de transport en commun et des zones de chargement pour garantir la bonne visibilité des différents usagers et de la circulation.



Source : Rues principales

→ Sur la chaussée



Là où les zones de façade et les banquettes sont trop étroites pour les aménager, l'utilisation de la chaussée, en particulier de cases de stationnement, offre d'autres possibilités d'installations de terrasses.

Comme dans les banquettes, les terrasses sur la chaussée devraient être situées à distance raisonnable des traversées (au moins 5 m, à l'instar des automobiles stationnées) pour garantir la bonne visibilité des piétons. Des mesures de protection appropriées doivent aussi sécuriser les installations afin d'éviter les collisions et d'assurer le confort des usagers. Le cas échéant, les corridors cyclables doivent dévier de façon sécuritaire.

Enfin, ce type d'aménagement nécessite de plus grands efforts pour assurer l'accessibilité universelle des équipements, en particulier au regard des différences de niveaux entre le trottoir et la terrasse.



Source : Vivre en Ville

Les lieux polyvalents

Trouver l'équilibre entre la place accordée à l'activité commerciale et celle pour les autres usages passe non seulement par la mise en place d'un corridor de déplacement piéton protégé, mais aussi par l'aménagement d'espaces publics sous forme de places ou de placettes dans la banquette ou sur la chaussée. Il est ainsi possible de proposer des lieux polyvalents adaptés à de multiples usages :

- > Espaces de consommation, de rencontre ou de repos ;
- > Camions de cuisine de rue ;
- > Activités artistiques et de loisirs ;
- > Activités commerciales ponctuelles, comme des foires.

Il s'agit également d'espaces propices pour des installations d'art public ou d'événements éphémères permettant de dynamiser la rue et de renforcer son identité.



Source : Google Streetview

Les placottoirs

Contrairement à la terrasse d'un commerce, le placottoir est un espace public. D'initiative publique ou privée, il est destiné à la détente, la conversation, la consommation de nourriture, etc. Chaque municipalité établit ses propres règles quant à la responsabilité, notamment pour l'entretien des placottoirs. Dans certaines municipalités, les commerces sont autorisés à installer des placottoirs sous réserve de respecter certaines règles et d'obtenir une autorisation. Il peut être exigé que l'usage public des placottoirs soit explicitement affiché afin de les distinguer des cafés terrasses¹.

En plus d'améliorer l'esthétisme et l'ambiance de la rue, les placottoirs présentent des avantages en matière de confort et de sécurité pour les piétons. Bien aménagés, ils contribuent à l'apaisement de la circulation automobile et constituent des espaces refuge protégés de la circulation. Ce sont également des endroits tout désignés pour les pauses dont ont grandement besoin certaines personnes âgées ou à mobilité réduite dans leur déambulation.



Source: Vivre en Ville



Source: Vivre en Ville

Des usages à encadrer

Plusieurs administrations ont produit des guides afin d'orienter les commerçants dans l'élaboration de plans techniques et dans leurs démarches. Les documents de la **Ville de Québec** et des Arrondissements **Ville-Marie** et **Plateau-Mont-Royal** en sont de bons exemples. C'est l'occasion d'énoncer certaines recommandations ou exigences pour veiller à la sécurité de toutes et tous :

- > le maintien du corridor piéton rectiligne d'une largeur minimale de 1,8 mètre ou plus selon l'achalandage piéton ;
- > l'absence d'éléments restreignant la visibilité de la signalisation routière ;
- > la présence de mesures de protection (p. ex. des bacs de plantation ou garde-corps autoportants) si la terrasse se situe sur la chaussée ou à proximité immédiate de la circulation automobile ;
- > la plus faible dénivellation possible entre la terrasse et l'espace piéton, idéalement inférieure à 5 % ;
- > une distance minimale par rapport à l'intersection de 7 m si la terrasse se situe sur la chaussée ;
- > une distance minimale par rapport aux arrêts de transport en commun, aux zones d'embarquement et aux zones de chargement de 2,5 m ;
- > un espace d'accès d'au moins 1,8 m de largeur ;
- > la présence d'une mesure de drainage de l'eau de ruissellement vers la chaussée.

RÉORGANISER L'ESPACE POUR ASSURER UNE COHABITATION HARMONIEUSE ET SÉCURITAIRE ENTRE LES ACTIVITÉS

Ce qui fait la particularité de nos rues commerciales traditionnelles, c'est la diversité des fonctions et des activités qu'elles soutiennent. Pour assurer leur bonne cohabitation, de manière sécuritaire, l'espace de la rue doit être convenablement aménagé, en recherchant certaines caractéristiques essentielles à la vitalité et à la sécurité des rues principales.

Des caractéristiques à rechercher pour la vitalité et la sécurité

- > Une circulation motorisée apaisée
- > Une chaussée de dimension restreinte
- > Une juste place accordée au stationnement
- > Des espaces pour prolonger l'activité commerciale sur la rue
- > Une expérience piétonne privilégiée
- > Des espaces propices pour la rencontre et les activités sociales
- > Un aménagement à échelle humaine
- > Des espaces lisibles

De la rue piétonne à la rue complète, plusieurs concepts qui regorgent d'idées prometteuses

Les caractéristiques physiques des rues commerciales traditionnelles sont variables, en premier lieu la largeur de l'emprise publique. Favoriser la multiplicité des activités et assurer la capacité d'évolution de sa rue principale peut prendre différentes formes et doit tenir compte de certains facteurs, comme :

- > les activités qui s'y trouvent ;
- > les besoins actuels des usagers et leurs habitudes ;
- > la vision d'avenir désirée pour la rue principale.

Par défaut, une rue principale a nécessairement besoin d'espaces sécuritaires et invitatifs pour les personnes qui marchent afin de favoriser l'ambiance générale de la rue et l'achalandage des commerces et des services. L'espace accordé à cet usage variera en fonction de la vision d'avenir pour la rue principale : quel espace accorder aux voitures ? au stationnement ? aux espaces de repos et de détente ? aux commerces et aux terrasses ? à la végétation ?



Source : Rues principales

Plusieurs concepts ont été élaborés pour créer des rues à échelle humaine et sécuritaires pour l'ensemble des usagers. Bien qu'il n'y ait pas de solution unique, ces concepts peuvent servir d'inspiration pour aménager sa rue principale selon les contraintes locales.

→ Rue piétonne

Particulièrement adaptée aux milieux denses présentant une forte concentration commerciale et une importante présence piétonne, une rue piétonne privilégie la marche à tout autre mode de déplacement. La circulation automobile y est interdite ou limitée à quelques usages spécifiques (secours, livraisons, desserte locale)². Dans certains cas, il peut être intéressant d'envisager la piétonnisation de façon temporaire: l'été, les fins de semaine, en soirée. Ce peut être un

choix à long terme ou une façon d'expérimenter l'aménagement pour potentiellement le pérenniser.

Malgré ses avantages évidents en matière de sécurité et d'ambiance, la piétonnisation comporte certaines contraintes qu'il ne faut pas négliger, notamment l'accès des camions de livraison, la cohabitation avec les cyclistes ou l'accessibilité universelle. Enfin, la piétonnisation ne doit pas servir d'outil de dynamisation, mais plutôt être adoptée dans une rue déjà achalandée³.



Source: Rues principales

Cohabitation des piétons et des cyclistes

Motivée par le souci d'encourager les déplacements actifs, Montréal fait de certaines rues piétonnes temporaires des Zones lenteur, où les cyclistes peuvent malgré tout circuler. L'évaluation des projets pilotes de 2021 a démontré que, sans être parfaites, ces Zones lenteur ont eu un certain succès, entre autres en matière de sécurité: seulement 6% des cyclistes observés ont eu une conduite jugée dangereuse⁴.



Source: Vivre en Ville

→ Rue partagée

La rue partagée est une voie publique sur laquelle les différents modes de déplacement cohabitent dans un même espace, sans ségrégation physique. Les piétons y sont prioritaires et peuvent circuler n'importe où sur la chaussée⁵.

Le Québec l'a officiellement reconnue et balisée dans le Code de la sécurité routière⁶ depuis 2018. Cet espace doit être clairement identifié

(balises visuelles et physiques) et aménagé de façon sécuritaire. De plus, la vitesse y est limitée à 20 km/h.

L'aménagement d'une rue partagée réussie incite d'office à l'apaisement de la circulation et offre plusieurs avantages, comme des traversées sécuritaires en tous lieux. La nouveauté du type d'aménagement au Québec requiert toutefois une bonne dose de volonté politique, beaucoup de planification, de consultation et de communication – pour permettre

l'adaptation et éviter les frustrations dues à l'incompréhension –, ainsi qu'une forte signalisation. De plus, l'accessibilité universelle est facilitée dans certains cas, mais compliquée dans d'autres, comme pour les personnes malvoyantes et non voyantes, pour qui les repères physiques disparaissent si l'aménagement n'est pas pensé en conséquence.

2 Québec. OQLF, 2016; Ville de Montréal

3 AMCV, 2022

4 INRS, 2022; Ville de Montréal, 2022

5 Vivre en Ville, 2015

6 Québec, 2023

→ Rue étroite

Particulièrement pertinent là où l'emprise de la rue est limitée, le concept de rue étroite peut aussi s'appliquer dans une rue plus large, dans la mesure où la circulation motorisée est modérée. Il s'agit de restreindre l'espace dédié à la circulation des véhicules, tout en con-

servant la réglementation habituelle (il est notamment toujours interdit aux piétons de traverser la rue ailleurs qu'aux emplacements prévus à cet effet). La rue n'offre pas plus d'une voie par sens de circulation, leur largeur n'excèdent en général pas 3 mètres (4,5 mètres s'il s'agit d'un sens unique) et d'ordinaire, les

vitesses autorisées sont de 30 ou 40 km/h⁷. De plus, l'aménagement tend à rompre la linéarité de la rue, comme mesure d'apaisement de la circulation, notamment par l'agencement des cases de stationnement ou l'installation de mobilier urbain.



Source: Vivre en Ville

La rue étroite présente plusieurs avantages, dont :

- > la chaussée restreinte favorise naturellement des vitesses réduites et des comportements plus sécuritaires ;
- > la faible largeur réduit les distances de traversée ;
- > le réaménagement permet une répartition équitable de l'espace et favorise l'aménagement d'une rue à échelle humaine.

→ Rue complète

Mieux connue dans le monde anglo-saxon et surtout associée aux rues commerciales où l'emprise publique est vaste, la rue complète (ou rue conviviale) a pour ambition d'être accessible et sécuritaire pour tous les usagers et en toutes saisons, grâce à des aménagements physiques misant sur la ségrégation des modes de déplacement. L'application du concept de rue complète passe d'abord par une politique votée par le conseil municipal pour baliser l'aménagement des rues selon dix principes⁸.

Particulièrement pertinente là où la circulation automobile est importante et ne peut pas ou peut difficilement être réduite ou déplacée, la rue complète présente des avantages en matière de sécurité pour tous les usagers en réduisant les interactions. Elle a également le mérite de généraliser la considération de tous les usagers à l'ensemble des projets d'aménagement routier. On lui reproche toutefois certains effets négatifs, comme l'important besoin d'espace pour permettre la ségrégation et la relative absence de mesures d'apaisement de la circulation et, donc, de réduction des vitesses.



Source : Rues principales

⁷ Vivre en Ville, 2020

⁸ Smart Growth America et NCSC, 2018 ; MAMH, 2012 ; CEUM et Chaire InSitu, s. d. ; Vivre en Ville, 2013

METTRE EN SCÈNE LA RUE POUR RÉHAUSSER L'AMBIANCE

Travailler l'ambiance d'une rue commerciale traditionnelle en créant des environnements à échelle humaine, sécuritaires et adaptés aux déplacements actifs renforce la qualité du milieu de vie et la sécurité de tous les usagers.



Source : Rues principales

Cadre bâti et mobilier urbain

Le cadre bâti et le mobilier urbain contribuent à structurer et à encadrer la rue. En effet, le rétrécissement du champ visuel incite les automobilistes à adopter une conduite plus apaisée et prudente.

Végétation

L'utilisation de la végétation (dans des saillies ou des banquettes végétalisées, par exemple), en plus d'améliorer l'ambiance paysagère, a des effets bénéfiques pour la santé, la sécurité et le confort des usagers de la rue. Elle permet en effet de réduire le stress, les comportements agressifs et la criminalité⁹. Elle crée

des îlots de fraîcheur et des refuges en cas d'intempéries. Elle réduit les nuisances associées au bruit de la circulation et assure la rétention de l'eau de pluie, limitant par le fait même le ruissellement, la surcharge des infrastructures et les accumulations en surface.

Éclairage et ambiance lumineuse

L'éclairage, quant à lui, joue sur deux plans : il contribue à l'ambiance de la rue commerciale et est essentiel à la sécurité et au sentiment de sécurité des personnes qui marchent.

L'ambiance et la sécurité au profit de l'attractivité

L'amélioration des espaces publics est également un bon moyen de renforcer l'attractivité commerciale. Il a été montré que l'embellissement des espaces publics dans les centres-villes peut augmenter le chiffre d'affaires des commerces de 40 % et générer d'importants investissements privés¹⁰.

Pour ce faire, il est essentiel d'incarner l'identité du quartier, du cœur de collectivité et de miser sur un effet signature représentatif de la communauté, de l'histoire, du patrimoine, etc. Cette identité doit permettre à la rue d'être unique et de se différencier des autres rues commerciales.



Source : Rues principales

9 HUG et collab., 2009; Hansmann, Hug et Seeland, 2007; Dong et Liu, 2022

10 DoE et The Association of Town Centre Management, 1997



ENCADRER LES LIVRAISONS

**pour garantir une desserte efficiente
et sécuritaire**



La livraison des marchandises est en quelque sorte le parent pauvre des réflexions sur l'aménagement de rues commerciales. Malgré que les enjeux associés aux livraisons se multiplient et s'accroissent, les plans de mobilité et les projets d'aménagement des rues commerciales en tiennent rarement compte. Or la confusion, les conflits et les nuisances qui en découlent affectent particulièrement le confort et la sécurité des principaux usagers de nos rues principales : les piétons.

FACILITER LES LIVRAISONS... SANS BLOQUER LA RUE

Au fil des ans, les enjeux liés à la livraison des marchandises deviennent de plus en plus importants :

- > Même si les livraisons ne représentent qu'entre 10 et 20 % de la circulation routière, elles sont responsables de 30 à 40 % de la consommation d'énergie dans le secteur du transport¹.
- > L'augmentation de l'achat en ligne, au cours des dernières décennies, a accentué la circulation urbaine associée aux livraisons².
- > La livraison des marchandises est par conséquent responsable d'une part grandissante de la congestion routière, de la pollution sonore, des collisions et des dommages au réseau routier³.
- > Les derniers kilomètres de la chaîne d'approvisionnement sont les plus coûteux et polluants, particulièrement dans les centres-villes⁴. En fait, ils correspondent souvent à plus de 50 % du coût des livraisons⁵.

Certes, une rue commerciale doit permettre le déplacement des marchandises vers et depuis les commerces, mais pas au détriment de l'ambiance et de la sécurité dans la rue en question. Aujourd'hui, un projet de réaménagement d'une rue principale ne devrait jamais faire l'économie d'une réflexion sur l'encadrement des livraisons.



Source : Rues principales

1 VTPI, 2019

2 Bosona, 2020

3 Ibid.

4 Ibid.

5 McKinsey & Company, cité dans Stout et Kaddoura, 2021

AMÉNAGER LES ZONES DE LIVRAISON

Le stationnement souvent insouciant des véhicules de livraison est source sinon d'insécurité, à tout le moins d'inconfort pour les déplacements actifs : il arrive fréquemment que les livreurs occupent l'espace de circulation des vélos, qu'ils bloquent la vue pour la traversée des piétons, qu'ils forcent les autres véhicules à dévier dans une autre voie, etc. Certaines techniques de design urbain (peinture au sol) permettent de sensibiliser les livreurs à ne pas s'arrêter sur la voie dédiée aux vélos.



Source: Flickr – Diane Yee

L'aménagement des zones de livraison permet entre autres d'éviter l'encombrement de la rue et de limiter les collisions. Il peut s'agir de places de stationnement réservées de façon permanente ou temporaire, mais également de ruelles aménagées. Lorsqu'il y a présence de bandes ou de pistes cyclables, un quai de débarquement aménagé entre la chaussée et la piste cyclable permettra d'éviter les collisions avec des cyclistes. Il faudra bien sûr éviter de localiser ces espaces de stationnement en amont de passages pour piétons. Enfin, dans plusieurs villes et villages du Québec, l'arrière des commerces est accessible et pourrait être valorisé pour le passage et l'arrêt des véhicules de livraison.



ENCADRER ET LIMITER LA CIRCULATION DES CAMIONS

Un travail de classification et de hiérarchisation des voies est indispensable pour permettre la cohérence entre l'aménagement et la place qu'on souhaite accorder aux usagers dans l'espace. Il devient ainsi possible de limiter, voire d'interdire la circulation des poids lourds sur les rues commerciales traditionnelles à certains moments de la journée, ou même de les exclure de la desserte locale. Il faut savoir qu'un poids lourd impose des coûts d'usure de la route jusqu'à cent fois plus élevés qu'une automobile⁶. Des aménagements qui étaient impensables avant le deviennent alors, notamment la réduction de la largeur de la chaussée ou des rayons de braquage comme mesure d'apaisement de la circulation.

Il est également possible d'optimiser les allers-retours en incitant les entreprises à utiliser des planificateurs d'itinéraires et d'horaires intelligents offerts sur des logiciels d'optimisation de livraisons. Enfin, la mutualisation des services, telle que présentée plus loin, réduit le nombre de véhicules de livraison en circulation.

AGIR SUR LA LOGISTIQUE DE LIVRAISON

La logistique de livraison à l'échelle des municipalités mérite une réflexion approfondie pour faire face aux réalités d'aujourd'hui, dont la question de la sécurité de tous les usagers. Les livraisons se multiplient et se diversifient, notamment en raison du commerce électronique, qui mène beaucoup de commerçants ayant pignon sur rue à offrir eux aussi de la vente en ligne avec livraison.



Planifier les horaires de livraison

Les contraintes de cohabitation entre les usagers de la rue sont variables selon la saison, le jour de la semaine et l'heure. Les piétonnalisations permanentes ou temporaires posent des défis supplémentaires aux livraisons. Ainsi, plusieurs municipalités autorisent les livraisons tôt le matin ou tard le soir. En effet, la planification des horaires de livraison permet de limiter de nombreuses contraintes de cohabitation. C'est aussi un moyen de réduire les émissions de GES : les livraisons de nuit correspondent à une réduction de 20 % par rapport aux livraisons en journée⁷. Cela dit, la planification doit évidemment tenir compte du caractère résidentiel ou non de la rue concernée.

Opter pour des véhicules et des systèmes de distribution plus agiles

Il faut reconnaître que la planification des horaires de livraison peut s'avérer compliquée avec la multiplication des besoins, et ce, en particulier dans les villes qui se trouvent sur de grands circuits de transporteurs interurbains. Il importe donc de réfléchir à l'adaptation des pratiques et des véhicules ou, plus largement, aux systèmes de distribution.

→ Le dernier kilomètre : *Small is beautiful*

La logistique du dernier kilomètre présente de façon de plus en plus probante les avantages économiques, de sécurité, de qualité des milieux de vie et d'efficacité de miser sur de petits véhicules plus agiles que les gros camions, comme les fourgonnettes ou les vélos-cargos. Ces derniers présentent des avantages très concurrentiels dans les cœurs de collectivité :

- > En moyenne, une livraison est 60 % plus rapide que par camion¹⁰ ;
- > Jusqu'à huit fois moins d'émissions de CO₂ durant leur durée de vie¹¹ ;
- > En milieu urbain, entre 25 et 51 % des voyages de livraison pourraient être fait par vélo-cargo¹².

Cas inspirant

La Ville de New York a adopté un projet pilote en 2010 en collaboration avec une dizaine de compagnies pour que celles-ci effectuent leurs livraisons entre 19 h et 6 h. Cette formule a entre autres permis d'accroître l'efficacité des livraisons, de réduire la consommation de carburant, de limiter la congestion et d'augmenter la sécurité routière. Le succès du projet pilote et les nombreux bénéfices de la livraison « de nuit » ont mené à la pérennisation du programme et à son expansion⁸.

Cas inspirant

→ Montréal - Colibri

À Montréal, des vélos-cargos à assistance électrique qui assurent les derniers kilomètres de livraison ont été déployés dans le cadre du projet pilote Colibri, lancé en septembre 2019 en collaboration avec Jalon MTL. Ainsi, les camions de plusieurs entreprises de livraison déposent les colis à l'ancienne gare d'autobus Voyageur, recyclé pour en faire un centre de distribution locale, où les vélos prennent le relais¹³.

Les vélos-cargos ont été plus efficaces que les camions de livraison, et ce, même durant l'hiver¹⁴. Depuis, le programme a élargi son territoire au-delà du centre-ville et la plateforme Envoi Montréal poursuit le travail en ajoutant la notion du premier kilomètre, pour le ramassage de colis¹⁵.



Source : Mari Photographie

7 Bosona, 2020

8 Abrams Kaplan, 2017 ; City of New York, 2023a

9 Stout et Kaddoura, 2021

10 Ibid.

11 Wrighton et Reiter, cités dans Stout et Kaddoura, 2021 ; Machado de Oliveira et collab., 2017 ; Ville de Montréal et Jalon, 2022

12 Boutros, 2019

13 Stout et Kaddoura, 2021

14 COOP Carbone, s. d.

Cas inspirant

→ Seattle

En 2021, un projet pilote similaire a été mené durant 3 mois et demi à Seattle. Malgré une performance moindre des vélos-cargos pour le nombre de livraisons à l'heure, d'intéressants résultats en ont émané : chaque kilomètre de vélo-cargo électriques pouvait remplacer 1,4 kilomètres de camion et les colis parcouraient la moitié de la distance par rapport aux méthodes traditionnelles de livraison. De plus, les émissions de polluants ont chuté de 30 %, mais les chercheurs ont soutenu que cette réduction aurait le potentiel d'aller jusqu'à 40 %, voire 50 %¹⁶.



Source: Flickr - Zane Selvans

→ La mutualisation des services

Pour limiter les déplacements des camions de livraison sur les rues commerciales, les villes peuvent appuyer la création de centres de distribution locaux, ou points-relais, dans lesquels les marchandises seront regroupées et redirigées selon leur destination.

Ce soutien peut se traduire par l'identification ou la mise à disposition de terrains et de locaux propices, mais aussi en initiant une dynamique de mise en réseau des entreprises à cet effet, notamment par le recrutement d'entreprises de mutualisation des flux de marchandises ou le soutien à des organismes sans but lucratif qui élaborent ces projets.

De tels systèmes, basés sur la mutualisation des services et des ressources, ont déjà fait leurs preuves dans plusieurs grandes villes. En 2020, la Ville de Montréal a accordé un financement pour la création d'une plateforme logistique nommée Envoi Montréal, afin d'offrir une mutualisation des services de livraison aux petits commerçants¹⁷. C'est aujourd'hui au tour de la Ville de New York de créer des microplateformes de transfert modal pour les marchandises, de façon à favoriser des modes de transport plus durable pour le dernier kilomètre¹⁸.

L'approvisionnement des restaurateurs en circuit de proximité

Les restaurateurs réalisent, lorsqu'ils prennent la peine de se parler, qu'ils s'approvisionnent pour la plupart aux mêmes endroits. De la même façon, des acteurs de l'approvisionnement prennent conscience qu'ils vont livrer chacun quelque chose au même endroit. C'est dans cette optique que le collectif Récolte a mené le projet De la ferme à l'ardoise pour faire un portrait des pratiques d'approvisionnement en circuit de proximité et, entre autres, identifier les bonnes pratiques à mettre en place pour en atténuer les contraintes logistiques¹⁹.

¹⁶ University of Washington, 2021

¹⁷ COOP Carbone, s. d. ; Ville de Montréal et Jalon MTL, 2022

¹⁸ City of New York, 2023b

¹⁹ Collectif Récolte, s. d.



REPENSER LE STATIONNEMENT

**pour libérer de l'espace et améliorer
le fonctionnement de la rue**



Le stationnement est un sujet sensible, particulièrement sur les rues commerciales! Dans les débats concernant la place à lui accorder, les perceptions l'emportent souvent sur les faits. Pourtant, repenser l'implantation et la gestion du stationnement constitue un enjeu majeur pour transformer et dynamiser les centres-villes, car les importantes surfaces libérées peuvent être mises à profit pour améliorer l'ambiance et la convivialité de la rue.

REPENSER LE STATIONNEMENT, ON A TOUT À Y GAGNER

Revoir la façon de planifier, d'aménager et de gérer le stationnement fait partie intégrante d'une réflexion sur la sécurisation d'une rue commerciale traditionnelle. En effet, cela permet de maximiser l'espace consacré à tous les types de circulation et aux activités commerciales, culturelles et sociales, ainsi que d'assurer la sécurité de tous les usagers.



Réduire les collisions

Se garer le long de la rue implique davantage d'interactions que dans les stationnements hors rue et se traduit par un nombre plus élevé de collisions¹. Près de 15 % de tous les accidents routiers pourraient ainsi être liés au stationnement sur rue², en raison des manœuvres d'entrée et de sortie ou encore d'un manque de visibilité des piétons s'aventurant sur la chaussée.

L'achalandage important des rues commerciales en fait donc des rues à haut risque.



Réduire la congestion

Entrer ou sortir d'une case de stationnement prend du temps et peut bloquer le trafic. Les manœuvres pour se garer contribuent ainsi à la congestion routière des rues commerciales³. En heure de pointe, le volume moyen du trafic lié au stationnement peut atteindre jusqu'à 74 % du trafic total⁴ et la recherche de stationnement peut compter pour près de 50 % des pertes de temps associées à la congestion routière⁵.



Améliorer l'ambiance

L'offre de stationnement est un critère moins important que l'expérience des visiteurs dans leur choix du lieu de consommation⁶. En réalité, la capacité de stationnement n'influence pas le chiffre d'affaires des commerçants⁷. Or réduire la place accordée au stationnement sur rue offre de nombreuses options pour bonifier l'ambiance.

1 Greibe, 2003; Pande and Abdel-Aty, 2009; Roberts et collab., 1995, cités dans Edquist et collab., 2012

2 Sisiopiku, s. d.

3 Yousif et Purnawan, 1999

4 Shoup, 2021

5 Arnott et Rowse, cités dans Parmar et collab., 2020

6 Fleming et collab., 2013; Teler et Reutterer, 2008

7 Mingardo et Meerkkerk, 2012

L'APPROCHE RÉDUIRE – TRANSFÉRER – AMÉLIORER

L'approche Réduire – Transférer – Améliorer⁸ est habituellement utilisée pour repenser l'utilisation de l'automobile en général, mais elle peut aussi permettre d'appréhender la question du stationnement dans les rues commerciales traditionnelles. L'objectif de base est de restreindre l'espace occupé par les stationnements dans les rues commerciales en agissant sur l'offre et la demande de stationnement dans une optique non linéaire, afin :

- > de réduire les besoins perçus en stationnement,
- > de transférer une partie de l'offre hors de la rue,
- > d'améliorer l'aménagement et la gestion des cases sur la rue et autour.

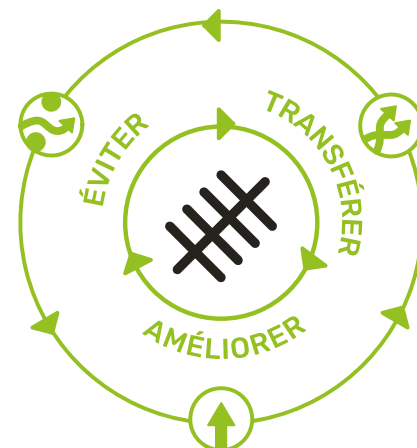
Cette approche est complémentaire à d'autres interventions ayant pour but de réduire le besoin réel et ainsi l'offre globale de cases de stationnement dans le secteur de la rue commerciale traditionnelle : améliorer l'offre de transport en commun, faciliter les déplacements actifs (notamment par l'aménagement d'une ville des courtes distances), favoriser le report modal, en particulier pour les employés⁹.

RÉDUIRE LES BESOINS PERÇUS : MIEUX CONNAÎTRE LES BESOINS RÉELS

Avant d'entreprendre le réaménagement d'une rue commerciale traditionnelle et toute la réflexion qui s'impose sur la place occupée par le stationnement, mieux vaut pouvoir s'appuyer sur des données. On a souvent tendance à surestimer les besoins en stationnement. Au volant, on cherche la case collée à la porte de sa destination : c'est le syndrome de la porte. En période achalandée, on perçoit rapidement l'occupation de presque toutes les cases sur rue sans réaliser l'abondance de cases offertes ailleurs. Répondre à ces perceptions par l'ajout de cases de stationnement conduit à une importante consommation d'espace au détriment d'autres fonctions qui contribuent davantage à la vitalité du cœur de collectivité. Les villes ont donc tout intérêt à réaliser des études de

stationnement pour connaître leurs besoins réels en stationnement et gérer de manière intégrée l'offre totale, dans les domaines public et privé. Idéalement sur une base annuelle, elles feront l'inventaire de l'offre existante et évalueront l'occupation pour déterminer l'adéquation entre l'offre et le besoin réel. L'analyse procurera une connaissance fine de la réalité permettant d'identifier :

- > les pointes journalières et dans l'année ;
- > les disparités d'occupation selon l'emplacement des cases ;
- > les endroits où l'aménagement n'est pas optimal ou sécuritaire ;
- > les cases méconnues ou dédaignées.



Cet exercice aura deux répercussions positives sur la réflexion concernant l'offre de stationnement :

Conversation rationnelle

Devant la perte d'acquis, citoyens et commerçants risquent de se braquer face aux propositions qui reprennent l'espace des stationnements pour améliorer l'ambiance. Rien de mieux, dans ce contexte, d'avoir des chiffres à l'appui pour éviter les conflits purement émotifs.

Identification précise des enjeux

Pour les décideurs, les données des études de stationnement sont précieuses afin de savoir précisément quelles actions auront les plus grands bénéfices et lesquelles risquent de réellement causer des problèmes.

8 Dalkmann et Brannigan, 2007

9 Vivre en Ville, 2015

Éléments potentiels d'une étude de stationnement

→ Nombre et caractéristiques des cases de stationnements

La première étape consiste à évaluer le nombre total de cases disponibles autour de la rue commerciale, dans un rayon approximatif de 5 minutes de marche. L'exercice permet également de départager les stationnements privés des stationnements publics, ainsi que ceux qui sont gratuits de ceux qui sont payants.

Dénombrement des cases



→ Taux d'occupation

Il est généralement admis que le taux d'occupation optimal des stationnements est de 85%¹⁰. Au-delà de ce chiffre, le manque de cases créera des frustrations chez les automobilistes et de nombreux inconvénients pour l'ensemble des usagers de la rue commerciale: congestion liée à la recherche de stationnement, insécurité due à l'inattention et aux frustrations des automobilistes, etc. En deçà, il y a surutilisation de l'espace par le stationnement au détriment des autres usages.

Taux d'occupation moyen

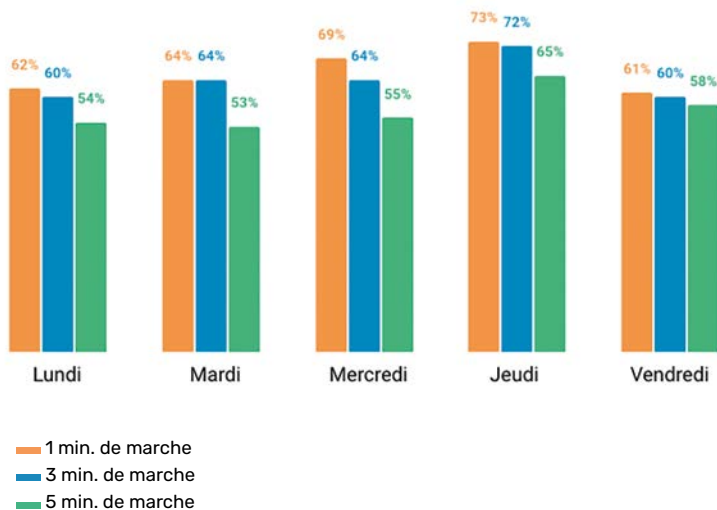


Définitions

Le taux d'occupation

Le taux d'occupation représente le pourcentage de cases occupées par rapport au nombre de cases de stationnement disponibles à un moment donné.

Taux d'occupation moyen en fonction du temps de marche



* Les données pour le samedi et le dimanche ne sont pas suffisamment représentatives pour être représentées ici. Le centre-ville semble être moins achalandé en fin de semaine que les autres jours.

→ **Durée moyenne d'occupation et taux de rotation**

Plus la durée d'occupation d'un automobiliste est courte, plus il souhaitera stationner proche de sa destination. À l'inverse, plus la durée d'occupation d'un automobiliste est longue, plus il est prêt à se garer «loin» de sa destination.

→ **Performance des stationnements de surface**

Parfois, les stationnements de surface sont mal organisés et l'espace est sous-utilisé. Pour optimiser le nombre de cases sur une surface donnée, on s'attaque entre autres au surdimensionnement des cases et des allées de circulation du stationnement, ainsi qu'à la multiplication des entrées, des sorties et des allées.

Par ailleurs, certains stationnements privés sont dédiés à une utilisation limitée dans le temps (écoles, églises, etc.) et pourraient servir les besoins de la rue commerciale. Il importe d'identifier leur potentiel.

Définitions



La durée moyenne d'occupation

La durée moyenne d'occupation s'obtient en divisant la somme des durées de stationnement de tous les véhicules par le nombre total de véhicules stationnés pendant une période donnée.

Le taux de rotation

Le taux de rotation correspond à l'intensité d'utilisation des places de stationnement. Ce taux s'obtient en divisant le nombre de véhicules garés durant une période donnée par le nombre total de places de stationnement.

→ **Profil des occupants et leurs perceptions**

Les Municipalités peuvent compléter ces différentes analyses par des sondages pour mieux connaître :

- > le profil des utilisateurs (travailleurs, résidents ou consommateurs / automobile personnelle ou autopartage / automobile à essence ou électrique / personnes âgées ou à mobilité réduite, etc.),
- > les destinations
- > la durée du stationnement et la distance marchée durant le séjour,

- > les perceptions quant à la signalisation, à la convivialité du stationnement et à son accès. Ces données permettent de connaître les besoins spécifiques (emplacements pour des cases de courte durée ou pour les personnes à mobilité réduite, nombre de cases pour bornes électriques).

→ **Collisions liées aux stationnements**

L'analyse des collisions en lien avec les manœuvres de stationnement permet d'apporter un éclairage instructif sur le caractère sécuritaire des aménagements existants et d'identifier les interventions à prévoir.

TRANSFÉRER UNE PARTIE DU STATIONNEMENT HORS RUE

En vue de réduire la place occupée par le stationnement sur rue et les enjeux de sécurité qui l'accompagnent, il importe d'amener les gens à se garer dans les stationnements hors rue, qui sont souvent nombreux et sous-utilisés. Il faut ainsi les faire connaître, les rendre attrayants et choisir la forme la plus appropriée (en structure / souterrain / de surface).

Tarifier le stationnement sur rue

L'effet de la gratuité du stationnement sur l'achalandage d'une rue commerciale est très souvent surévalué. Dans les faits, le stationnement gratuit est couramment utilisé par des travailleurs ou des résidents qui y restent longtemps, au détriment des clients des commerces avoisinants. Le fait de tarifier

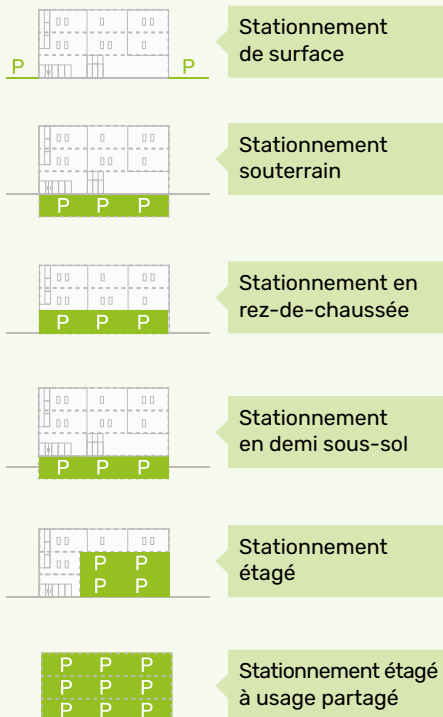
le stationnement sur rue permet d'équilibrer l'attrait des divers emplacements et de transférer une partie des automobiles hors rue. Qui plus est, la tarification sur rue favorise la rotation des automobilistes et accroît le chiffre d'affaires des commerçants¹¹.

Signaler clairement le stationnement hors rue

Bien signaler les emplacements des stationnements hors rue, de façon uniforme et évidente et aux endroits névralgiques (entrées de la rue commerciale et points d'accès), permet de les faire connaître rapidement. Lorsque possible, indiquer le nombre de cases disponibles réduit les incertitudes et les hésitations. Pour ce faire, il existe des puces qu'on installe au sol et qui détectent la présence de véhicules et sont reliées à des panneaux où s'ajuste le décompte en temps réel.

Choisir la bonne forme de stationnement hors rue

Le stationnement hors rue peut prendre de multiples formes, en structure ou de surface.



Source : Rues principales

→ Stationnement de surface

Solution qui semble à première vue la plus facile et la moins coûteuse, les stationnements aménagés en surface créent pourtant des environnements minéraux peu esthétiques et favorisent la création d'îlots de chaleur urbains qui ont une incidence directe sur la santé publique¹². Le stationnement en structure n'étant pas toujours envisageable, il est alors nécessaire de travailler au mieux l'intégration paysagère et écologique des stationnements de surface¹³, ainsi que l'optimisation de l'espace. Pour ce faire, les Municipalités peuvent inclure des normes au règlement de zonage ou des critères au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA):

- > adopter des quantités maximales de cases autorisées pour chaque usage;
- > indiquer la superficie minimale de stationnement couverte par la canopée et les aménagements paysagers;
- > interdire la localisation des aires de stationnement en cours avant;
- > réduire la largeur minimale et adopter une largeur maximale des entrées charretières.

→ Trop cher le stationnement étagé ou souterrain ?

En comparaison, les stationnements étagés ou souterrains sont bien plus coûteux à construire que les stationnements de surface.

Mais au-delà des coûts de construction, il est important de tenir compte d'autres variables: valeur du terrain, coût d'opportunité du terrain (ensemble des taxes perceptibles par la Municipalité), externalités négatives (coûts de santé d'un îlot de chaleur, pollution des eaux de ruissellement, etc.).

Les stationnements étagés, souterrains ou intégrés à un bâtiment mixte ont l'avantage de réduire l'espace occupé pour un même nombre de cases. Sur une rue commerciale où les terrains vacants sont rares et où la valeur foncière est élevée, les stationnements en structure permettent à la Ville de capter des taxes municipales plus élevées. Par la même occasion, de l'espace est libéré pour construire plus de locaux commerciaux, des unités de logement et des places et parcs publics. Ce type de stationnement maximise ainsi l'attrait de la rue commerciale (en offrant l'occasion d'accentuer l'animation, le confort et l'esthétisme) et, par ricochet, la valeur des propriétés et le chiffre d'affaires des commerçants.

¹² Québec. INSPQ, 2009

¹³ CREDDO et CRE-Montréal, 2019.

AMÉLIORER L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DU PARC DE STATIONNEMENT

L'utilisation optimale du parc de stationnement nécessite de déterminer le bon emplacement pour le bon usage et de minimiser l'utilisation de l'espace pour un même besoin de stationnement. Pour s'en assurer, plusieurs options s'offrent aux Villes pour influencer l'aménagement des cases et la gestion de leur utilisation. Comme pour la qualité des stationnements de surface, les outils réglementaires ont prouvé leur efficacité. En outre, la mutualisation des cases de stationnement hors rue est une bonne façon de pouvoir repenser l'aménagement de l'ensemble du parc de stationnement et d'en faire une meilleure gestion.

Mieux aménager le stationnement sur rue

→ Le stationnement en épi ou en parallèle ? : un faux débat

Le stationnement sur rue prend principalement deux formes : en parallèle ou en épi. Si les manœuvres semblent plus simples pour le stationnement en épi, le stationnement en parallèle est pourtant plus sécuritaire¹⁴. Le premier est donc considéré comme à proscrire par le ministère des Transports du Québec (MTQ), et pour cause. En Utah, la conversion de cases en épi en stationnement en parallèle a réduit de 57 % les collisions relatives au stationnement et de 31 % les collisions impliquant des blessures ou des décès¹⁵. Dans certaines études, le taux de collisions est réduit jusqu'à 71 %¹⁶.

En outre, un stationnement en épi à 45° occupe environ 25 % plus d'espace qu'une case en parallèle, diminue la visibilité des piétons qui s'aventurent dans la rue et augmente les interactions insécurisantes avec passants sur le trottoir et les cyclistes qui passent derrière au moment de la sortie du véhicule.



→ Jouer sur la taille et le marquage des cases

Afin de prévoir les cases pour n'importe quel type de véhicule ou de faciliter la manœuvre de stationnement, certaines Municipalités surdimensionnent leurs cases, voire prévoient des zones tampons. Ces pratiques doivent être abandonnées si l'on souhaite optimiser l'utilisation de l'espace dédié au stationnement.

Pour aller plus loin, une Ville peut littéralement retirer le marquage au sol qui délimite la longueur des cases. On peut ainsi augmenter le nombre de véhicules garés sur un même espace jusqu'à 20 %.

Une telle pratique peut toutefois mener à des empiétements sur des zones où le stationnement est interdit, par exemple devant une borne d'incendie, aux entrées charretières, aux arrêts d'autobus ou près des intersections et traverses. Pour y remédier, il est important de bien délimiter le début et la fin des zones de stationnement sur rue.

¹⁴ Weant et Levinson, 1990; Sisiupika, s. d.

¹⁵ Box, cité dans Humphreys et collab., 1979

¹⁶ U.S. Department of Transportation, 1982

→ Texturer le stationnement pour rétrécir la chaussée

Jouer sur la texture de l'espace de stationnement (en variant les matériaux) permet de conserver la limite visuelle de ceux-ci, même quand aucune voiture ne s'y trouve, et ainsi d'éviter que les automobilistes accélèrent en raison d'un effet visuel d'élargissement de la chaussée.



Mieux aménager le stationnement hors rue

L'objectif de s'attarder à l'aménagement du stationnement hors rue est en deux temps :

- > optimiser la performance des surfaces de stationnement hors rue, notamment par la réduction de la dimension des cases et des surfaces de circulation ;
- > réduire les conséquences des stationnements de surface sur l'ambiance et le confort du milieu de vie et sur l'environnement.

En ce qui a trait à la qualité de l'aménagement, il existe plusieurs critères pour la création de stationnement écoresponsables, qui permettent de réduire les îlots de chaleur et les problèmes de gestion de l'eau de surface¹⁷.

Les Municipalités peuvent agir directement sur l'aménagement de stationnements publics et peuvent aussi mobiliser les outils réglementaires à leur disposition pour contribuer à l'amélioration des terrains privés de stationnement (règlement de zonage, règlement des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) par exemple).

Quelques critères de sécurité et de convivialité concernant l'aménagement du stationnement sur rue

- > Réduction du stationnement sur rue ou présence de cases en parallèle (et non en épi)
- > Interdiction de stationnement à moins de 7 m du coin de la rue et affichage de l'interdiction
- > En présence d'une piste cyclable, absence de stationnement en parallèle sur les 20 m avant l'intersection
- > En présence d'une bande cyclable, présence d'un espace d'ouverture des portières entre la bande et la voie consacrée au stationnement d'au moins 50 cm
- > Signalisation claire des stationnements hors rue, pour réduire la circulation de recherche de cases
- > Réservation de cases de stationnement pour les personnes à mobilité réduite sur les rues et dans les stationnements publics en quantité suffisante pour répondre aux besoins de la population
- > Exigence réglementaire d'une proportion de cases pour les personnes à mobilité réduite dans les stationnements privés en quantité suffisante pour répondre aux besoins de la population

Améliorer la gestion du stationnement

→ Limiter la durée maximale de stationnement sur rue ou adopter une tarification progressive

Pour renforcer la rotation des automobilistes et augmenter le nombre d'usagers pouvant bénéficier de la place, il est possible de limiter la durée maximale de stationnement sur la rue, que celui-ci soit payant ou non. Lorsque le stationnement est payant, il est en outre possible de proposer une tarification progressive. À Auckland, par exemple, le tarif horaire double après les premières heures¹⁸.

→ Moduler la tarification du stationnement sur rue selon la demande

Il est possible d'établir des tarifs qui varient selon le lieu et l'achalandage pour optimiser la performance du stationnement, en maximisant la rotation dans les espaces les plus en demande¹⁹ et en déplaçant les stationnements à plus long terme au pourtour du secteur. À San Francisco par exemple, les prix sont ajustés tous les six mois selon la moyenne d'occupation²⁰, ce qui a permis à la Ville de réduire de 50 % la congestion liée à la recherche de places de stationnement²¹.

→ Tarifier selon la plaque d'immatriculation et non selon la case de stationnement

De plus en plus de Municipalités adoptent des bornes de tarification par plaque d'immatriculation plutôt que par case. Cette pratique devient presque essentielle lorsque la Ville décide de retirer le marquage au sol.

→ Tarifier selon la taille du véhicule

La taille des véhicules peut être un critère de modulation de la tarification afin de favoriser les véhicules qui occupent moins d'espace.

À Calgary par exemple, les propriétaires de véhicules d'une longueur de 3,8 m et moins se voient offrir une réduction de 25 % du coût de stationnement²².

→ Offrir des vignettes aux résidents et aux travailleurs

Pour éviter que les résidents et travailleurs monopolisent les cases de stationnement sur rue, des vignettes peuvent leur être accordées, ou vendues à moindre prix, pour leur permettre d'accéder à un stationnement en retrait de la rue commerciale.

→ Proposer une signalisation sur rue simple et dynamique et signaler clairement les stationnements hors rue

L'intensité d'une rue commerciale peut engendrer son lot de complexité dans la mise en place d'une signalisation claire. La multiplication des panneaux de contraintes de stationnement, rarement faciles à décrypter, peut irriter bon nombre d'automobilistes et ceux qui patientent derrière eux.

Il y a quelques années, la Ville de Los Angeles a décidé de réviser une bonne fois pour toute sa signalisation et elle a depuis été imitée par de nombreuses Villes à travers le monde. Ses panneaux comportent simplement un calendrier avec des blocs verts alternant avec ceux rouges hachurés détectables par les personnes daltoniennes. À Brisbane, en Australie, un projet pilote de 3 mois a montré que dans les zones à restrictions multiples ces panneaux entraînaient une réduction allant jusqu'à 60 % des véhicules stationnés de manière non conforme²³.

Par ailleurs, l'indication de la durée autorisée, des tarifs et du nombre de places disponibles (idéalement en temps réel) peut accélérer le choix des automobilistes et éviter que ceux-ci ne tournent en rond à la recherche de la place la mieux située et la moins chère.

Afin d'accélérer la recherche de stationnement des automobilistes, la Ville peut peindre les bords de rue en appliquant un code de couleurs qui correspond aux normes appliquées, par exemple selon la durée maximale, l'obligation de vignette, l'interdiction de stationnement, etc.

18 Shoup, 2020
19 Shoup, 2009
20 Shoup, 2020
21 Roskowi, 2021
22 Shoup, 2020
23 Sylianteng, 2015



PLANIFIER ET PILOTER LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

**pour assurer sa pertinence,
son bon déroulement et sa pérennité**



Transformer les rues commerciales traditionnelles constitue un exercice délicat, nécessitant de tenir compte de multiples enjeux et de répondre aux besoins de nombreux acteurs. Si nobles ou essentiels soient les changements à apporter et les objectifs de sécurité visés, il demeure primordial de ne pas rejeter les craintes exprimées ni de négliger les conséquences des travaux dans le quotidien des usagers du cœur de collectivité. Ainsi, la planification et la gestion du projet sont cruciales dans la réussite du réaménagement.

L'IMPORTANCE D'UN PROCESSUS COMPLET ET BIEN PLANIFIÉ

La sécurisation d'une rue commerciale traditionnelle s'inscrit bien souvent dans un processus, parfois obligé, de réfection complète des infrastructures. Il s'agit donc d'une occasion que saisissent les municipalités de s'interroger sur l'évolution souhaitée de la rue pour éviter de reconstruire à l'identique et d'ainsi reproduire certains problèmes.

L'ampleur du processus et la révolution qu'il amène exigent qu'il ne soit pas pris à la légère et qu'une attention particulière soit portée à bien planifier et piloter le projet, de concert avec les multiples parties prenantes, et en réalisant un exercice d'équilibriste entre flexibilité et prévisibilité.

CONSTRUIRE AVEC LES PARTIES PRENANTES

Non seulement lieu de passage ou de consommation, la rue commerciale traditionnelle revêt des fonctions qui incarnent une identité. L'exercice de débattre de son rôle et de son devenir polarise souvent. Ainsi, la sécurisation d'une rue commerciale traditionnelle conçue en vase clos est vouée à l'échec, ou du moins à de sérieuses complications. Les usagers, leurs aspirations et leurs besoins, sont nombreux et divers, et les enjeux, souvent grands. Sans être illégitimes, les préoccupations de chacun sont parfois émotives plutôt que rationnelles. À tort ou à raison, certains commerçants craignent pour la survie de leur gagne-pain, par exemple. Il ne faut par ailleurs jamais sous-estimer leur savoir expérientiel. Il est donc crucial de mettre en place dès le départ les conditions gagnantes de mobilisation des parties prenantes en identifiant les différents groupes et en se dotant d'une stratégie de participation qui inclura des consultations particulières, notamment avec les gens d'affaires.



PLANIFIER LE PROJET DE TRANSFORMATION DE SA RUE COMMERCIALE

Malgré l'urgence de certaines situations, il est important de planifier les transformations à venir, dont la mise en œuvre peut être progressive et dans une optique itérative : les cœurs de collectivité sont en constante évolution.

État de la situation

Pour commencer, il est essentiel d'identifier les dysfonctionnements et des pistes d'améliorations dans le cadre d'un état des lieux le plus exhaustif possible. Les expériences vécues dans les rues commerciales diffèrent selon l'usager. Ainsi, pour bien nourrir le projet et permettre la priorisation des interventions, le diagnostic de la sécurité doit couvrir des aspects tant qualitatifs que quantitatifs et tenir compte non seulement d'éléments plus conventionnels de sécurité (vitesse de circulation, présence de traverses piétonnes, rapport de collisions, etc.), mais également du sentiment de sécurité et de l'ambiance (éclairage, bruit, animation, etc.).

Vision souhaitée pour le réaménagement de la rue

Fil conducteur des interventions à mettre en œuvre, la vision de réaménagement permet de dégager :

- > des orientations, dont le choix de la forme la plus appropriée au milieu (rue partagée, rue piétonne, rue complète, rue étroite, etc.),
- > des cibles à atteindre,
- > des mesures à prendre pour procéder à la transformation de la rue.

Elle permet d'anticiper l'organisation des étapes préalables telles que la mobilisation des parties prenantes, les processus participatifs, les aménagements transitoires, etc.

L'intégration de cette vision dans les outils réglementaires, par la création d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), par exemple, permet de l'inscrire dans une approche plus globale et cohérente avec l'ensemble de la planification urbaine, en plus de lui donner une plus grande légitimité.

Planification de la transformation et de sa mise en œuvre

L'élaboration d'un échéancier détaillé de réalisation, qui hiérarchise les interventions entre le court, le moyen et le long terme, et conçu tôt dans le processus, facilitera la mise en œuvre.

La Ville pourra entre autres lancer rapidement l'appel d'offres auprès des entrepreneurs, laissant le temps à plusieurs de déposer une soumission. Il est également pertinent de prévoir des pénalités et des bonus associés au temps de réalisation des travaux, de façon à encourager les entrepreneurs à respecter les délais et ainsi éviter les inconvénients causés par les retards.

L'organisation et la planification du chantier permettent de limiter les désagréments et leurs conséquences négatives, pour les usagers comme pour les commerçants. De nombreux facteurs sont à prendre en compte, comme le stationnement, les livraisons, la circulation, l'accès aux commerces, l'accessibilité universelle, la sécurité, etc. Par ailleurs, un bon échéancier ne fait jamais l'économie d'une communication exhaustive avec les commerçants et la population.

Quand faire les travaux ?

Pour des raisons évidentes, la période estivale est souvent privilégiée pour les travaux de voirie. Cependant, c'est aussi un moment important pour de nombreux commerçants. L'organisation du chantier en phases permet de maintenir le plus longtemps possible l'accès aux commerces ainsi qu'aux logements riverains. C'est aussi une belle occasion de laisser respirer les commerçants durant certaines semaines particulièrement importantes de l'été.



Source : Rues principales

RECHERCHER L'ÉQUILIBRE ENTRE FLEXIBILITÉ ET PRÉVISIBILITÉ

Malgré l'identification d'objectifs clairs et la planification du processus, le réaménagement d'une rue risque de se confronter à des imprévus. Toutefois, plusieurs parties prenantes, notamment les commerçants, doivent être en mesure de voir venir les coups. L'équilibre entre flexibilité et prévisibilité est souvent précaire et reste un exercice de tous les instants. La planification doit donc prévoir des moments de flottement, des étapes d'évaluation, de potentielles révisions du processus et, surtout, beaucoup de communication.

La pérennité des activités commerciales durant un projet de réfection est cruciale pour l'essor de la rue et la survie de ses artisans. Il est important d'accompagner techniquement et financièrement les commerçants afin de limiter les effets néfastes sur l'activité commerciale et, ultimement, d'éviter que certains ferment boutique.

Maintien d'un canal de communication soutenu

Construire avec les parties prenantes ne s'arrête pas à la planification du projet. Un agent de liaison, embauché par la Ville, permet de maintenir un canal de communication et d'assurer un lien de confiance majeur avec les commerçants et la population. Cette ressource effectue la collecte de données et diffuse de l'information sur les travaux, tout en demeurant à l'écoute des besoins des entreprises et de la population. Pour ce faire, il lui sera essentiel d'effectuer des rencontres individuelles avec chaque commerçant.

Soutien aux commerçants

Premier réflexe probable, les programmes d'aide financière aux commerçants ont leurs bons côtés, mais s'avèrent souvent créer une charge administrative additionnelle à des commerçants déjà submergés par les tâches à accomplir. L'argent que l'administration municipale souhaite investir pour appuyer l'activité commerciale gagne à être dirigé, au moins en partie, vers des campagnes et des événements destinés à maintenir l'achalandage du cœur de la collectivité. L'aide directe aux commerçants peut aussi être de nature technique: formation, relocalisation temporaire, etc.

Cas inspirants

→ Saint-Eustache

Dans le cadre du réaménagement de la rue Saint-Eustache, la Ville de Saint-Eustache a mis en place diverses mesures pour limiter les conséquences des travaux sur les commerçants:

- > maintien des activités à grand déploiement,
- > campagne de communication et publicité pour favoriser l'achat local,
- > formation et offre de coaching pour la préparation aux travaux,
- > subventions allant jusqu'à 500 \$ pour faire de la publicité,
- > ouverture d'un bureau de chantier pour faciliter les relations avec les commerçants,
- > relocalisation du marché public sur la rue principale durant l'été.

Le bureau de chantier a prouvé son utilité, avec 3 à 5 visiteurs par jour. À travers les activités de soutien mises en place par la Ville, les commerçants ont appris à mieux se connaître et à travailler ensemble. Certains, dont les horaires d'ouverture sont différents, ont réalisé l'intérêt de mutualiser leurs cases de stationnement¹.

→ Val-d'Or

Pour assurer le bon déroulement du réaménagement de la 3^e Avenue, la Ville de Val-d'Or a proposé un programme d'accompagnement aux commerçants pour:

- > donner accès aux commerces par les ruelles (portes et enseignes);
- > relocaliser temporairement certains commerces;
- > financer 50 % du coût du loyer².

Après quelques manifestations de mécontentement, des assemblées et des consultations populaires, la Ville et la chambre de commerce, en collaboration avec le Regroupement des gens d'affaires du Centre-Ville de Val-d'Or, ont maintenant mis en place un site Internet pour communiquer ouvertement et instaurer un dialogue positif pour le centre-ville³.

Évaluation des nouveaux aménagements

L'évaluation des nouveaux aménagements permet d'analyser l'appropriation de la rue par les usagers, leurs comportements et leur satisfaction, et de proposer des mesures correctrices. Elle permet également de mesurer l'atteinte des cibles fixées et d'en tirer des apprentissages pour de futurs aménagements.

1 Coté, 2022

2 Landry, 2020

3 Les avenues de la 3, 2023

EXPÉRIMENTER LE CHANGEMENT PAR DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

Compte tenu de la complexité et du coût élevé du réaménagement complet d'une rue, qui marquera le paysage urbain pour de nombreuses années, le recours à des aménagements transitoires⁴ peut être envisagé (voir le cas de Halifax). Ceux-ci permettent, à faible coût, de tester les idées de réaménagement, de constater la portée des changements projetés et de procéder aux ajustements nécessaires avant de modifier l'environnement urbain de façon définitive. Par l'action, ils permettent de mettre en branle la mobilisation de la population dans le plus grand projet de réaménagement et, par le fait même, de mieux comprendre les préoccupations de tout un chacun et, souvent, de désamorcer la résistance au changement.

Lachute : explorer la réallocation de l'espace public

En vue du réaménagement complet de sa rue Principale, la Ville de Lachute a choisi les aménagements transitoires pour explorer différents scénarios et obtenir le poulx de la population. À l'été 2022, deux types d'aménagement ont été testés de manière à changer complètement la configuration de la rue et à redonner plus de place aux piétons, sachant que l'exercice du retrait de cases de stationnement serait périlleux. Dans un cas, la Ville tentait de profiter du terre-plein central pour l'élargir et faire un espace ludique. Dans l'autre cas, le terre-plein disparaissait au profit de larges trottoirs, facilement capables d'accueillir des terrasses et des placotours.

Deux sondages et une consultation publique plus tard, la Ville est mieux à même de comprendre quels publics ont le plus apprécié le changement et quels sont les points précis qui ont créé dissension, le cas échéant. Chose certaine, même s'ils ne sont pas permanents, les aménagements transitoires n'échappent pas aux enjeux d'acceptabilité sociale et nécessitent que les divers usagers de la rue participent à l'élaboration des scénarios.



Source : Rues principales



LA RUE ARGYLE À HALIFAX – UNE EXPÉRIENCE ENRICHISANTE



Source : Google Maps

Halifax, capitale de Nouvelle-Écosse et ville portuaire influente du Canada Atlantique par sa position stratégique, abrite un peu plus de 400 000 habitants¹. Son centre-ville, situé sur le bord de l'océan, est aujourd'hui reconnu comme un pôle institutionnel (gouvernement, universités), de distribution et de transport.

Le contexte du réaménagement de la rue Argyle s'inscrit dans une démarche de revitalisation du centre-ville afin d'en faire un lieu où il fait bon travailler, habiter, se divertir, etc. L'implantation du Centre Nova vient accélérer le processus de réinvestissement au centre-ville. Puisqu'il donne directement sur la rue Argyle, le centre des congrès modifie le paysage de la rue et force la Ville à considérer rapidement le réaménagement de la rue. La Ville souhaite redonner le centre-ville aux piétons afin d'offrir un espace sécuritaire, adapté et confortable, quel que soit le mode de déplacement des usagers². Argyle est donc identifiée comme une rue à fort débit piéton et sa transformation nécessite plus qu'une simple amélioration de la voirie pour les automobilistes. Elle sera aménagée selon les principes de la rue partagée, une première dans les provinces Maritimes.

LE PROJET EN CHIFFRE



17 millions de \$ d'investissements
au centre-ville, dont 5 millions pour le projet des rues Argyle
et Grafton



22 semaines
de construction pour le projet
final en 2017



3574 piétons/jour
pour un total de 164 389 piétons durant
les aménagements transitoires (23 juillet
au 6 septembre 2015)³



35 collisions
en 2014 contre 4 en 2020⁴

PARTENAIRES

- > Halifax Regional Metropolitan Planning and Development
 - Concept des plans d'aménagement à l'échelle métropolitaine, budget et orientations métropolitaines
- > Downtown Halifax Business Commission
 - Communications
 - Animation de la phase transitoire
- > Ekistics Plan + Design
 - Plan et devis de la phase finale



Source : Rues principales

¹ Encyclopédie canadienne, 2019

² Halifax Regional Municipality, 2015a

³ IDA, 2018.

⁴ Halifax Regional Municipality, 2015b; 2017; 2019; 2020

Il est à noter que le projet de réaménagement de la rue Argyle est étroitement lié à celui de la rue Grafton, puisqu'ils ont été réfléchis et conçus au même moment. Cependant, ce dernier a été ajouté tardivement à l'échéancier, ce qui explique en partie que le projet de rue partagée sur Argyle, dont nous parlerons plus en détail, semble plus complet et porteur⁵.



Source : Rues principales

UN LONG PROCESSUS

1995

Début de la réflexion par la Ville du réaménagement de la rue Argyle et implantation de cafés/patios

2011

Réinvestissement dans la centre-ville à travers le programme

2012

Renaissance du projet de réaménagement de Argyle

2015

Aménagements transitoires

2016

Signature des plans et devis pour le réaménagement permanent

2017

Travaux pour la phase définitive (durée de 4 mois)

Pendant plusieurs années, le centre-ville d'Halifax souffrait du manque d'investissement de la part de la Ville. En effet, après une vingtaine d'années sans efforts consacrés à l'aménagement du centre-ville, on constate durant les années 1990 que certains commerçants s'y installent de façon informelle, ce qu'on appelle la culture des cafés/patios. La Ville souhaite alors redynamiser la rue Argyle, mais le manque de connaissances sur les pratiques pour redonner l'espace public aux piétons et aux commerces rend le projet irréalisable pendant plusieurs années et celui-ci descend dans l'échelle des priorités pendant quelques années (15 ans).

En 2011, l'idée d'investir au centre-ville refait surface dans l'optique d'une concertation d'investisseurs et de partenaires. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial devaient participer à ce projet de 50 millions de dollars. Malheureusement, la Ville s'est retrouvée seule avec son enveloppe budgétaire de 17 millions de dollars afin de redynamiser le centre-ville.



Aménagements transitoires sur Argyle

Source: DiAnn L'Roy

5 Sokolowski, 2019

Peu coûteuse (environ 40 000 \$)⁶, la phase transitoire consistait à créer un espace identitaire pour la tenue d'événements, de ventes trottoirs, etc. Des artistes locaux ont réalisé un marquage au sol au motif Argyle, qui rappelle le nom de la rue, et qu'on retrouve dans l'aménagement permanent. Des arbres ont aussi été récupérés dans des serres et plantés dans des bacs en bois. Avec ces interventions mineures, l'aménagement transitoire a permis de redonner l'espace aux piétons et de faire de ce lieu un véritable corridor piétonnier. D'ailleurs, le réaménagement des rues Argyle et Grafton s'inscrivait dans l'intention plus large de créer un parcours pour relier plusieurs grandes destinations de Halifax (commerces, institutions, points d'intérêts, etc.)

Lors de la première phase, l'espace dédié à l'auto a nettement diminué grâce à l'implantation des bacs de végétation temporaires. Afin de faire de la rue un lieu vivant, des événements étaient organisés chaque fin de semaine par la *Downtown Halifax Business Commission*, lors desquels la rue était fermée à la circulation automobile.



Rappel du motif Argyle dans l'aménagement final

Source: Rues principales

LA PÉRENNISATION

La rue partagée

L'aménagement permanent fait une plus grande place aux piétons qu'aux automobiles, marquant un changement de paradigme par rapport à l'aménagement précédent et aux habitudes néo-écossaises en la matière. Selon Jason Ritchie⁷, l'urbaniste en charge du projet, il était important que le design de la rue incite les automobilistes à n'utiliser la rue Argyle qu'en cas de stricte nécessité, sans toutefois interdire la circulation. Il s'agissait ainsi de créer un espace multifonctionnel qui donne une identité au lieu, crée une expérience particulière et favorise un sentiment d'appartenance.



Source: Rues principales

L'espace piéton occupe la moitié de la largeur de la rue. On y retrouve les terrasses, le mobilier urbain, les lampadaires, les supports à vélo et les poubelles, le tout dans un alignement qui laisse un tracé rectiligne exempt de tout obstacle pour la circulation piétonne.

Dans l'espace partagé, la circulation est à sens unique pour les automobiles et les autres modes de transport (vélos, mobylettes, etc.).



Source: Rues principales

⁶ CBC, 2015

⁷ Ritchie, 2022



Source: Rues principales

Le design de la rue est conçu pour redonner l'espace aux piétons. La fermeture de la rue à la circulation automobile est donc facile et efficace. Les nombreux événements organisés lors de la phase transitoire ont consolidé la popularité du concept. La phase finale permet de fermer la rue pendant toute la saison estivale, ce qui vise à rendre le secteur plus convivial pour les résidents et les visiteurs.

Toutefois, certains défis attendaient la Ville dans son objectif de concevoir une rue partagée.

Les balises d'un guide de design

Pour l'aménagement permanent, dix-huit règles du guide de design de la Ville de Halifax⁸, qui établit certaines balises en matière d'aménagement de rue, ont fait l'objet de dérogations concernant tout ce qui est atypique: les voies de circulation plus étroites, les avancées de trottoir, les lampadaires LED, les lumières décoratives, les cellules de plantation souterraines pour les arbres, le mobilier urbain (bac de plantation, support à vélo), etc⁹. La collaboration entre les ingénieurs, les urbanistes et les architectes du paysage de la Ville a été primordiale dans le réaménagement de la rue Argyle. Il leur a fallu s'entendre pour trouver la ligne entre respect de l'esprit du guide et dérogations nécessaires. Par exemple, le Département d'urbanisme a produit un rapport explicatif de chacune des dérogations afin d'obtenir la signature de l'ingénieur.¹⁰

Les dispositions législatives

En raison de l'aspect novateur du projet de rue partagée, la Ville a été contrainte de naviguer dans un contexte législatif prévu en fonction de la rue traditionnelle. Selon la loi néo-écossaise, par exemple, un piéton qui traverse la rue ailleurs qu'à une traverse piétonnière a l'obligation de céder le passage aux automobiles¹¹. Pour éviter toute poursuite en cas de collision entre un piéton et un automobiliste, la Ville a marqué clairement la transition entre l'espace piéton et l'espace partagé: un dénivelé, un marquage visuel (béton) et des barrières physiques séparent les deux fonctions. La rue assure ainsi à la fois une circulation optimale et le rôle sécuritaire que la Ville voyait en la rue partagée.



Source: Rues principales

⁸ Halifax Regional Municipality, 2021

⁹ Sokolowski, 2019

¹⁰ Ritchie, 2022

¹¹ Province of Nova Scotia, 1989

DES RETOMBÉES POSITIVES

Malgré des imperfections...

Il est très difficile de faire l'unanimité dans un projet de réaménagement, entre autres parce qu'ils ne sont pratiquement jamais parfaits. Alors que la hausse d'achalandage a fait bouillir de neige et entraîné une rapide transformation de la rue (rénovation de façades, apparition de nouveaux commerces, etc.), des effets pervers se sont également fait sentir. Certains commerçants, par exemple, ont été forcés de déménager en raison d'une augmentation de loyer¹².

... plusieurs éléments de succès

→ Appropriation locale

Le projet est assez bien reçu du public. Cela n'est sans doute pas étranger à la démarche collaborative de la Ville, à travers laquelle la population et les acteurs locaux ont eu l'occasion de contribuer au projet et de voir venir le changement.

D'une part, la phase transitoire a servi d'outil de concertation. Les acteurs locaux, en particulier les commerçants, ont pu expérimenter les aménagements et les commenter avant qu'ils ne soient pérennes. Le test du réel a mené à des bonifications et a démontré la faisabilité du nouveau type d'aménagement qu'est celui de la rue partagée¹³.

D'autre part, la communication a été maintenue tout au long du processus, selon Jacob Ritchie. Les commerçants étaient écoutés et entendus par les instances décisionnelles. Plusieurs consultations d'informations et de partage ont été réalisées, autant en groupe qu'individuellement. Une vidéo a même été conçue pour expliquer comment naviguer dans la rue partagée.

→ Soutien des commerçants

Il est important de souligner que lors des travaux pour le réaménagement officiel de la rue, la Ville a mis en place une série de mesures pour soutenir les commerçants et assurer la continuité de leurs activités.

- > Elle a repoussé les travaux à l'automne afin de ne pas hypothéquer l'achalandage des mois payants de la saison estivale.
- > Elle a installé des passerelles piétonnières pour optimiser l'accès aux commerces.
- > Elle a réalisé un affichage ludique qui a su encourager les passants et les résidents à fréquenter la rue pendant les travaux.



Source: Flickr, William Matheson



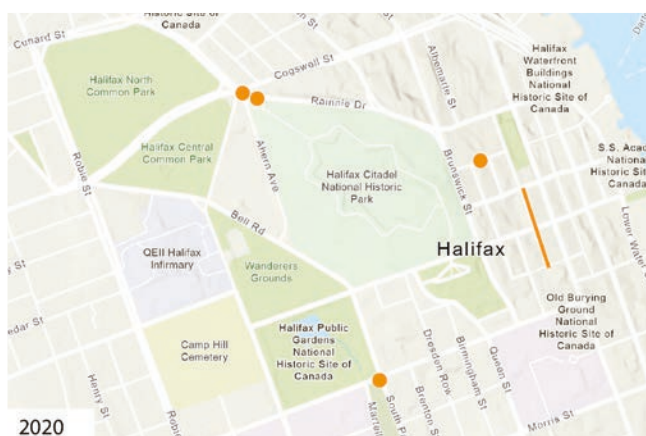
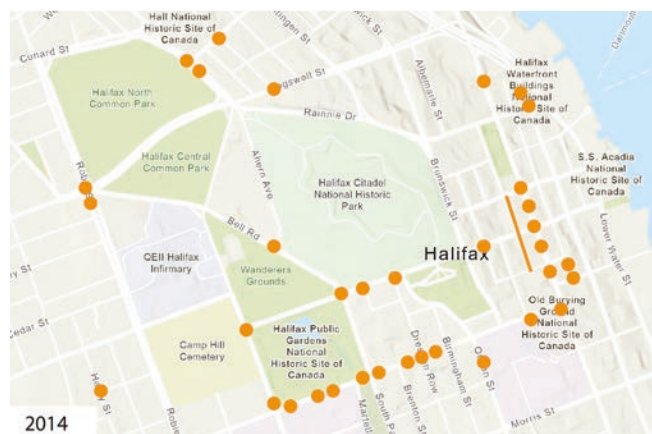
Source: Rues principales

¹² Ritchie, 2022

¹³ Ville de Montréal, 2016

→ Amélioration de la sécurité

Depuis la phase transitoire, le bilan des collisions dans le centre-ville présente une courbe descendante continue. En effet, selon les rapports de la *Halifax Regional Municipality*, basés sur les données de la *Halifax Regional Police*, le nombre de collisions est passé de 35 en 2014 (dont 8 à proximité de la rue Argyle) à 4 collisions en 2020 (dont une seule aux abords de la rue Argyle)¹⁴. Même s'il est difficile d'établir une corrélation directe entre le réaménagement et ce bilan, tout porte à croire que le projet de rue partagée permet une saine cohabitation des usages dans le centre-ville.



Légende:
 ● Collisions
 — Rue Argyle partagée

Les efforts consentis par la Ville, les commerçants et les autres partenaires ont permis non seulement de donner beaucoup de visibilité à la ville, mais aussi d'atteindre plusieurs objectifs de sécurisation de la rue pour tous les usagers. En effet, le projet est souvent cité comme exemplaire, autant dans sa phase transitoire que dans la pérennisation du réaménagement de rue commerciale, et ce, pour plusieurs raisons, dont :

- > la planification de la phase transitoire réussie,
- > la place donnée aux acteurs locaux dès le début,
- > la communication tout au long des démarches.

¹⁴ Halifax Regional Municipality, 2015a; 2017; 2019; 2020



Au fil des ans, le projet a été récompensé par plusieurs prix:¹⁵

- > 2017 - The Coast Best of Halifax Awards: Les meilleurs efforts pour améliorer Halifax (Argent)
- > 2017 - Streetsblog USA, Choix du public: Choix du public, meilleure transformation de rue urbaine
- > 2018 - International Making Cities Livable Design Awards: Candidat final du jury, Construction
- > 2018 - Atlantic Planners Institute: Excellence en planification, Plans et Design
- > 2018 - International Downtown Association: Prix Pinnacle
- > 2018 - The Coast Best of Halifax Awards: La meilleure chose qui soit arrivée à Halifax dans la dernière année (Or)
- > 2020 - APALA Award of Excellence: Design de paysage à grande échelle par une architecte de paysage



BONS COUPS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- > Place importante dédiée aux piétons
- > Fermeture à la circulation automobile facile à n'importe quel moment
- > Rue à sens unique
- > Le piéton peut traverser la rue à n'importe quel endroit
- > Alignement du mobilier urbain, poubelles, supports à vélo
- > Délimitation physique et visuelle de l'espace partagé et de celui réservé aux piétons
- > Aucun stationnement sur la rue, sauf pour personnes à mobilité réduite (3 h max)
- > Plaques podotactiles et relief
- > Réaménagement souterrain pour la présence de grandes fosses à arbres
- > Seulement 3,5 mètres de chaussée disponibles pour les automobiles, ce qui ralentit la vitesse de circulation



MOINS BONS COUPS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- > Le manque de traverse piétonne officielle sur le tronçon
- > Absence de panneaux d'arrêt et de traverses dans toutes les directions aux intersections de Argyle et Prince
- > Absence de panneaux d'arrêt et de traverses des deux sens aux intersections des rues Argyle et Sackville
- > Absence de panneaux d'arrêt et de marquage sur la chaussée pour les traverses piétonnes aux extrémités du réaménagement de la rue Argyle (intersections avec les rues Prince et Sackville)

¹⁵ Fathom, s. d.

QUÉBEC

870, avenue De Salaberry, bur. 201
Québec (Québec) G1R 2T9

MONTRÉAL

460, rue Sainte-Catherine Ouest, bur. 611
Montréal (Québec) H3B 1A6

 @ruesprincipales.org

 [ca.linkedin.com/company/
rues-principales](https://ca.linkedin.com/company/rues-principales)

 @rues.principales

Direction

Christian Petit, directeur des projets spéciaux –
Rues principales

Recherche et rédaction

Mathilde Falguyret – Coordinatrice de projets –
Rues principales

Thomas Fortin, conseiller – Aménagement du territoire
et urbanisme – Vivre en Ville

Charlotte Gagnon-Ferembach – Coordinatrice de
projets – Rues principales

Pablo Toledo-Gouin – Coordinateur de projets –
Rues principales

Soutien

Guillaume Joseph – Coordinateur principal des
services-conseils – Rues principales

Léna Boudin – Coordinatrice de projets –
Rues principales

Marie Chartier – Coordinatrice de projets –
Rues principales

Eulalie Vieillefosse – Coordinatrice de projets –
Rues principales

Illustration

Pablo Toledo-Gouin – Coordinateur de projets –
Rues principales

Graphisme

CORSAIRE Design Communication Web

Remerciements

L'équipe de Rues Principales remercie sincèrement
l'ensemble des personnes ayant apporté leur
contribution et leur soutien dans la réalisation
de ce projet.

Et plus particulièrement son comité consultatif:

- > Sandrine Cabana-Degani, Piétons Québec
- > Jérôme Carrier, Ville de Saint-Rémi
- > Émilie Rachiele, MOBI-O
- > Jean Beaulieu, Ville de Saint-Sauveur
- > Marie-Soleil Cloutier, INRS
- > Jocelyn Hébert, Ville de Val-d'Or

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE RECOMMANDÉE

RUES PRINCIPALES (2024). *Sécuriser les rues principales: pour les rendre conviviales et en faire des milieux
de vie complets*, coll. Sécurité routière, 48 p.

À PROPOS DE RUES PRINCIPALES

Organisation d'intérêt public, Rues principales œuvre en milieu urbain et rural au dynamisme des cœurs des collectivités. Notre objectif est de renforcer et de créer des centralités qui sont autant des pôles civiques et d'affaires uniques que des milieux de vie rassembleurs, prospères et attractifs.

Rues principales se distingue par son approche globale combinant des compétences en organisation et mobilisation du milieu, en aménagement, en développement économique et en marketing du territoire.

Par ses activités d'accompagnement, de formation, de recherche et son réseau d'acteurs locaux, Rues principales est un point de rencontre entre les savoirs des milieux et les meilleures pratiques dans ces domaines. Nous travaillons de pair avec les collectivités pour les appuyer dans leurs projets de dynamisation de leur centre-ville, de leur cœur de quartier ou de leur noyau villageois.

QUÉBEC

870, avenue De Salaberry, bur. 201
Québec (Québec) G1R 2T9

MONTREAL

460, rue Sainte-Catherine Ouest, bur. 611
Montréal (Québec) H3B 1A6