

# PROGRAMME D'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES OU PARTAGÉES



**11 août 2014**

**Ce document est une version préliminaire et sera révisé après l'approbation du comité exécutif.**

---

## TABLE DES MATIÈRES

---

1.	<b>CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DES QUARTIERS MONTRÉLAIS</b> .....	4
2.	<b>LES RUES PIÉTONNES DE MONTRÉAL</b> .....	5
	<b>2.1. Définition des concepts</b>	
	Rue piétonne temporaire ou saisonnière	
	Rue piétonne permanente	
	Rue partagée	
	<b>2.2. Découvrir les rues piétonnes de Montréal</b>	
3.	<b>UN PROGRAMME POUR ACCÉLÉRER L'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES</b> .....	9
	<b>3.1. Objectifs du programme</b>	
	<b>3.2. Critères de sélection des projets</b>	
	<b>3.3. Sélection des projets pour l'année 2014-2015</b>	
	<b>3.4. Processus d'implantation des projets</b>	
	<b>3.5. Soutien technique pour la planification et l'aménagement des sites</b>	
	<b>3.6. Soutien financier pour la réalisation des études et la mise en œuvre         du projet</b>	
	<b>3.7. Composantes du dossier de candidature</b>	
4.	<b>RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES PRENANTES</b> .....	13
	<b>4.1. Rôle de la Ville</b>	
	<b>4.2. Rôle des arrondissements</b>	
5.	<b>CALENDRIER</b> .....	14



---

## 1. CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DES QUARTIERS MONTRÉLAIS

---

L'adoption de la *Charte du piéton* en 2006 marque un point tournant pour Montréal qui reconnaît ainsi la primauté des piétons dans l'espace urbain. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal souhaite favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié et offrir aux Montréalais un environnement sécuritaire, convivial et propice à la réappropriation de l'espace public.

Adopté en 2008, le *Plan de transport* de Montréal renforce cette vision et énonce la volonté d'un meilleur partage de l'emprise publique. Les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> chantiers du Plan visent respectivement la redéfinition de la place accordée aux modes motorisés ainsi que la consolidation du caractère piétonnier des quartiers montréalais par la piétonnisation de rues.

Montréal a la réputation d'être une ville vibrante où il fait bon marcher, de jour comme de soir. À preuve, dans les quartiers centraux, la marche est le mode de transport privilégié par plus de 40% des résidents pour les déplacements de courtes distances le matin. Par ailleurs, les déplacements utilitaires ne constituent qu'un des motifs qui poussent les Montréalais et les visiteurs à recourir à la marche puisque, que ce soit à des fins utilitaires, de balade ou touristiques, découvrir Montréal à pied demeure le moyen par excellence pour prendre le pouls des quartiers.

Puisque marcher c'est aussi s'arrêter, Montréal mise sur l'énorme potentiel que représentent les rues locales pour créer davantage d'espaces publics de proximité. La transformation de ces rues en rues piétonnes aura, notamment, pour effet de mettre en valeur les équipements collectifs, d'accroître la vitalité commerciale et de dynamiser la vie de quartier.

---

**L'intérêt et la demande des citoyens pour la réappropriation des espaces publics est grandissante. Par la mise en place de ce programme, Montréal souhaite accélérer la mise en œuvre d'initiatives de piétonnisation pour redonner au piéton la place qui lui revient.**

---

## 2. LES RUES PIÉTONNES DE MONTRÉAL

---

### 2.1 Définition des concepts

Les rues piétonnes sont réservées en priorité aux piétons qui peuvent y déambuler à leur rythme. La piétonnisation de rues permet la création de nouveaux espaces publics de proximité et favorise l'augmentation de l'animation urbaine, de la sécurité, de la convivialité ainsi que la réappropriation de l'espace public.

#### ***Rue piétonne temporaire ou saisonnière***

Le concept de rue piétonne temporaire ou saisonnière vise à restreindre l'accès aux véhicules motorisés pendant une période donnée (fins de semaine, soirs, été, etc.) à l'exception de certaines heures ou dans certaines conditions (urgence, livraison, etc.). Ce type d'intervention se prête davantage à des rues commerciales que résidentielles en raison de l'achalandage occasionné par la présence importante de commerces ou d'activités touristiques. Les interventions peuvent facilement être adaptées aux caractéristiques du lieu et être réalisées à un coût annuel modeste, bien que récurrent.

#### ***Rue piétonne permanente***

Le concept de rue piétonne permanente vise la fermeture complète à la circulation motorisée d'une rue ou d'un tronçon de rue. Bien que les objectifs soient parfois différents, ce type d'intervention se prête aussi bien à des rues commerciales que résidentielles. Le coût d'immobilisation est toutefois plus important que lorsqu'il s'agit d'une piétonnisation temporaire.

#### ***Rue partagée***

Le concept de rue partagée vise la création d'une zone où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport à l'exception des modes guidés comme le tramway. Au Québec, bien qu'il soit à l'étude, ce type d'aménagement n'est pas encore légalement autorisé par le *Code de la sécurité routière*. Selon le concept européen, les automobilistes peuvent circuler sur une rue partagée, y faire un arrêt temporaire mais sans s'y stationner et leur vitesse est limitée à 20 km/h. L'ensemble de la rue est aménagé de façon à faire naturellement respecter la limite de vitesse en vigueur. Dans ces zones, le comportement préconisé de chaque usager est de s'assurer de la sécurité du plus vulnérable que soi. C'est le principe du *Code de la rue* qui prône le respect des usagers les plus vulnérables (loi reconnue en France et en Belgique).

---

**Puisque le concept de rue partagée est actuellement à l'étude, seuls les projets de piétonnisation seront retenus lors de la première année de déploiement du programme.**

Ces définitions sont issues du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* que vous pouvez consulter sous la section [Transports](#) du site internet de la Ville de Montréal.

## 2.2 Découverte des rues piétonnes de Montréal

À Montréal, une vingtaine de rues font déjà l'objet d'une piétonnisation temporaire, saisonnière ou permanente. De superficies variées, allant du tronçon de rue à la zone piétonne, l'ensemble des initiatives couvre près de 7 km du réseau de rues.

Pour chacun des projets, les objectifs qui ont mené au choix de la piétonnisation divergent.

- Dynamiser un centre urbain
- Créer un lien entre deux lieux de destination
- Tendre vers plus de sécurité et d'accessibilité
- Lutter contre les îlots de chaleur
- Augmenter le nombre d'espaces publics de proximité
- Mettre en valeur les institutions et équipements publics
- Rendre l'expérience de consommation plus agréable
- Créer des parcours inusités
- Animer la rue par des aménagements ludiques et créatifs

Influencés par plusieurs facteurs dont la localisation, le profil des utilisateurs et l'environnement bâti, les concepts d'aménagement des rues montréalaises qui ont été piétonnisées au cours des dernières années sont tout aussi variés.



L'été, la rue Sainte-Catherine Est dans le Village se métamorphose. Son kilomètre de boules roses et ses nombreuses terrasses animent la rue.  
*Crédit : CEUM*



La promenade Luc-Larivée implantée sur un axe ferroviaire désaffecté du quartier Hochelaga permet d'emprunter un parcours inusité pour accéder aux commerces de la rue Ontario et de la place Valois.  
*Crédit : Ville de Montréal*



La rue du Musée, à proximité du Musée des beaux-arts de Montréal, est devenue un lieu d'exposition extérieur.  
*Crédit : Ville de Montréal*



La rue Marianne, dans l'est du Plateau-Mont-Royal, a été transformée afin de prolonger le parc Baldwin et de sécuriser les déplacements des enfants.  
*Crédit : Ville de Montréal*



Piétonnisée à l'initiative du Musée McCord qui souhaitait exposer ses collections à l'extérieur, la rue Victoria accueille les travailleurs sur l'heure du lunch.  
*Crédit : Ville de Montréal*



La rue Mc Tavish sur le campus de l'université McGill a été fermée de manière permanente à la circulation offrant ainsi un nouveau lieu de rassemblement aux étudiants.  
*Crédit : Ville de Montréal*



Située entre le marché Jean-Talon et la rue Saint-Laurent, la rue Shamrock a été piétonnisée afin de renforcer le lien entre deux lieux phares de Montréal.  
*Crédit : Ville de Montréal*



De la rue Notre-Dame jusqu'au fleuve Saint-Laurent, le boulevard Saint-Jean-Baptiste a été transformé en Place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles (inaugurée le 5 juillet 2014).  
*Crédit : Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles*



À proximité du Parc Beaubien, la 6<sup>e</sup> avenue dans le quartier Rosemont–La-Petite-Patrie a été transformée en terrain de hockey au grand plaisir des familles.  
*Crédit : Ville de Montréal*

---

**L'identité des quartiers se révèle à travers les différents concepts de piétonnisation. Une fois les rues transformées, on voit rapidement affluer les promeneurs et les Montréalais tout comme les visiteurs s'approprient rapidement ces nouveaux espaces publics.**

Vous pouvez visionner davantage de photos sous la section [Transports](#) du site internet de la Ville de Montréal.

---

### 3. UN PROGRAMME POUR ACCÉLÉRER L'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES

---

Montréal souhaite mettre en place une démarche d'accompagnement flexible orientée sur les besoins locaux. Ce programme s'adresse aux dix-neuf arrondissements de la Ville de Montréal et vise à promouvoir des initiatives variées de réaménagement, d'embellissement, de verdissement et d'animation du domaine public ainsi que le développement des connaissances en matière de piétonnisation.

#### 3.1 Objectifs du programme

Afin de nourrir la culture de la marche et de l'espace public, le programme a pour objectifs de :

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

#### 3.2 Critères de sélection des projets

La sélection des projets se fera sur la base des critères suivants :

- l'acceptabilité sociale du projet par les citoyens et les différentes parties prenantes dont les commerçants;
- un choix de localisation dans une zone présentant une certaine densité;
- la transformation d'une superficie significative de voirie en espace public;
- la proximité de grands générateurs de déplacements et de lieux d'intérêt (parcs, institutions d'enseignement, stations de métro, marché publics, etc.) susceptible de générer un achalandage naturel sur le site;
- la cohérence du concept de piétonnisation retenu avec son milieu d'insertion;
- la mise en place d'aménagements universellement accessibles permettant la mise en valeur des éléments d'intérêt et la rétention des piétons;
- la qualité du design;
- la flexibilité de l'aménagement pour favoriser l'appropriation des lieux et l'animation urbaine;
- l'accessibilité du site en transport collectif et actif;
- la sécurité routière et urbaine sur et aux abords du site.

*\*Une grille d'évaluation avec la pondération des critères sera mise en ligne lors du lancement de l'appel à projets.*

### 3.3 Sélection des projets pour l'année 2014-2015

Seuls les arrondissements montréalais appuyés par leurs partenaires des milieux communautaires et associatifs peuvent soumettre des projets.

Les arrondissements intéressés disposent de cinq semaines pour déposer leur dossier de candidature.

8 septembre	Ouverture de la période d'appel à projets
1 <sup>er</sup> octobre	Rencontre d'information
10 octobre	Fermeture de la période d'appel à projets
Fin-octobre	Sélection des projets et rencontres individuelles des équipes de projet (validation des plans d'action, mise sur pied des comités de pilotages locaux)
Novembre	Annnonce publique des projets sélectionnés

### 3.4 Processus d'implantation des projets

La formule de financement privilégiera la mise en place de mesures temporaires lors de la première année des projets, ce qui permettra par la suite d'évaluer l'utilisation des nouveaux aménagements ainsi que le niveau de satisfaction des citoyens en vue de la transformation pérenne de la rue en rue piétonne. La méthodologie d'évaluation des projets sera bonifiée et testés au cours de la première année de la mise en œuvre du programme. Les informations recueillies serviront à bonifier le concept d'aménagement pour que des mesures permanentes soient réalisées lors de la deuxième ou troisième année suivant l'implantation du projet pilote. Cependant, un projet qui ne remplirait pas les objectifs pourrait être arrêté.

2014	Dépôt des candidatures et conception des projets
2015	Implantation de mesures temporaires (projet pilote) Évaluation du projet
2016	Implantation de mesures temporaires (poursuite du projet pilote) ou permanentes Évaluation du projet
2017	Implantation de mesures permanentes

Puisque le déploiement du programme est orienté vers la mise en œuvre rapide d'actions porteuses, en déposant sa candidature, un arrondissement devra s'engager à réaliser les premières mesures temporaires du projet pilote dans l'année en cours.

Pour assurer la pérennité des interventions de piétonnisation et l'atteinte des cibles du programme, il est souhaitable que les sommes accordées aux arrondissements sélectionnés soient reconduites les deux années suivant la mise en place d'aménagements temporaires. Conditionnellement aux disponibilités budgétaires, les arrondissements sélectionnés pourront représenter une demande pour la poursuite d'un même projet afin de permettre l'implantation de mesures permanentes. Un projet ne pourra cependant jamais être subventionné plus de trois ans.

### 3.5 Soutien technique pour la planification et l'aménagement des sites

L'approche de soutien proposée par la Ville de Montréal s'appuie sur un mouvement international de transformation des villes en faveur des piétons et s'inspire de plusieurs courants urbanistiques tels que l'urbanisme tactique, les mouvements *Open Streets* et *Placemaking*. Elle est également inspirée de l'expérience et des besoins des arrondissements sondés au printemps 2014.

La Ville de Montréal offrira aux arrondissements, dont les projets seront sélectionnés, un soutien technique afin de les :

- conseiller en matière de planification et d'acceptabilité sociale du projet;
- outiller lors de la réalisation du portrait-diagnostic du secteur d'intervention;
- assister lors de la conception des aménagements et du mobilier urbain.

Le soutien se traduira par la mise à la disposition de différents outils et ressources aux arrondissements (fiches techniques, grilles d'analyse, formations professionnelles, etc.).

Afin de développer le savoir-faire montréalais, la Ville de Montréal souhaite également :

- documenter les bonnes pratiques afin qu'elles deviennent des sources d'inspiration;
- coordonner et participer à l'évaluation des projets avant et après leur réalisation pour en mesurer les impacts.

L'approche d'évaluation permettra aux projets ainsi qu'au programme de faire l'objet de réajustements continus.

---

**Un comité de pilotage formé de représentants de la Ville de Montréal sera constitué. Le comité aura le mandat de sélectionner les projets qui présentent un potentiel de piétonnisation et d'œuvrer au développement des connaissances en lien avec les différents enjeux liés à la piétonnisation à Montréal.**

### 3.6 Soutien financier pour la réalisation des études et la mise en œuvre du projet

Les arrondissements qui souhaitent soumettre un projet pourront bénéficier d'un soutien financier. Pour la première année, les arrondissements dont le projet sera retenu pourront recevoir une aide financière équivalente à 50% des coûts du projet jusqu'à concurrence de 100 000\$. Notons que les arrondissements ne pourront présenter qu'un seul projet.

Le financement alloué pourra être attribué :

- à la planification du projet (coordination, concertation et consultation publique, étude de circulation et d'impacts économiques);
- à l'aménagement du site (signalisation, affichage, installations artistiques, mobilier urbain, aménagement paysager, éclairage, etc.);
- à l'animation du site;
- aux communications avec les citoyens et les parties prenantes relatives au projet.

Les initiatives visant exclusivement le déploiement de foires commerciales, les défis sportifs, la transformation de ruelles, l'élargissement de trottoirs et l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation ou de terrasses sur la voie publique sont exclues du présent programme.

### 3.7 Composantes du dossier de candidature

Le dossier devra faire état de l'historique de la démarche.

- La cohérence avec les démarches de planification locales : plan d'urbanisme, plan particulier d'urbanisme, plan local de déplacement, etc.
- La consultation auprès des acteurs du milieu : citoyens, représentants des milieux communautaires et associatifs ainsi que commerçants, lorsque des commerces bordent le site.
  - Si la consultation s'est tenue préalablement au dépôt du dossier de candidature, veuillez présenter les résultats.
  - Si la consultation aura lieu suite à la sélection du projet, veuillez présenter le processus consultatif souhaité.
  - Présenter la liste des acteurs et partenaires impliqués.

Les arrondissements devront également soumettre un plan d'action qui devra contenir les éléments suivants :

- la caractérisation du site retenu ainsi qu'un plan d'ensemble;
- l'évaluation des contraintes, potentiels et enjeux en lien avec le site;
- les objectifs poursuivis, la logique d'intervention et le mode de piétonnisation;
- un plan de la rue présentant le concept d'aménagement préliminaire et les principales composantes;
- l'évaluation des implications réglementaires en matière de révision de la signalisation routière, de reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue, de remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public;
- l'échéancier de réalisation;

- le budget précisant les ressources qui seront allouées à la planification du projet, à l'aménagement et l'animation du site, aux communications avec les citoyens et les parties prenantes relatives au projet ainsi qu'à l'entretien du site;
- la composition du comité de pilotage multipartite local.

Les éléments suivants seront développés à partir d'octobre 2014 durant la phase d'élaboration et de conception du projet :

- le concept d'aménagement et d'animation ainsi que les interventions phares;
- l'évaluation des impacts de la piétonnisation sur la circulation et le commerce ainsi que pour les résidents;
- l'avis du poste de quartier du SPVM de même que celui du SIM sur les mesures de sécurité à prendre durant la période de fermeture de la rue;
- le plan de communication visant à informer la population des changements visés.

Une résolution du conseil d'arrondissement qui témoigne de l'intérêt et de la volonté d'aller de l'avant avec le projet de piétonnisation devra accompagner le dossier de candidature. Cette dernière devra être transmise suite à la sélection des projets et à la confirmation des budgets. Des lettres d'appui provenant des acteurs et partenaires impliqués dans le projet pourront être jointes au dossier de candidature.

Les dossiers de candidature devront être transmis en format électronique en un seul document.

---

## 4. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES PRENANTES

---

### 4.1 Rôle de la Ville

- Offrir un soutien technique et financier aux porteurs de projets;
- Coordonner l'évaluation des projets réalisés;
- Faire la promotion des projets et des bonnes pratiques.

### 4.2 Rôle des arrondissements

- Selon le concept retenu, mettre en place un comité de pilotage formé de représentants locaux provenant, à titre d'exemple : de l'urbanisme, du développement économique, des études techniques et de la voirie, des parcs, de la culture, des communications et des services administratif;
- Mettre en place un processus de consultation auprès des acteurs du milieu;
- Participer à 2 à 3 rencontres de suivi et de soutien (ateliers, formations, etc.) d'octobre 2014 à avril 2015;
- Valider les modifications substantielles au concept d'aménagement auprès du responsable de programme;
- Réaliser les premières mesures temporaires ou permanentes dans l'année en cours;
- Utiliser le financement accordé exclusivement à la réalisation des interventions incluses au plan d'action;
- Rendre compte au responsable de programme de ses activités et des sommes engagées à la fin de l'année;
- Participer à l'évaluation du projet.

---

## 5. CALENDRIER 2014-2015

---

8 septembre	Ouverture de la période d'appel à projets
1 <sup>er</sup> octobre	Rencontre d'information
10 octobre	Fermeture de la période d'appel à projets
Fin-octobre	Sélection des projets et rencontres individuelles des équipes de projet (validation des plans d'action, mise sur pied des comités de pilotage locaux)
Novembre	Dépôt de la programmation 2015 et des projets sélectionnés au comité exécutif pour approbation Annonce publique des projets sélectionnés
Octobre à mai	Élaboration et conception des projets (soutien technique aux arrondissements)
Printemps	Évaluation pré-projet
Été	Mise en œuvre des projets de piétonnisation
Été et automne	Évaluation des projets
Automne	Promotion des pratiques inspirantes issues des projets

---

**Pour toute information supplémentaire, veuillez contacter Marie-Hélène Armand, responsable du programme.**

**Les dossiers de candidature devront être acheminés au plus tard, le vendredi 10 octobre à 17h à l'attention de Marie-Hélène Armand.**

**Courriel :** [marie-helene.armand@ville.montreal.qc.ca](mailto:marie-helene.armand@ville.montreal.qc.ca)  
**Courrier :** Ville de Montréal - Direction des transports (6<sup>ème</sup> étage)  
801, rue Brennan  
Montréal (Québec) H3C 0G4