

LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS EN CONTEXTE DE CRISE SANITAIRE

Portrait d'initiatives réalisées au Québec
à l'été 2020

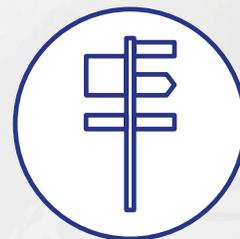
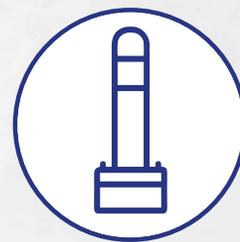


TABLE DES MATIÈRES

2020 : UNE ANNÉE D'EXPÉRIMENTATIONS	3
TROIS GRANDS TYPES D'AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS	4
TERREBONNE	5
DRUMMONDVILLE	7
VICTORIAVILLE	9
SAINT-SAUVEUR	11
SHERBROOKE	13
TROIS-RIVIÈRES	15
QUELQUES EXEMPLES SUPPLÉMENTAIRES POUR VOUS INSPIRER	17
Vieux-Boucherville	17
Bromont	17
Châteaugay	17
Chambly	18
Gatineau	18
Lachute	18
Longueuil	19
Rivière-du-Loup	19
Montréal	19

2020 : UNE ANNÉE D'EXPÉRIMENTATIONS

Pour un partage de l'espace public plus équitable!

L'année 2020 a été bien particulière, et ce, à plusieurs niveaux. Elle aura été l'année du télétravail, l'année où l'on a redécouvert notre chez-soi et, bien sûr, l'année lors de laquelle nous nous sommes réapproprié les rues de nos quartiers et villages. Nous souhaitons que cette année marque aussi le début d'une ère où nos milieux de vie seront aménagés dans un esprit de partage de l'espace public plus équitable entre les usagers. Dans tous les cas, il y a fort à parier qu'elle aura apporté des changements permanents à nos habitudes de déplacement.

En effet, nombre de Québécois ont redécouvert la marche en 2020, que ce soit pour explorer leur quartier ou pour maintenir leur santé physique et mentale. Avec ses défis importants, l'année aura donc tout de même été l'occasion de tester de nouveaux types d'aménagement, ainsi que d'explorer des manières différentes de partager et d'animer l'espace urbain grâce à des actions d'urbanisme tactique. Elle nous a aussi démontré que mieux aménager pour les usagers vulnérables permet de rendre nos rues principales plus vivantes et conviviales, favorisant ainsi la vitalité de l'économie locale.

Ces expériences ont démontré l'importance de la concertation dans un contexte de réaction rapide. Plusieurs défis ont entouré la mise en œuvre des aménagements temporaires. Les projets ayant pris en compte les besoins de toutes les parties prenantes, des commerçants aux usagers ayant une limitation fonctionnelle, ont été de loin ceux qui ont été les plus réussis.

Alors que quelques-unes de ces actions visaient à répondre aux besoins spécifiques soulevés par la pandémie et ne seront pas pérennisées, plusieurs municipalités réfléchissent déjà à répéter certains de ces projets, et à les bonifier, tant ils ont été un succès! Plusieurs de ces projets ont en effet démontré une demande latente pour de meilleurs aménagements pour la mobilité active. Dans tous les cas, les municipalités ont fait preuve d'une grande adaptabilité et une panoplie d'apprentissages en aura découlée.

Les pages qui suivent décrivent certains de ces expériences et apprentissages. Ce répertoire n'est pas exhaustif, mais nous espérons qu'il saura vous inspirer dans vos démarches de mise en place d'infrastructures piétonnes et, ainsi, rendre nos municipalités plus résilientes pour les défis qui nous attendent.

Bonne lecture!

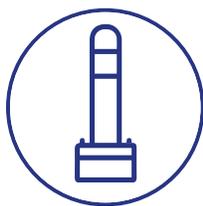


Sandrine Cabana-Degani
Directrice de Piétons Québec

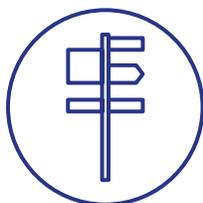
N.B. Nous sommes toujours à l'écoute de vos infrastructures piétonnes préférées. Si vous souhaitez nous faire connaître vos coups de cœur, n'hésitez pas à nous envoyer un courriel à info@pietons.quebec.

TROIS GRANDS TYPES D'AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS

Les études de cas de ce portrait sont identifiées à l'aide d'icônes permettant de présenter le type d'aménagement auquel le projet réalisé se rapporte.



1. Rue faisant plus de place aux piétons : une partie de l'espace public normalement occupé par les voitures (stationnement ou voie de circulation) est allouée aux piétons. Elle est aménagée afin de permettre une séparation entre les piétons et la voie de circulation.



2. Rue ouverte aux piétons : l'espace public normalement occupé par les voitures est partagé par les automobilistes et les piétons. Ce type de rue comporte trois sous-types :

2a. Rue partagée : Aménagement normé par le ministère des Transports du Québec. Comporte une signalisation spécifique. Elle est aménagée pour une vitesse pratiquée par les véhicules de 20 km/h et moins. Le piéton a priorité sur la chaussée.

2b. Rue avec jeu libre : Aménagement normé par le ministère des Transports du Québec. Comporte une signalisation spécifique. Elle permet la pratique du jeu dans la rue et est mise en place habituellement à la suite d'un engagement des riverains de respecter une vitesse compatible.

2c. Rue à circulation locale seulement : Aménagement non normé par le ministère des Transports du Québec. En temps normal, le piéton n'a pas le droit d'être sur la chaussée. Le caractère exceptionnel et temporaire de la situation permet la tolérance des piétons sur la chaussée.



3. Rue piétonne : la totalité de l'espace public normalement occupé par les voitures est allouée aux piétons. Elle est aménagée afin de limiter au maximum la présence des voitures (certaines exceptions existent pour les livraisons, les riverains ou les personnes à mobilité réduite).

TERREBONNE



Cet été, pour aider les citoyens à faire face à la situation de pandémie et dans l'optique de soutenir l'économie du Vieux-Terrebonne, notamment le secteur de la restauration, la municipalité de Terrebonne a aménagé des espaces animés dans le Vieux-Terrebonne. Souhaitant mettre en valeur le potentiel touristique de son centre historique tout en appuyant ses commerces locaux, la municipalité a permis à ses restaurateurs d'aménager des terrasses sur rues, créant un environnement convivial et sécuritaire pour les piétons. Cette initiative s'inscrit dans une perspective de développement durable de l'activité touristique dans le secteur.



© Ville de Terrebonne



Concept

En somme, la Ville de Terrebonne a retiré une voie de stationnement afin de permettre aux résidents et aux touristes de se rencontrer en tout respect des consignes sanitaires.

La Ville de Terrebonne a réservé aux piétons un tronçon de la rue Saint-Pierre pour la durée du projet pilote et a aménagé des corridors sanitaires temporaires afin de permettre aux piétons de se promener et de profiter de l'été. L'aménagement a été accompli grâce à des bollards et des balises

flexibles temporaires pour diriger la circulation. Des butoirs de béton ainsi que des pots de fleurs en béton ont aussi été installés pour assurer la sécurité des piétons qui utilisent les nouveaux aménagements temporaires. Le marquage au sol a été refait pour canaliser la circulation, sans oublier le renforcement de la sécurité des traverses piétonnes existantes qui a été accompli pour assurer la protection des piétons. Le tout a été coiffé d'une signalétique conçue spécialement pour cette nouvelle configuration des lieux.



Processus

Le projet des *Espaces animés* a été conçu de toute pièce par la municipalité pour répondre aux défis particuliers de la COVID-19.

Puisque la municipalité a décidé d'ouvrir certains tronçons de rues aux piétons, comme ce fut le cas avec la rue Saint-Pierre, les activités de livraison et de réception des marchandises ont été perturbées et la municipalité a dû créer des zones à ces effets. Il est intéressant de constater que les commerçants se sont aussi adaptés, notamment en demandant à leurs services d'approvisionnement de livrer les marchandises à l'aide de camions plus compacts.

La municipalité a aussi dû composer avec des enjeux d'accessibilité. Il n'y avait pas assez d'espace pour permettre l'aller et venue des véhicules d'urgence, comme les camions d'incendie. Les restaurateurs ont donc dû revoir les dimensions des terrasses pour satisfaire ces exigences.

Somme toute, le projet pilote a été très bien reçu par les résidents et les commerçants, qui ont participé à la réalisation du projet avec enthousiasme en offrant des suggestions et en créant de nouvelles structures pour dynamiser les lieux.



Post-COVID

Dans le cadre des nouveaux travaux municipaux et ce, depuis déjà plusieurs années, la municipalité travaille à mieux incorporer la mobilité active dans ses projets d'infrastructures. Ce faisant, elle s'efforce de mettre en place les bonnes conditions pour favoriser les déplacements actifs, dont la construction de trottoir plus large.

Si la situation actuelle devait se prolonger encore quelque temps, les aménagements temporaires pourraient revoir le jour, c'est d'ailleurs le souhait des restaurateurs.

Dès le printemps 2021, la Ville mettra en place un projet d'aménagement transitoire dans le cadre duquel les piétons se verront accorder plus d'espace

au sein de la place publique. L'installation de mobilier urbain ainsi que l'ajout de végétation sont prévus dans un souci de répondre aux besoins des citoyens en cas de prolongation des mesures sanitaires.

Ces aménagements seront nécessairement semi-permanents en raison des activités de déneigement. Puisqu'il s'agit d'un projet axé sur la restauration, ces aménagements exigent aussi à leur sens une température clémente, permettant aux personnes de manger dehors confortablement. Un sondage sera mené prochainement pour orienter le conseil municipal qui songe à répéter l'expérience l'été prochain. Chose certaine : les restaurateurs demandent déjà qu'on retente l'expérience.



Conclusion

Le projet pilote *Espaces animés* a été couronné de succès, apprécié tant par les résidents que les commerçants malgré les embûches de départ. La municipalité affirme que les citoyens, les commerçants et la municipalité ont réussi à concevoir un projet qui plaisait à tous.

Quant aux apprentissages tirés de cette expérience, c'est la nécessité de la collaboration et de la concertation qui s'est fait valoir. En travaillant de

concert avec les commerçants et en faisant preuve d'ouverture envers eux, il est possible d'être plus rapide et de donner un rendu qui convient mieux aux besoins de tous.

Pour notre part à Piétons Québec, nous croyons qu'il s'agit du parfait exemple démontrant que les intérêts des piétons et ceux des commerçants se recoupent fréquemment.

DRUMMONDVILLE



Pour mieux répondre aux besoins des citoyens dans le contexte de la crise sanitaire, la Ville de Drummondville a décidé d'ouvrir le *vieux pont*, c'est-à-dire le pont Curé-Marchant, uniquement aux piétons les fins de semaine. Cette décision a été annoncée quelques semaines après le début de la crise sanitaire en réponse aux piétons qui ont pris la rue d'assaut afin de leur offrir plus d'espace et ainsi, les inciter à maintenir la distanciation physique de deux mètres.



Concept

Le projet de la Ville de Drummondville démontre qu'une idée ne doit pas nécessairement être complexe pour être couronné de succès. La Ville de Drummondville a opté pour la simplicité dans sa décision d'ouvrir le pont aux piétons uniquement, les samedi et dimanche. Armée seulement de panneaux de signalisation, elle a mis en place ce projet qui était dans les cartons depuis un certain temps, jugeant que le bon moment était arrivé.

Le pont piétons menait à la promenade Rivia, un accès qui lie le centre-ville à la rivière Saint-François, où des aménagements ont été mis en place afin d'en faire une destination et non simplement un passage. Cela a permis à la population de se promener du centre-ville à la rivière dans un décor enchanteur.



© Ville de Drummondville



Processus

Lorsque les fermetures ont eu lieu ce printemps, la Ville a remarqué que le pont du Curé-Marchant était très achalandé ce qui posait certaines difficultés pour les piétons. Le trottoir d'un demi-mètre de largeur ne convenait pas au contexte, étant manifestement trop étroit pour assurer le respect des règles de distanciation physique. Les rues étant désertes d'automobiles au début de la pandémie, la Ville a donc décidé de faire une pierre, deux coups, en octroyant plus d'espace aux piétons, tout en répondant à un objectif inscrit dans leur Plan d'aménagement durable.

En effet, la municipalité comptait déjà mettre en place un projet en ce sens au cours des prochaines années. Depuis quelques temps, il était question de créer davantage de liens de mobilité active pour relier les deux rives. Ce projet s'inscrit donc dans une volonté plus vaste de consolider le réseau de mobilité durable dans la ville.

Il se trouve que la population de Drummondville avait soif d'infrastructures actives. Après quelques



© Ville de Drummondville

jours, les citoyens se sont approprié le pont et les aménagements de la promenade Rivia. Globalement, le projet a été bien reçu et utilisé par la population, malgré les quelques plaintes reçues par les canaux officiels et sur les réseaux sociaux.



© Ville de Drummondville



Post-COVID

La Ville de Drummondville s'est outillée avec un Guide de conception de «rues complètes» en octobre 2020. Ainsi, puisque le travail était déjà entamé, ils ont pu fonder cet exercice sur des apprentissages déjà compris du personnel d'urbanisme et d'aménagement. Il s'agissait d'une première tentative de mettre en pratique ce qui est écrit dans le guide. La crise sanitaire n'aura donc pas nécessairement influencé les pratiques d'urbanisme

de la Ville de Drummondville; elle aura surtout incité à mettre leurs nouvelles orientations en application.

Le pont a été réouvert à la circulation automobile en début d'automne 2020. Vu le succès du projet pilote, la Ville considère actuellement rendre le pont exclusivement piéton les fins de semaine sur une base saisonnière. Cela dépendra notamment des mesures sanitaires et du débit de la circulation automobile.



Conclusion

Ce projet qui n'a reçu aucun budget aura bien servi la cause. Il démontre que les municipalités sont en mesure, dans la plupart des cas, de mettre en place des aménagements qui sont plus favorables des piétons. La crise sanitaire aura finalement poussé la Ville de Drummondville à mettre en pratique sa volonté de faire plus d'espace au transport actif, dont les déplacements piétons.

VICTORIAVILLE



L'été dernier, la Ville de Victoriaville, en collaboration avec la SDC du centre-ville de Victoriaville, a procédé à la piétonnisation partielle d'une partie de la rue Notre-Dame Est, entre le boulevard Bois-Francs et la rue De Bigarré. Le projet a été mis en place dans une perspective commerciale, afin d'aider les clients et par le même coup, les piétons, à respecter les mesures sanitaires en vigueur.



Concept

La Ville de Victoriaville a procédé à la piétonnisation partielle de la rue Notre-Dame Est, située au cœur de la zone commerciale de la municipalité. La voie de circulation automobile en direction est a été récupérée pour allouer plus d'espace aux piétons. La circulation motorisée était alors possible seulement en sens unique en direction ouest. Afin de dynamiser les lieux et ainsi bonifier l'expérience offerte aux visiteurs du Quartier Notre-Dame, la Ville a aussi installé du mobilier urbain et a mis en place une programmation ponctuelle d'animations. Une signalisation à cet effet a été installée pour informer les visiteurs des nouvelles dispositions temporaires pour la saison estivale. Des barrières ont également été érigées au centre de la voie afin de garantir la sécurité des piétons au sein des lieux.



Processus

Le processus s'est fait en concertation avec la SDC du centre-ville de Victoriaville et de la Chambre de commerce et d'industrie des Bois-Francs et de l'Érable, pour donner suite à des demandes formulées par plusieurs commerçants du centre-ville pour redynamiser le quartier. La municipalité se voulait aussi à l'écoute des citoyens, qui souhaitent cet été retrouver leur ville après quelques mois de confinement. La Ville de Victoriaville a donc décidé d'adapter le centre-ville afin d'en faire un milieu de vie à l'échelle humaine.

Dans un sondage réalisé auprès des propriétaires d'entreprise dans le secteur visé, la Ville a pu confirmer que l'expérience a connu un certain succès, notamment auprès du secteur de la restauration, dont les membres ont tous perçu le projet positivement. Toutefois, il n'a pas été de même pour les commerçants œuvrant au sein du commerce de détail, dont seulement 24% considèrent que le projet a été positif, ainsi que des services professionnels, parmi lesquels seulement 19% ont vu le projet comme étant bénéfique pour leur entreprise. **Somme toute,**

63% des répondants affirment que leur chiffre d'affaires a été comparable ou supérieur à l'an dernier pour la période entre juin et août, ce qui est remarquable dans le contexte actuel. 62% des répondants ont affirmé vouloir récidiver l'an prochain, mais préféreraient que la rue Notre-Dame Est soit piétonnisée entièrement, et seulement les journées de fin de semaine. Rappelons qu'en été 2020, la rue était partiellement piétonnisée tous les jours de la semaine.

Parmi les enjeux soulevés, on compte la circulation routière trop rapprochée de la voie piétonne. Cette situation a causé des désagréments auprès des personnes qui ont fréquenté les terrasses des abords de la rue Notre-Dame Est. On note aussi qu'il pourrait y avoir un meilleur partage de la route entre les cyclistes et les piétons. Finalement, il y a eu quelques enjeux de livraison, qui devront être adressés l'an prochain si la municipalité souhaite retenter l'expérience.



Post-COVID

Le Conseil municipal examine actuellement la possibilité de reconduire le projet de piétonnisation du centre-ville en 2021. La Ville de Victoriaville, en collaboration avec la SDC du centre-ville de Victoriaville, analysera les diverses possibilités de bonification du projet, en tenant compte des résultats des exercices de consultation. Elle rendra par la suite ses recommandations pour la mise en œuvre d'un plan optimisé en vue de la saison estivale 2021.



Conclusion

Ce projet, qui a été mis en place pour soutenir la relance de l'économie de Victoriaville, aura mis en exergue les défis qui existent au niveau de la cohabitation entre les modes de déplacement. L'expérience aura toutefois démontré l'importance de bien concerter la communauté avant de se lancer dans ce genre de projet. Finalement, c'est un projet qui donne matière à réflexion. Et si, dans l'optique de relancer l'économie, nous réimaginons nos quartiers à l'échelle humaine?

SAINT-SAUVEUR



La Ville de Saint-Sauveur, prisée des touristes en hiver comme en été, appréhendait l'arrivée des citadins le printemps dernier, notamment car elle n'était pas assujettie au même cadre sanitaire que la Ville de Montréal, d'où provienne une bonne partie de ses visiteurs québécois. Afin d'accommoder les touristes et d'adapter l'espace public aux nouvelles mesures sanitaires, la Ville de Saint-Sauveur a décidé de réaménager la rue temporairement afin de faire plus de place aux piétons.



Concept

Après avoir considéré aménager des territoires à sens unique sur sa rue Principale, la municipalité a aménagé des bandes piétonnes des deux côtés de la rue, et ce, sur 450 m qui font le cœur de son centre commercial. Ce faisant, la circulation de la rue Principale fut réduite à sens unique, octroyant plus d'espace aux piétons, leur offrant un aménagement où il était possible de se déplacer à pied tout en respectant les consignes sanitaires en vigueur. Pour baliser l'espace piéton, des délinéateurs temporaires, donc non fixés au sol, ont été installés, créant des bandes piétonnes qui ont permis à la municipalité de créer des trottoirs bidirectionnels, prenant soin de diriger la circulation de la bande intérieure face aux automobilistes dans l'optique de renforcer la perception de sécurité chez les piétons.



© Ville de Saint-Sauveur



Processus

Ce projet a été mis sur pied pour répondre à deux besoins : celui de soutenir l'activité touristique et commerciale du secteur, notamment l'industrie de la restauration, ainsi que le besoin de rassurer les résidents face à la venue des personnes provenant des zones plus touchées par la COVID-19. La municipalité savait que les trottoirs, qui varient entre 1,4 m et 1,8 m, n'allaient pas suffire au flux de personnes ni permettre aux piétons de respecter les consignes sanitaires en vigueur.

La municipalité a rencontré quelques freins en concevant et en mettant sur pied les nouveaux aménagements. D'une part, la municipalité a dû prendre en considération les exigences du service d'incendie, donc assurer un accès convenable

pour les véhicules d'urgence. L'aménagement a pris en compte cet enjeu en installant des bollards amovibles. D'autre part, les commerçants n'étaient pas tous enchantés à l'idée d'un nouvel aménagement sur la rue Principal qui aurait comme effet de réduire la circulation automobile. En effet, une pétition a été lancée au début du mois de mai par des commerçants qui contestaient le projet.

Pour répondre à leurs préoccupations, la municipalité a assoupli ses règlements en matière d'urbanisme afin d'inciter les restaurateurs, notamment, à utiliser les cases de stationnements pour y installer des terrasses. La municipalité a aussi assoupli ses règlements en matière d'affichage.



© Ville de Saint-Sauveur



Post-COVID

Nous avons pu voir à l'arrivée de l'automne que les mesures temporaires pour accorder plus d'espace aux piétons et pour leur offrir un plus grand sentiment de sécurité, comme l'installation de gel antibactérien aux intersections et les bandes piétonnes, sont toujours en place. Toutefois, les communications de la municipalité à l'égard des aménagements temporaires et de l'assouplissement

des règlements d'urbanisme indiquent clairement que ces mesures devront être revues l'an prochain si la municipalité décide de refaire l'expérience. Bref, bien que la municipalité n'écarte pas la possibilité de réaménager la rue Principale de façon à offrir plus d'espace aux piétons, mais l'objectif premier de ce projet était de répondre aux besoins particuliers des piétons face à la situation sanitaire actuelle



Conclusion

Ce projet de 20 000 \$ a été, somme toute, bien accueilli par les citoyens de la région, qui se disent satisfaits des aménagements, car ils leur offrent un plus grand sentiment de sécurité. Les mesures ont accordé plus de confort et de sécurité à ceux qui souhaitent se déplacer à pied, encourageant ainsi les résidents et les touristes à visiter la rue Principale.

SHERBROOKE



Le projet Wellington-sur-Mer mis sur pied par la Ville de Sherbrooke est un projet d'aménagement de trois lieux éphémères dans le quartier Well Nord axés sur le confort des piétons. Les trois lieux éphémères aménagés au centre-ville de Sherbrooke, soit l'Oasis urbaine, le carré Strathcona et la place Well Sud, tous rattachés à une thématique nautique, ont été aménagés pour inviter la population à profiter de l'été malgré le contexte sanitaire.



Concept

L'Oasis urbaine, le cœur du projet des lieux éphémères, a été implantée sur la rue Wellington Nord, ce qui a impliqué l'ouverture d'une portion de la rue commerciale aux piétons, entre les rues Meadow et Albert, entre le début du mois de juillet et la mi-octobre. Il a nécessité l'instauration d'un sens unique sur la rue Wellington Nord et un détournement de la circulation automobile via les rues Meadow, Webster et Albert. Des tables à pique-nique, du mobilier ludique, de l'éclairage d'ambiance et de l'animation ont permis de créer un véritable lieu de convergence au centre-ville de Sherbrooke. Des jeux de marelle ont aussi été dessinés au sol sur

la rue Wellington Nord, faisant de ce lieu un endroit idéal où passer la journée en famille.

Des aménagements semblables ont vu le jour au carré Strathcona (un parc existant face à l'hôtel de ville) ainsi que dans la place Well Sud (un terrain vacant de la rue King Ouest qui a été réaménagé en parc éphémère). De la signalisation a été implantée au centre-ville pour diriger les piétons vers ces trois lieux éphémères (cartes imprimées apposées sur des poteaux, arbre à flèches directionnelles, etc.). Des toilettes et des stations de lavage de mains ont aussi été mises à la disposition des visiteurs.



Processus

En raison des mesures sanitaires en vigueur et constatant que le centre-ville offre peu d'espace de détente à proximité des commerces, la Ville de Sherbrooke a voulu offrir à ses citoyens un espace pour manger, rencontrer des amis et de la famille dans un contexte propice à la détente. La Ville de Sherbrooke souhaitait prêter main-forte à l'industrie de la restauration qui a dû se réinventer. Dans ce processus, plusieurs restaurateurs se sont tournés vers les plats à emporter et la livraison. La Ville a donc estimé qu'il s'agirait d'une bonne solution pour permettre aux restaurateurs d'aménager leurs terrasses et d'offrir à la population un endroit convivial où se rassembler de manière sécuritaire.

Le projet a été imaginé, conçu et livré dans des délais extrêmement serrés, soit environ un mois. Au total, le projet aura coûté 150 000 \$, dont 90 000 \$ qui ont été consacrés au carré Strathcona et à l'Oasis urbaine. La réglementation municipale a aussi été modifiée afin de permettre la consommation d'alcool accompagnée de nourriture dans les lieux éphémères.

Certains commerçants, inquiets que la rue Wellington Nord ne soit plus accessible à la circulation motorisée, ont dû être informés et rassurés. Selon un sondage auprès des commerçants de la rue Wellington Nord, **65% des répondants croient que le projet Wellington-sur-Mer a permis d'accroître l'achalandage du quartier Well Nord cet été et plus de 90% souhaiteraient un projet similaire dans le quartier Wellington Nord en 2021.** Ainsi, finalement, la majorité des commerçants ont appuyé le projet, qui a aussi pu profiter de la collaboration du comité aviseur du centre-ville et de Commerce Sherbrooke, le bras de développement économique commercial de la Ville.

Puisque l'objectif de la mise en place d'un tel aménagement était de dynamiser la rue commerciale malgré la situation liée à la pandémie, la municipalité qualifie le projet de Wellington-sur-Mer de réussite. La Ville n'a pas récolté de données concernant l'appréciation générale des citoyens, mais elle estime que ceux-ci ont bien apprécié ce nouvel aménagement compte tenu du soutien massif qu'a connu le projet sur les réseaux sociaux.



Post-COVID

La municipalité ne sait pas encore si elle va retenter l'expérience, mais une version améliorée du projet pourrait être présentée au conseil municipal au début de l'année 2021. Le souhait est notamment de mettre en place des améliorations au niveau de la gestion des matières résiduelles et de bonifier l'animation.

La crise sanitaire aura incité la Ville de Sherbrooke à mettre les orientations de son plan directeur d'aménagement du centre-ville (adopté en 2015) en application. La pandémie lui a donné une occasion en or de passer de la théorie à la pratique. Les aménagements de Wellington-sur-Mer auront également permis de contrer l'isolement (un fait marquant du récent confinement) en donnant à la population sherbrookoise des lieux de proximité où ils pouvaient socialiser.



Conclusion

Finalement, la crise sanitaire aura été le point de départ de la mise en pratique de la primauté des piétons au sein de l'espace public sherbrookoise. La Ville aura surtout retenu l'importance de consulter les différentes parties prenantes d'un projet en amont et de les tenir informés tout au long du projet afin d'apporter des modifications en cours de route et d'obtenir ainsi une meilleure acceptabilité du projet.



© Ville de Sherbrooke

TROIS-RIVIÈRES



Afin de permettre un meilleur respect des règles sanitaires en vigueur, la Ville de Trois-Rivières a procédé à l'aménagement de 6 rues partagées dans le cœur du Vieux-Trois-Rivières. Également, la ville a procédé à la fermeture complète de la rue des Forges à la circulation automobile afin d'y permettre l'installation de terrasses sur les trottoirs et un accès aux piétons sur la chaussée. La rue Notre-Dame était quant à elle aménagée afin de faire circuler les piétons sur la chaussée, là où se trouvent normalement les espaces de stationnement alors que les commerces pouvaient installer du matériel sur les trottoirs.



Concept

La Ville de Trois-Rivières a suivi les normes du ministère des Transports du Québec sur les rues partagées. La rue partagée a cette particularité que les piétons sont les usagers prioritaires sur la chaussée. Donc, les automobilistes et les cyclistes doivent céder le passage aux piétons. Les personnes qui se déplacent à pied ont notamment le droit de circuler directement sur la chaussée, ce qui n'est pas permis sur les autres voies de circulation. Des dos d'âne allongés et des pots de fleur contraignant la circulation automobile à respecter la limite de vitesse de 20 km/h ont été installés. De plus, la signalisation normée a été installée sur des panneaux oranges pour bien indiquer qu'il s'agissait d'une mesure temporaire.

Pour la rue des Forges, les trottoirs étant occupés par les commerçants, il était impossible pour une personne à mobilité réduite d'effectuer des achats de manière autonome. Il fallait aller faire une demande pour une rampe d'accès, à l'un des kiosques d'accueil, pour qu'une rampe soit installée temporairement le temps de faire ses achats. Afin de permettre les livraisons et les commandes pour emporter, la Ville de Trois-Rivières a également réservé la rue Hart pour ces fins seulement.



Processus

Comme les rues partagées sont normées par le ministère des Transports du Québec, elles doivent être adoptées par règlement du Conseil municipal et leur aménagement doit respecter certaines normes.

Pour les aménagements des rues des Forges et Notre-Dame, la Ville de Trois-Rivières avait déjà une expérience avec la piétonnisation lors de certains grands événements. Les projets ont donc bénéficié d'une certaine reprise des meilleures

pratiques développées au fil des ans. De plus, la démarche a été effectuée en collaboration avec des organisations économiques et culturelles locales pour favoriser l'acceptabilité sociale du projet.

Les rues partagées ont été très bien reçues par la population de Trois-Rivières de même que par les touristes. Plusieurs trouvaient l'initiative fort intéressante et différente de ce qui est souvent vu ailleurs dans le monde.



© Ville de Trois-Rivières



Post-COVID

La Ville de Trois-Rivières compte répéter l'expérience. D'autres expériences sont également dans les plans de la Ville comme l'implantation de «rues conviviales», dont le concept reste à

préciser mais qui devrait vraisemblablement suivre et s'inspirer des succès des aménagements temporaires installés lors de l'été 2020. Ces rues sont à venir au printemps 2021.



Conclusion

Les aménagements temporaires de la Ville de Trois-Rivières ont été appréciés de la population locale. Le caractère exemplaire de l'aménagement des rues partagées a aussi été souligné par plusieurs organismes œuvrant en aménagement et mobilité, dont Piétons Québec! Les rues partagées sont encore un aménagement peu répandu et leur configuration est primordiale pour qu'elles soient sécuritaires pour tous. De plus, plusieurs personnes hésitent parfois à marcher dans la rue en présence d'automobilistes. La multiplication de

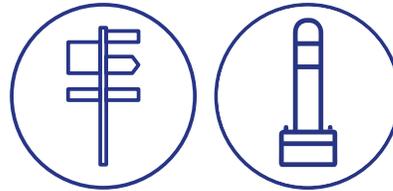
ce type d'aménagement permettra une meilleure compréhension de son fonctionnement et une utilisation plus marquée par les piétons.

La Ville de Trois-Rivières entend bonifier le projet sur l'ensemble des mesures. Certains aspects méconnus du projet, comme les parcours de marche balisés, ont souffert du manque de temps et de moyens et la Ville espère pouvoir développer davantage ces aspects l'été prochain.

QUELQUES EXEMPLES SUPPLÉMENTAIRES POUR VOUS INSPIRER

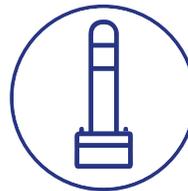
Vieux-Boucherville

- Élargissement de la piste multifonctionnelle dans l'emprise de l'avenue Marie-Victorin pour y aménager un espace dédié aux piétons et aux cyclistes
- Transformation de l'avenue Marie-Victorin en rue réservée à la circulation locale, mise en place de signalétique à cet effet
- Proposition de parcours piétonniers virtuels afin d'encourager les résidents à se promener aux abords de leur domicile



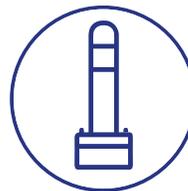
Bromont

- Dynamisation de la rue Shefford avec aménagement d'un espace de détente/terrasse. Possibilité pour les commerçants d'y aménager des terrasses ou des chapiteaux
- La rue Shefford entre la rue John-Savage et le chemin de Gaspé/Compton devient un sens unique, en direction ouest, avec une limite de vitesse de 30 km/h sur cette portion
- De la signalétique sur trottoir adapté au contexte et amusante



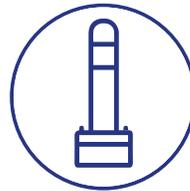
Châteaugay

- Aménagement du boulevard Salaberry pour le rendre plus propice à la marche
- Élargissement de la voie piétonne du boulevard d'Anjou jusqu'au boulevard Saint-Francis.
- Installation de signalétique pour informer la population de ces changements



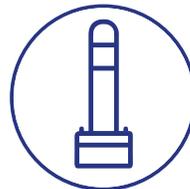
Chambly

- Élargissement du corridor réservé aux piétons sur l'avenue Bourgogne, entre les rues Petrozza et Maurice
- Bonification de signalisation pour encourager le partage des corridors piétons et cyclistes
- Prolongement de la traverse piétonne sur l'avenue Bourgogne, à la sortie de la promenade riveraine
- Mise en place de trottoirs à sens unique



Gatineau

- Modification de la circulation sur la rue Jacques-Cartier, entre le boulevard Gréber et la rue Saint-Louis, un tronçon d'environ 1km de la rue Jacques-Cartier, entre les rues Saint-Antoine et Prince-Albert, pour offrir plus d'espace aux piétons et cyclistes
- Cyclistes encouragés à utiliser la chaussée tandis que la piste multifonctionnelle était dédiée aux piétons
- Installation de signalétique pour informer la population de ces changements



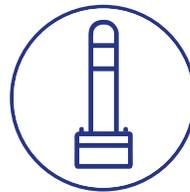
Lachute

- Mise en place de corridors piétons sur la rue Principale, rajoutant une largeur de plus de deux mètres des deux côtés de la rue sur une distance d'environ 395 mètres
- Ajout de mobilier urbain pour embellir la rue Principale



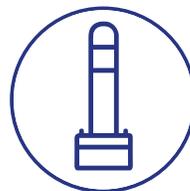
Longueuil

- Réaménagement d'une section de la rue Saint-Charles Ouest afin de faire place à un corridor piéton.
- Ajout de mobilier urbain
- Installation de barrière de protection qui sépare le corridor piéton de la voie pour la circulation automobile
- Permission donnée aux restaurants qui le souhaitent d'aménager une terrasse ou de l'agrandir



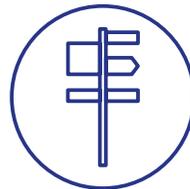
Rivière-du-Loup

- Élargissement des trottoirs entre les rues Amyot et Frontenac.
- Installation de mobilier urbain, dont des tables pour consommer des repas
- Mise en place d'une entente de tolérance en ce qui a trait à la présence d'alcool dans l'espace public



Montréal

- Déploiement du plan de déplacement estival qui mise sur les déplacements actifs, notamment piétons.
- Aménagements de voies actives sécuritaires et qui incitent le respect des mesures sanitaires, permis par une reconfiguration des rues;
- Déploiement d'une programmation culturelle, animant les rues grâce à des espaces dédiés aux activités ludiques et créatif.
- Un plan qui a touché tous les quartiers de la Ville de Montréal, pensé en réseau, qui comprend des corridors sécuritaires et des voies dédiées aux piétons, permettant la distanciation physique.





Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430
Montréal (Québec) H2X 3V4

pietons.quebec
info@pietons.quebec
T 514 394 0002