

2^e édition

DES RUES INSPIRANTES



Un inventaire pour
passer à l'action



BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

Cette publication est une réalisation du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), 2019

Nous tenons à remercier l'ensemble des municipalités et des professionnels qui ont contribué à la réalisation de cet inventaire.

Le présent document a été produit grâce à la contribution financière de l'Agence de la santé publique du Canada et de la Direction régionale de santé publique de Montréal.

Les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles de l'Agence de la santé publique du Canada ni celles de la Direction régionale de santé publique de Montréal.

Équipe de rédaction et de production :

Tristan Bougie
Susie Larrivée
Mikael St-Pierre
Julien Voyer

Le CEUM tient à remercier les étudiants de l'Université de Montréal impliqués dans la recherche de projets inspirants. Cette recherche a été menée lors de leur stage, en collaboration avec le Centre d'action bénévole de Montréal.

Conception et montage graphique :

Bleu forêt communication

ISBN :

ISBN 978-2-924108-25-3 (2^e édition, 2019)
ISBN 978-2-924108-22-2 (1^{re} édition, 2018)



Photos sur la page couverture (de gauche à droite) :
Ville de Drummondville / Arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie

PRÉSENTATION

Les communautés du Québec poursuivent leurs efforts pour devenir plus denses et favoriser la mixité. L'offre d'infrastructures de déplacement pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif est une préoccupation désormais incontournable pour les décideurs et les professionnels.

L'approche de conception des infrastructures routières axée sur la circulation véhiculaire est en transformation vers une approche centrée sur l'utilisateur. Cette démarche émergente inclut tous les modes de transport, accorde une importance au lien entre la mobilité et les espaces publics, et tient compte du contexte d'insertion des infrastructures de transport. Elle offre également une sensibilité aux aménagements écologiques et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce changement de paradigme, d'une approche unidisciplinaire déployée par les professionnels en isolant la fonction de mobilité des fonctions sociale et économique à une approche multidisciplinaire impliquant les parties prenantes dans la conception des infrastructures de transport, réitère l'importance d'une meilleure intégration des transports à l'aménagement du territoire.

La récente *Politique de mobilité durable*, adoptée par le gouvernement du Québec en 2018, établit des cibles ambitieuses quant à la promotion des modes alternatifs à l'auto solo. La question des rues conviviales y est abordée. Le gouvernement du Québec s'est engagé à soutenir le milieu municipal dans l'adaptation des infrastructures urbaines au profit des transports actifs¹. À terme, les objectifs sont d'amender les programmes d'aide financière à la voirie urbaine pour que le principe de rue complète soit systématiquement appliqué à tout nouveau projet et de mettre à jour les normes de conception en ce sens².

Des municipalités pionnières aux quatre coins du Québec s'activent à revoir la façon dont les rues sont conçues. Entre autres, depuis 2011, les municipalités

de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), où se concentre près de la moitié de la population du Québec, agissent dans des domaines diversifiés afin d'atteindre les objectifs ambitieux du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). La deuxième orientation du PMAD vient précisément soutenir le virage vers le transport en commun, la réduction de l'utilisation de l'auto solo et le développement des transports actifs à des fins utilitaires³.

L'inventaire : une deuxième édition

La réalisation d'un inventaire de transformations routières, complétées ou en voie de l'être, par les municipalités du Québec a comme objectif d'élargir la connaissance du concept de rue conviviale et d'accélérer la mise en place de ce type de projets.

Cet inventaire de rues conviviales est un outil destiné au grand public, aux professionnels et aux décideurs qui s'intéressent à cette approche. Il permet d'en apprendre sur l'application de ces principes d'aménagement dans divers contextes urbains et suburbains à partir de projets réalisés ou en cours. Il tente de répondre à la question suivante : quelle interprétation du concept

de rue conviviale les municipalités font-elles ? Par ailleurs, l'intention est de mettre régulièrement cet inventaire à jour afin de refléter l'évolution du concept au Québec. La première édition, lancée en octobre 2018, a suscité un engouement manifeste de la part de publics diversifiés. Il s'agit de la publication la plus consultée sur le site UrbanismeParticipatif.ca. Le CEUM espère que ces exemples seront utiles pour imaginer les actions qu'une municipalité peut entreprendre pour favoriser la mobilité durable et le partage de la route entre les usagers. La transformation des villes se fait de façon incrémentale et chaque chantier de transformation routière constitue une occasion de faire différemment.

Le CEUM présente des exemples utiles pour imaginer les actions qu'une municipalité peut entreprendre pour favoriser la mobilité durable et le partage de la route entre les différents usagers.

1 Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. 2018. *Politique de mobilité durable*. Repéré à www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

2 Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. 2018. *Politique de mobilité durable. Cadre d'intervention en transport actif*. Repéré à www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-09-cadre-intervention.pdf

3 Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). 2011. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Repéré à cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/

À propos du Centre d'écologie

urbaine de Montréal

Le CEUM a pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CEUM mène des projets d'innovation sur le plan de l'aménagement en faveur d'environnements bâtis favorables à la santé et à la mobilité active, ainsi qu'à la mise à l'échelle de pratiques probantes afin de favoriser les transports actifs. L'organisme a conçu et diffusé de nombreux outils, fiches argumentaires et publications sur ces sujets. Le CEUM a outillé des centaines de professionnels québécois avec la formation « Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes » et accompagne de nombreuses municipalités partout au Québec pour développer des solutions d'aménagement durable pour des villes à échelle humaine. Ainsi, depuis plus de 20 ans, le CEUM a permis à des milliers de citoyens de participer activement à des projets d'aménagement urbain, et à des organisations et des décideurs de concevoir des espaces publics sécuritaires et conviviaux.

Le CEUM a conçu et diffusé de nombreux outils, fiches argumentaires et publications sur l'aménagement en faveur de la mobilité active et appuyant l'action entre environnement bâti, transport et effets sur la santé.

À propos du Réseau

Quartiers verts

Avec l'appui de l'Agence de la santé publique du Canada, par le biais de sa *Stratégie d'innovation*, le partenariat Réseau Quartiers verts (RQV) soutient depuis plusieurs années les décideurs, les professionnels de l'aménagement, les groupes communautaires et les citoyens à travailler ensemble pour l'élaboration de plans et de solutions qui favorisent les transports actifs, les aménagements écologiques et la participation active des citoyens dans les quartiers. Ce partenariat, unique en son genre au Canada, rassemble le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), The Centre for Active Transportation (TCAT), leader canadien de la démarche des rues conviviales, et Sustainable Calgary (SC). Le Réseau Quartiers verts a mené au développement de connaissances et à l'expérimentation de démarches d'urbanisme participatif dans 16 communautés canadiennes tant en milieu rural, en banlieue qu'en ville. L'approche RQV mise sur le développement de compétences des professionnels, le partage de connaissances et la mise à l'échelle de bonnes pratiques. La plateforme UrbanismeParticipatif.ca est un site de référence bilingue sur l'urbanisme participatif, comprenant des boîtes à outils et des pratiques inspirantes de communautés en action.



Photo : Ville de Québec

LA RUE CONVIVIALE

Pourquoi une rue conviviale ?

En Amérique du Nord, le concept de rue « complète » émerge depuis une vingtaine d'années. Il s'agit de rues offrant des options sécuritaires, efficaces et confortables de mobilité pour tous les usagers de la route.

En 2018, au Québec, le nombre de piétons décédés sur la route a augmenté de 16,9 % par rapport à la moyenne de 2013 à 2017⁴. Plus de 60 % des collisions fatales impliquant cyclistes ou piétons, usagers plus vulnérables de la route, ont eu lieu à une intersection⁵. Or, le fait d'aménager des rues qui attirent des piétons et des cyclistes contribue à diminuer le danger pour ces usagers : plus ces derniers utilisent une rue, plus le nombre de victimes et le risque pour les usagers diminuent⁶.

Une rue conviviale renvoie à l'aménagement de la rue. Ce concept offre un espace à tous les usagers de la route pour que ceux-ci soient en sécurité. Diverses mesures transforment la conception de la rue : présence et qualité de trottoirs, passages pour piétons surélevés, meilleur positionnement des arrêts d'autobus, mesures de réduction du trafic et mesures d'accessibilité universelle. Les mesures d'apaisement de la circulation contribuent à diminuer le nombre de blessures chez les usagers du transport actif⁷.

Qu'est-ce qu'une rue conviviale ?

L'objectif d'une rue conviviale consiste à créer des rues sécuritaires, efficaces et confortables pour tous. Cette démarche peut se matérialiser par une grande diversité de mesures. Il n'y a pas de solution unique ou de normes de conception qui peuvent être appliquées

de manière universelle à tous les contextes urbains, suburbains ou ruraux. Ainsi, l'approche de rue conviviale est sensible au contexte d'implantation : rôle du corridor dans le système routier, nature des activités en bordure, volume de circulation motorisée, utilisation des modes actifs et collectifs, etc. L'implantation d'une rue conviviale permet non seulement d'améliorer les conditions de déplacement pour tous, mais elle favorise également la présence de communautés dynamiques et saines. Les études réalisées par la National Complete Streets Coalition aux États-Unis démontrent qu'une rue conviviale :

- fournit de meilleures options de transport;
- améliore la sécurité des cyclistes et des piétons;
- réduit la congestion routière;
- réduit les émissions de gaz à effet de serre;
- crée des communautés plus praticables et donc plus agréables;
- stimule la croissance économique en augmentant les ventes des commerçants riverains et la valeur des propriétés attenantes¹⁰.

Le processus d'implantation d'une rue conviviale est multidisciplinaire et requiert la coordination d'une diversité d'acteurs afin d'assurer que les investissements produisent les impacts désirés. Des dizaines de municipalités en Amérique du Nord se sont dotées de politiques ou de cadres d'intervention pour des rues conviviales.

Repenser les traverses et les intersections pour les piétons diminue les risques de collision de 28 %⁸. La diminution de la vitesse permise aux automobilistes a aussi un effet important. La probabilité de décès d'un piéton lors d'une collision avec un véhicule frôle les 90 % lorsque l'automobile roule à 60 km/h, alors qu'elle descend à 15 % à 30 km/h⁹.

4 Société de l'assurance automobile du Québec. 2019. Bilan routier 2018. Repéré à saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2018.pdf

5 Ibid.

6 Jacobsen, P. 2003. Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Biking. Injury Prevention 9, p. 205-209.

7 Direction régionale de la santé publique de Montréal. 2017. Les saillies de trottoir et les dos d'âne allongés réduisent le nombre de blessés aux intersections. Repéré à santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Audit_PPAS/Feuillet_SAILLIES_ET_DOS_D_ANE.pdf

8 King, M., Carnegie, J. & Ewing, R. 2003. Pedestrian Safety Through a Raised Median and Redesigned Intersections. Transportation Research Board 1828, p. 56-66.

9 Ashton, S.J. 1982. A preliminary assessment of the potential for pedestrian injury reduction through vehicle design. SAE International, Technical

10 National Complete Streets Coalition. 2018. Complete Streets Factsheets. Repéré à www.completestreets.org/webdocs/factsheets/cs-revitalize.pdf

La définition du concept de rue conviviale

Au Québec, malgré le nombre relativement faible de municipalités ayant de telles politiques, le concept est utilisé au sein de milieux diversifiés. Le concept de rue conviviale est une adaptation du terme anglais « complete streets ». Il fait référence à l'importance de l'échelle humaine dans l'aménagement de milieux de vie. Différentes définitions existent, en voici quatre.

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec, 2012¹¹

« Une rue complète est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace. [...] Le plus souvent, ces aménagements ont pour effet de ségréguer certains modes en fournissant, aux piétons et cyclistes principalement, des réseaux qui leur sont propres, séparés des voies automobiles. »

Ville de Québec, 2017¹²

« L'objectif d'une *rue conviviale* est de soutenir des déplacements accessibles, sécuritaires et confortables pour :

- tous les modes de déplacement (à pied, à vélo, en transport en commun, en voiture, en camion);
- toutes les conditions personnelles (enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées);
- et ce, en toutes saisons (été, automne, hiver, printemps).

Le design de la rue reste sensible au contexte et s'adapte selon le caractère, l'échelle et les besoins du quartier environnant, tout en stimulant l'identité de ce dernier. Il ne sera donc pas le même en banlieue qu'en milieu plus dense. L'approche de *Rues conviviales* comprend le rôle important des modes de déplacement alternatifs et actifs. Les besoins des groupes les plus vulnérables sont analysés et intégrés au début du processus, dans une planification multimodale et d'échelle humaine. »

Complete Streets for Canada, 2014¹³

« Complete Streets are streets that are designed to be safe for everyone: people who walk, bicycle, take transit, or drive, and people of all ages and abilities. A Complete Streets policy ensures that transportation planners and engineers consistently design and operate the entire street network for all road users, not only motorists. Complete Streets offer wide ranging benefits. They are cost effective, sustainable, and safe. »

Ville de Gatineau, 2019¹⁴

« L'approche des rues conviviales rappelle l'importance de l'échelle humaine dans l'aménagement de nos milieux de vie. Il s'agit d'une rue où il existe une équité entre les usagers, du plus au moins vulnérable. C'est une rue :

- où l'on facilite l'accès aux infrastructures de transport (équité sociale);
- où on intègre les fonctions sociales et économiques à la conception de la rue. »

Éléments communs

De ces définitions se dégagent certaines tendances permettant de mieux cerner le concept de rue conviviale. Il s'agit d'une rue :

- à échelle humaine;
- où l'équité entre les usagers (piétons, cyclistes, véhicules motorisés, transport collectif) est respectée;
- qui dénote une équité sociale (accès facilité à des infrastructures de transport);
- pour laquelle une volonté de promouvoir le transport actif et collectif aux dépens du transport motorisé, générateur de gaz à effet de serre, est démontrée;
- pour laquelle une approche intégrée dans la planification, la conception et la mise en œuvre est appliquée.

11 Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec. 2012. La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin. Repéré à www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf

12 Ville de Québec. 2017. Rues conviviales. Repéré à www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/rues-conviviales/

13 Complete Streets for Canada. 2014. Repéré à www.completestreetsforcanada.ca

14 Ville de Gatineau. 2019. *Politique des rues conviviales*. Repéré à fr.scribd.com/document/410444112/Politique-Des-Rues-Conviviales-Gatineau

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée est inspirée d'un exercice similaire effectué en 2014 par The Center for Active Transportation pour l'inventaire des rues conviviales dans la région de Toronto.

La deuxième édition de cet inventaire a été réalisée au cours de 2019. Il comprend des projets issus de contextes urbains variés. Certains sont complétés, d'autres, en voie de réalisation. Considérant qu'il n'y a pas de définition figée du concept de rue conviviale au Québec, nous avons pris contact avec les municipalités de deux façons distinctes :

- Un contact direct : notre équipe a approché des services d'urbanisme ou des travaux publics ayant un exemple inspirant d'une ou de plusieurs rues conviviales.

- Un appel à contribution : les municipalités étaient invitées à proposer leur projet afin qu'il figure à l'inventaire.

Après ce contact initial, les éléments recueillis ont été précisés lors d'un court entretien téléphonique.

La réussite de cette démarche a été rendue possible grâce à de nombreux partenaires de diffusion, dont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Association québécoise des transports (AQTr), les municipalités et les professionnels participants.

La description des projets de rue conviviale comprend les caractéristiques suivantes :

- Portrait de l'aire d'intervention
- Amélioration aux infrastructures piétonnes
 - Mesures d'accessibilité universelle
- Amélioration aux infrastructures cyclables
 - Amélioration aux transports collectifs
- Mesures d'apaisement de la circulation
- Aménagement paysager et mobilier urbain
 - Démarche participative

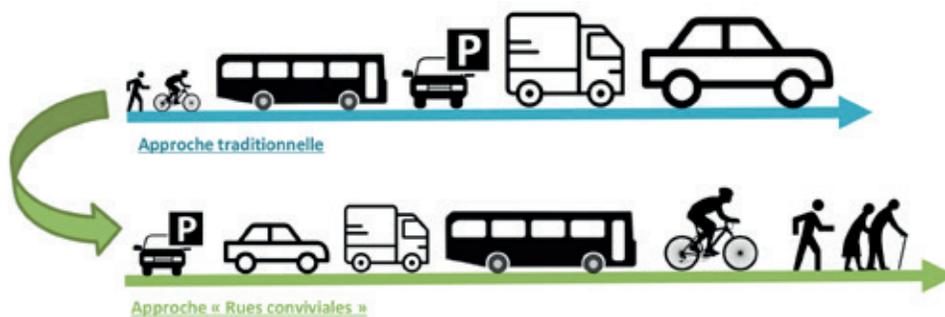


Image : Ville de Gatineau

CARTE DES PROJETS





TABLEAU SYNTHÈSE DES PROJETS

MUNICIPALITÉ / ARRONDISSEMENT	Projet	Réalisé	Infrastructure piétonne améliorée	Mesures d'accessibilité universelle	Infrastructure cyclable améliorée	Infrastructure transports collectifs améliorée	Mesures d'apaisement de la circulation	Aménagement paysager et mobilier	Démarche participative	<i>Nowelle édition</i>
Baie-Saint-Paul	Rue Saint-Jean-Baptiste	X	X	X			X	X	X	•
Châteauguay	Rue Parkview	X	X	X	X	X	X	X		•
Chibougamau	3 ^e Rue	X	X	X	X			X		•
Drummondville	Rue Lindsay	X	X	X			X	X		•
Gatineau	Rue Laurier	X	X	X	X	X	X	X	X	•
Laval	Boulevard Le Corbusier Sud	X	X	X	X	X		X		
Lévis	Rue Wolfe	X	X	X		X		X		•
Longueuil	Rue Saint-Charles Ouest		X	X		X		X	X	
Montréal Arrondissement Ahuntsic-Cartierville	Boulevard Laurentien et rue Lachapelle	X	X	X	X	X	X	X	X	•
Montréal Arrondissement Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce	Rue Buchan	X	X	X			X	X		
Montréal Arrondissement Le Sud-Ouest	Rue Notre-Dame Ouest	X	X	X	X	X	X	X	X	

MUNICIPALITÉ / ARRONDISSEMENT	Projet	Réalisé	Infrastructure piétonne améliorée	Mesures d'accessibilité universelle	Infrastructure cyclable améliorée	Infrastructure transports collectifs améliorée	Mesures d'apaisement de la circulation	Aménagement paysager et mobilier	Démarche participative	Nowelle édition
Montréal Arrondissement Outremont	Avenue Laurier Ouest	X	X	X	X	X	X	X	X	•
Montréal Arrondissement Rivière-des-Prairies- Pointe-aux-Trembles	Boulevard Saint-Jean-Baptiste	X	X	X	X		X	X	X	
Montréal Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie	Avenue Shamrock	X	X	X			X	X	X	•
Mont-Saint-Hilaire	Rue Fortier	X	X	X	X		X	X		
Pointe-Claire	Avenue Cartier	X	X	X	X		X	X		•
Québec	Chemin de la Canardière	X	X	X	X			X	X	
Repentigny	Rue Notre-Dame		X	X	X	X		X		•
Rivière-du-Loup	Rue Plourde	X	X	X	X		X	X	X	•
Sainte-Thérèse	Rue Turgeon		X	X	X		X	X	X	•
Saint-Eustache	Rues Saint- Eustache et Saint-Louis		X	X		X	X	X	X	
Trois-Rivières	Rue Saint-Maurice	X	X	X			X	X	X	•
Victoriaville	Rue Notre-Dame Est	X	X	X	X		X	X	X	

Rue Saint-Jean-Baptiste Baie-Saint-Paul

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

500 m

COÛT TOTAL

5 M \$

COÛT PAR KM

10 M \$

ANNÉE DE RÉALISATION

2013

AVANT



APRÈS



Photos : Google Street View

En 2015, la Ville de Baie-Saint-Paul réaménageait la rue Saint-Jean-Baptiste entre les rues Ambroise-Fafard et la rue Saint-Pierre. Ce projet a été réalisé pour soutenir l'activité économique baie-saint-pauloise et préserver un patrimoine bâti comme prévu au *Sommet économique* de la Ville en 2003. La rue est incluse dans un secteur faisant l'objet d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) depuis maintenant 12 ans. La fin des travaux a été soulignée par la piétonnisation de la rue pour la journée avec des activités familiales.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

L'aménagement a redonné la rue aux piétons en triplant l'espace qui leur était alloué par la création de placettes à deux intersections et l'élargissement des trottoirs.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le projet répond aux normes de Municipalité amie des aînés (MADA) et va même au-delà. Les concepteurs n'ont pas opté pour l'inclusion de bateaux pavés. Ils ont plutôt choisi une très faible hauteur du trottoir permettant une utilisation confortable de tout l'espace public lorsque la rue est ouverte aux piétons. Également, le drainage des eaux de pluie s'effectue au centre de la chaussée limitant les accumulations d'eau aux intersections. Ainsi, les piétons ne sont jamais éclaboussés.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La réduction de la vitesse maximale à 30 km/h ainsi que de la largeur de la chaussée et l'augmentation de la présence humaine contribuent à ralentir la circulation automobile.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Le caractère patrimonial de l'architecture de cette rue demeure déterminé par un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) depuis 12 ans. L'ajout de bancs, de parterres de fleurs et de colonnes Morris contribue à rendre la rue plus conviviale et en facilite l'utilisation par les citoyens.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Pour chaque projet, la Ville de Baie-Saint-Paul met en place un bureau de projet formé de fonctionnaires issus de diverses disciplines, de professionnels mandatés, d'élus et de représentants du milieu/citoyens. Le but est d'assurer une plus grande cohérence des projets et une acceptabilité de la part du milieu.

ÉLÉMENT CLÉ : UNE COLLECTE DE FONDS

La planification de la réfection de la rue Saint-Jean-Baptiste a été un parcours plutôt sinueux puisque le conseil municipal était divisé sur le niveau d'investissement initialement proposé. La communauté a lancé une collecte de fonds afin de financer l'embellissement de la rue et un montant d'environ 730 000 \$ a été amassé.

En coupe, au coin de la rue Forget



Chaussée totale: +/- 5 mètres

Rue Parkview Châteauguay

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

800 m

COÛT TOTAL

1,9 M \$

COÛT PAR KM

2,4 M \$

ANNÉE DE RÉALISATION

2015

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photo : Ville de Châteauguay

En décembre 2012, la Ville de Châteauguay adoptait un plan triennal d'investissements comprenant la réfection des infrastructures souterraines sur la rue Parkview entre le boulevard Saint-Joseph et la route 132. Du même coup, la Ville repensait l'aménagement de la rue. Le projet a été réalisé en trois étapes et vise à assurer une plus grande sécurité aux cyclistes et piétons. Le projet est cohérent avec le *Plan de mobilité active et durable châteauguois* cernant la nécessité d'un axe cyclable sur la rue Parkview pour desservir le parc des Acadiens.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Le trottoir a été reconstruit du côté nord pour l'ensemble du projet. Sur certaines portions, il y a maintenant deux trottoirs élargis de part et d'autre de la chaussée. Des saillies de trottoir aux intersections permettent de raccourcir les distances à franchir et sécurisent les déplacements des piétons. Aux intersections, les trottoirs et la chaussée sont au même niveau respectant les normes d'accessibilité universelle.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Des bandes cyclables unidirectionnelles ont été implantées de part et d'autre de la chaussée. Une est surélevée et l'autre est au niveau de la chaussée – exceptée aux deux extrémités du projet où elle est surélevée, l'espace d'un pâté de maisons. Le but était de prolonger le réseau cyclable déjà présent sur le boulevard Saint-Joseph.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les lignes d'autobus 21 et 32 d'EXO desservent toujours cette voie après l'aménagement. Certains abribus ont été déplacés afin d'en améliorer l'accessibilité, le confort et la sécurité.

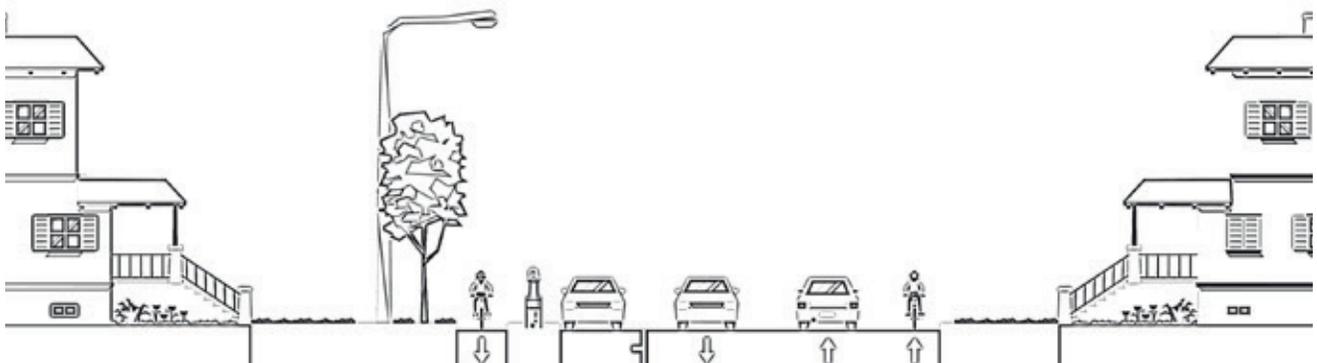
APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La Ville a aménagé des intersections surélevées et a réduit la largeur de la chaussée dédiée aux véhicules de 11 m à 9,5 m sur la majorité de la rue pour réduire la vitesse de circulation des voitures.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Le projet comprend l'aménagement de pavé uni autour de certains abribus et dans les saillies de trottoirs. En été, l'ajout de nouveaux bacs de plantations permet d'intégrer plus de verdissement.

En coupe, au coin de la rue Saint-Ferdinand



Chaussée totale : +/- 10 mètres

3^e rue Chibougamau

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

280 m

COÛT TOTAL

1,9 M \$

COÛT PAR KM

6,7 M \$

ANNÉE DE RÉALISATION

2019

APRÈS



Photos : Marie-France Simard

En 2019, la Ville de Chibougamau a réaménagé une section de la 3^e rue à l'entrée nord de la ville face au Centre de santé de Chibougamau, plus précisément à l'intersection de la 2^e rue. Prévus dans le [Plan particulier d'urbanisme \(PPU\)](#) de 2016, le projet vise à rendre la traversée entre le Centre de santé et le parc Obalski plus sécuritaire et à faciliter la traversée de l'intersection en prévision de l'implantation d'un nouveau centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD). Il s'agit d'un aménagement cohérent au principe de ville à échelle humaine sous l'orientation de création d'une « chaleureuse nordicité », c'est-à-dire doter la ville de Chibougamau d'une personnalité nordique, chaleureuse et métissée grâce à des espaces publics attractifs.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

L'installation d'un terre-plein central permet aux piétons de prendre une pause lors de la traversée entre les côtés nord et sud de la route 167. Cet îlot central est signalé par un feu clignotant à l'entrée de la ville. L'intersection entre la 2^e et 3^e rue, qui avait la forme d'un triangle évasé a été transformée en une intersection en forme de « T ». À l'origine, la 2^e rue se scindait en deux voies distinctes par un terre-plein triangulaire. L'espace dédié à la chaussée a été transformé en terrain de stationnement bordé par un trottoir. À l'intersection de l'entrée de l'hôpital et à celle de la 2^e rue, des bateaux pavés ont été aménagés.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

L'installation d'une piste cyclable bidirectionnelle de 242 m de longueur et de 3 m de largeur dans un sentier séparé de la chaussée a permis de combler un vide reliant le sentier pédestre du lac Gilman au sentier polyvalent longeant la 3^e rue.

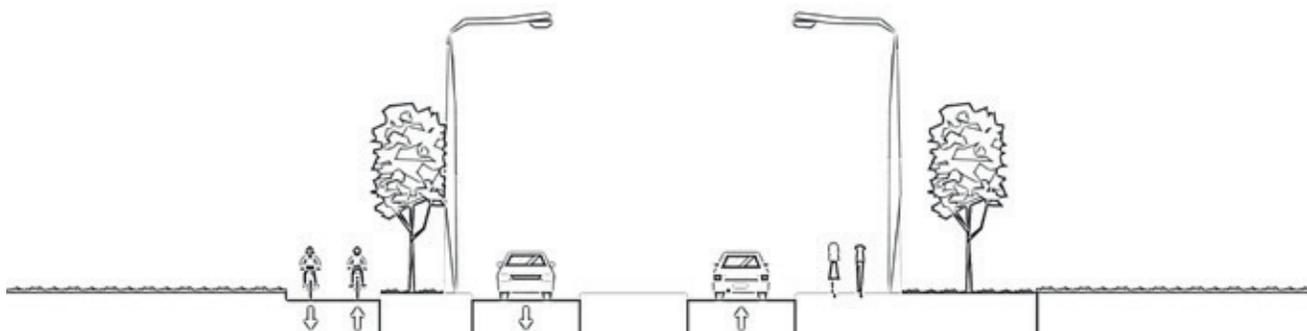
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

De chaque côté de la rue, la plantation de différentes variétés de conifères et de feuillus crée une entrée de ville plus verte. L'ajout d'un nouveau système d'éclairage rend cette section plus accueillante et sécuritaire pour les piétons et cyclistes.

ÉLÉMENT CLÉ : LA COOPÉRATION DE TIERS

Les travaux ont été effectués dans le cadre d'une entente de collaboration entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Chibougamau. La participation financière maximale du gouvernement du Québec est évaluée à 1,65 M\$.

En coupe au coin de la 2^e rue



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Rue Lindsay Drummondville

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

1,5 km

COÛT TOTAL

23,4 M \$

COÛT PAR KM

16 M \$

ANNÉES DE RÉALISATION

Phase 1 : 2011-2012

Phase 2 : 2018-2019

AVANT



APRÈS



Photos : Ville de Drummondville

Le réaménagement de la rue Lindsay a été réalisé en deux phases. Le but était de revitaliser et consolider cette « rue commerciale d'ambiance » où se situe l'hôtel de ville de Drummondville, en fonction de ses caractéristiques distinctives relevées par le *Plan d'urbanisme à l'horizon 2015-2020* telles que la qualité architecturale et la diversité des implantations de son cadre bâti. D'abord, la Ville a effectué un premier réaménagement entre les rues Saint-Georges et Marchand de 2011 à 2012. Elle a ensuite effectué un deuxième réaménagement entre la voie ferrée du Canadien National (CN) et la rue Saint-Jean entre 2018 et 2019.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les passages pour piétons sont mieux définis grâce à un marquage au sol et du pavé uni à certaines intersections. L'élargissement des trottoirs, leur uniformisation et l'implantation d'une bande végétale rehaussent la sécurité et le confort des piétons. Des bateaux pavés sont aussi aménagés aux intersections.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La réduction de la largeur de la chaussée et le maintien d'espaces de stationnement sur rue contribuent à créer un effet d'apaisement de la vitesse de circulation.

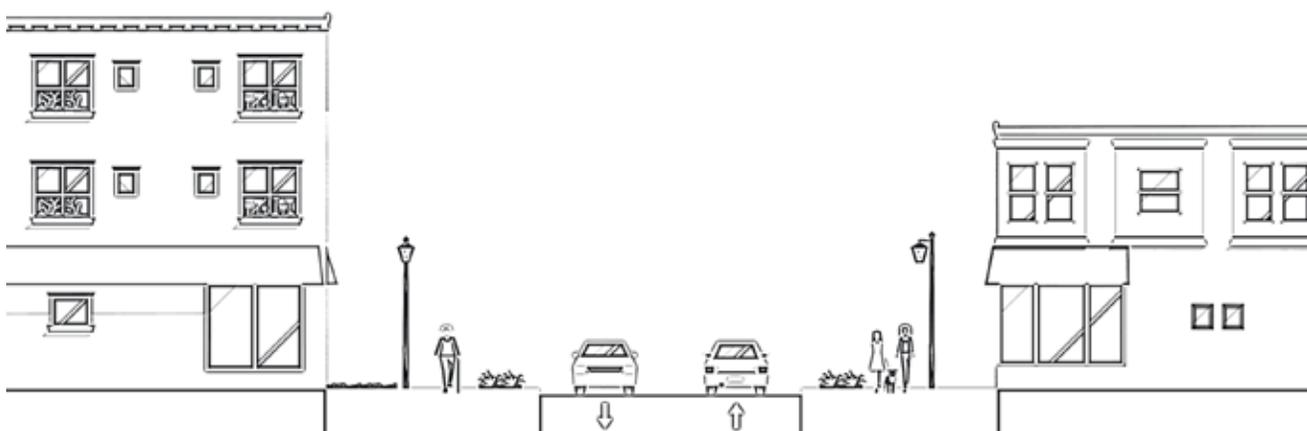
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

De nouvelles saillies végétalisées participent à réduire les îlots de chaleur. Les nouveaux lampadaires et l'ajout de mobilier urbain rehaussent l'attractivité du secteur.

DÉFIS RENCONTRÉS : LES INFRASTRUCTURES SOUTERRAINES ET L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

La réfection des infrastructures a posé de nombreux défis, notamment : des difficultés à localiser les infrastructures souterraines existantes, la présence d'un potentiel archéologique et le maintien de l'accessibilité aux commerces. La Ville réfléchit également à la possibilité d'inclure des processus consultatifs, suite à un déficit d'adhésion par la population locale, aux projets d'aménagements favorables au transport actif.

En coupe, au coin de la rue Cockburn



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Rue Laurier Gatineau

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

950 m

COÛT TOTAL

2,7 M \$

COÛT PAR KM

2,8 M \$

ANNÉE DE RÉALISATION

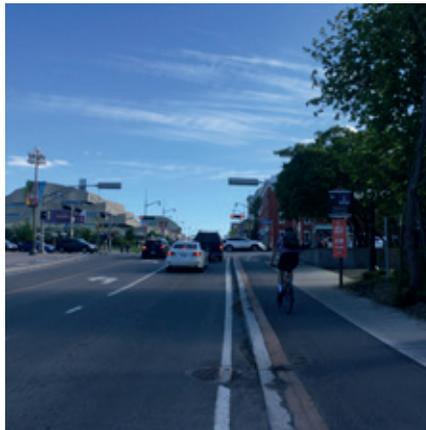
2017

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photos : Ville de Gatineau

En 2016, la Ville de Gatineau réaménageait la rue Laurier entre le boulevard des Allumettières et la rue Dussault. Les nouvelles installations visaient à encourager le transport actif et à revitaliser le centre-ville dans le cadre de la fête du 150^e de la Confédération canadienne et la tenue de l'exposition des Mosaïcultures internationales au parc Jacques-Cartier. Un nouveau lien cyclable est alors réalisé en cohérence avec les propositions du *Programme particulier d'urbanisme du centre-ville - 2009 (PPU)*. Depuis la réalisation de ce projet, la Ville de Gatineau travaille à l'adoption d'une politique de Rues conviviales. Par ailleurs, elle déploie des efforts importants pour accroître la pratique du vélo notamment avec la refonte en 2017-2018 de son *Plan directeur du réseau cyclable à l'horizon 2025*.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

En moyenne, le trottoir avait 1,5 m de largeur avant les travaux. À la suite des travaux, l'ensemble de l'aménagement pour le transport actif, la piste cyclable, le trottoir et la zone tampon, totalise en moyenne 4 m de chaque côté de la chaussée jusqu'au boulevard Sacré-Cœur. Ensuite, jusqu'à la rue Dussault, le tronçon offre un espace de 3 m pour les modes actifs de chaque côté de la rue.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

La création d'une zone tampon entre la chaussée et la piste cyclable permet l'implantation d'entrées charretières sans changement de niveau perceptible pour les usagers de la piste cyclable et du trottoir.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Des pistes cyclables unidirectionnelles ont été implantées de part et d'autre de la chaussée. Cet axe cyclable sert de lien utilitaire dans l'axe de la rue Laurier, en cohérence avec le PPU du centre-ville et dessert la clientèle récréative du parc Jacques-Cartier. Les pistes cyclables sont d'abord surélevées par rapport à la chaussée sur une distance de 600 m jusqu'au boulevard Sacré-Cœur. Puis, elles tombent au niveau de la chaussée sur une distance de 350 m où elles sont délimitées par un marquage au sol par bande blanche. Aux intersections majeures, un revêtement coloré vert a été appliqué sur l'asphalte afin de rehausser la visibilité des axes cyclables.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Cinq arrêts de la Société de transport de l'Outaouais (STO) ont été délimités avec un nouveau marquage au sol. Le réaménagement comprend aussi un prolongement du trottoir du côté est du boulevard Sacré-Cœur jusqu'à la rue Dussault pour créer des espaces d'attente plus confortables.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La suppression d'une voie de circulation en direction nord entre les boulevards des Allumettières et Sacré-Cœur a réduit la capacité routière de l'axe et a contribué à apaiser la vitesse de circulation en rétrécissant la largeur de la chaussée.

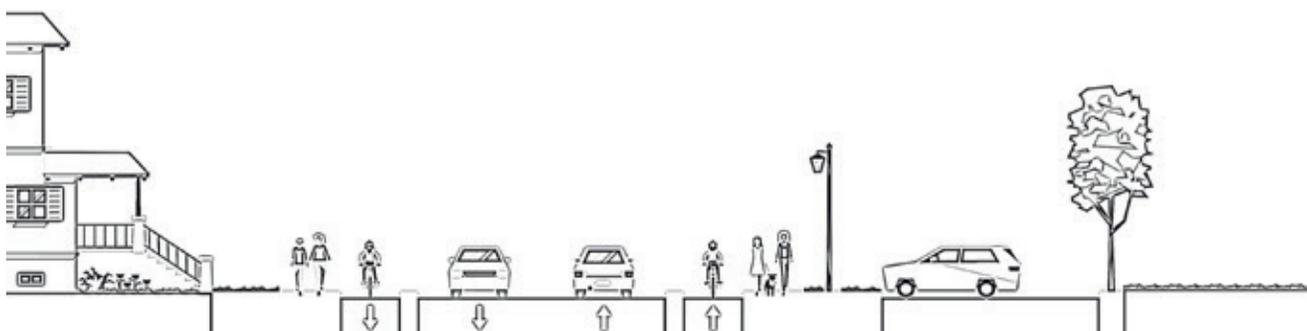
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Six supports à vélo ont été ajoutés en 2018 pour faciliter le stationnement et une borne de réparation en libre-service a été installée.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Des rencontres ont été organisées avec les résidents et commerçants touchés par la diminution du nombre d'espaces de stationnement. Également, un comité de partenaires a été formé comprenant des membres d'Action vélo Outaouais. La [consultation](#) portant sur le *Plan directeur du réseau cyclable* a permis de rejoindre les citoyens par le biais d'un portail numérique et d'obtenir un total de 2 400 commentaires géolocalisés.

En coupe, au coin de la rue Saint-Étienne



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Boulevard Le Corbusier Sud Laval

DES RUES INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

900 m

COÛT TOTAL

7,9 M\$

COÛT PAR KM

8,7 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT

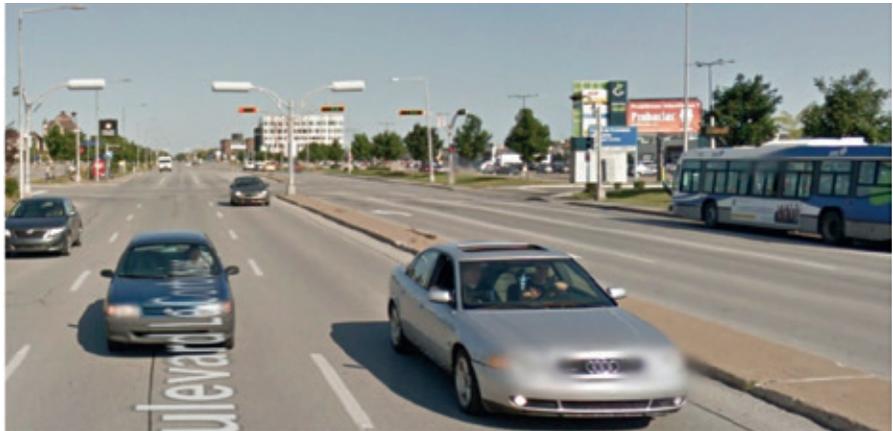


Photo : Google Street View

APRÈS



Photos : Ville de Laval

La portion du boulevard Le Corbusier qui fait l'objet de cette fiche est située entre la rue Albert-Duquesne et le boulevard du Souvenir. Ce projet de réaménagement a pour objectif de rendre le boulevard Le Corbusier, conçu à la base pour les automobiles, plus attrayant, plus confortable et plus sécuritaire pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif. Ce projet a été proposé initialement par la Société de transport de Laval. La Ville de Laval a contribué au financement pour bonifier le projet et améliorer le transport actif.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURE PIÉTONNE

Les trottoirs ont été élargis, passant de 1,5 m à 1,8 m, et ont été bordés de plantations pour sécuriser les déplacements piétons et contrer les effets des îlots de chaleur.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'Institut Nazareth et Louis-Braille a été consulté sur les approches d'accessibilité. Des bateaux pavés, des plaques podotactiles et des signaux sonores ont été retenus pour le concept de réaménagement.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Les bandes cyclables surélevées en bordure de chaussée, de chaque côté de la rue, rendent les déplacements à vélo plus sécuritaires. Elles servent également de zone tampon pour augmenter le sentiment de sécurité des piétons.

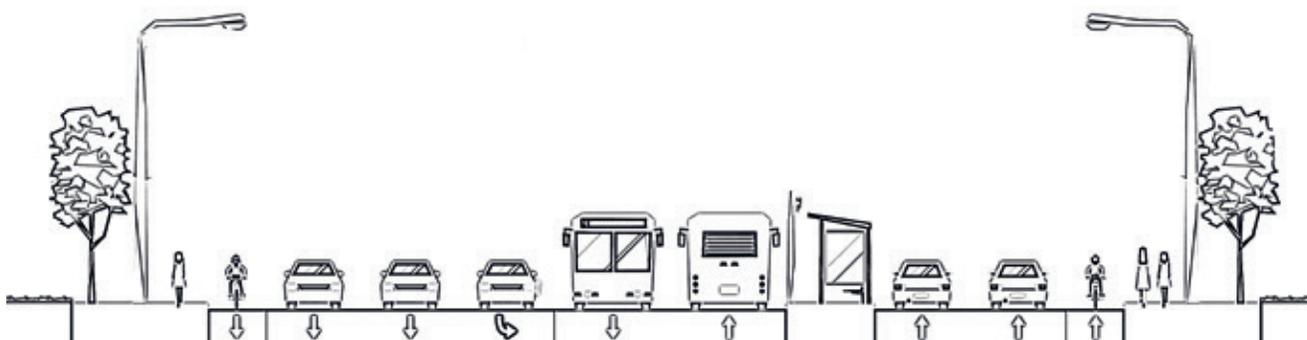
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Des arbres et des végétaux ont été intégrés en bordure de trottoir et du mobilier urbain signature a été ajouté. Le système d'éclairage a aussi été bonifié.

ÉLÉMENT CLÉ : TRANSPORTS COLLECTIFS

Au cœur de ce projet de réaménagement, on trouve une voie centrale dédiée à un système rapide par bus. Le projet comprend des voies réservées au centre de la chaussée, des feux prioritaires aux autobus et le déplacement des arrêts en aval des feux de circulation. Des abribus accessibles et sécuritaires, faits sur mesure pour donner une signature forte à ce corridor important, ont été installés afin d'offrir plus de confort aux usagers.

En coupe, au coin du boulevard Saint-Martin Ouest



Chaussée totale : +/-35 mètres

Rue Wolfe Lévis

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

190 m

COÛT TOTAL

1,3 M \$

COÛT PAR KM

6,7 M \$

ANNÉES DE RÉALISATION

2016-2017

AVANT



APRÈS



Photos : Ville de Lévis

En 2017, la Ville de Lévis réaménageait la section de la rue Wolfe entre les rues Marie-Rollet et Guenette. Le projet visait à rénover un mur de soutènement désuet dans une zone patrimoniale ciblée par un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), à rendre le secteur plus sécuritaire pour les piétons et à favoriser le verdissement. Comme mentionné dans le [Schéma d'aménagement et de développement lévisien](#), la rue Wolfe sur laquelle se situe l'Hôtel Dieu et le Collège de Lévis fait partie d'un nouvel axe structurant visant à lier la Traverse de Lévis et le boulevard Guillaume-Couture. Le principe de ville à échelle humaine est inscrit au Schéma (article 24) et a guidé le choix de créer plus d'espaces piétonniers.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les anciens trottoirs comportaient par endroit une bande minéralisée de plus de 3 m de largeur avec une surface en pente sur la largeur qui rendait la marche difficile. Les nouveaux trottoirs de 2 m de largeur ont été aménagés de chaque côté de la rue. La bordure ouest est bordée d'espaces de plantation en alternance et d'espaces de stationnements sur rue. Les trottoirs donnent un meilleur accès aux propriétés et maximisent la sécurité.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Aux intersections, les trottoirs ont été aménagés au même niveau que la chaussée et des pavés de béton marquent visuellement la fin des trottoirs.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les lignes d'autobus L1 (Saint-Étienne – Lévis), L2 (Lévis – Université Laval) et L3 (Saint-Étienne – Université Laval) de la Société de transport de Lévis (STLévis) sont présentes sur cette rue, de même que les parcours 11 et 13 avec des arrêts au coin de la rue Guenette. Ces arrêts n'ont pas été aménagés d'une façon particulière.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Du pavé uni a été posé à chaque coin de rue en cohérence avec d'autres rues du secteur patrimonial. L'éclairage décoratif du côté ouest de la rue et l'ajout d'arbres et de plantations entre le trottoir et le mur de soutènement contribuent à rendre l'espace public plus beau et confortable. Le remplacement d'arbres morts et l'inclusion de bandes végétales ont permis d'accentuer le verdissement du secteur.

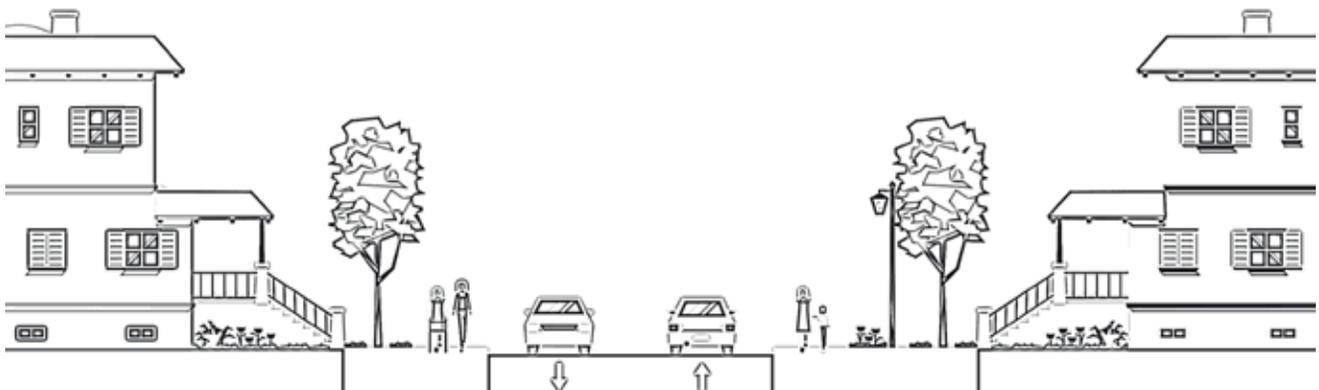
DÉFI RENCONTRÉ : L'ENFOUISSEMENT DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Si le système d'aqueduc et d'égout a été remis à neuf, il a été impossible d'inclure l'enfouissement du réseau électrique dans l'aménagement en raison des coûts élevés et des délais induits par cette démarche. Il a tout de même été possible de supprimer du côté ouest de la rue les poteaux utilisés par les réseaux de télécommunications laissant place à une bande verte et à un trottoir.

ÉLÉMENT CLÉ : UN SECTEUR PATRIMONIAL

Le matériau utilisé pour la réfection du mur de soutènement a été sélectionné en collaboration avec les professionnels responsables de l'architecture patrimoniale de la Ville en raison du statut patrimonial du mur de soutènement et du secteur, puis approuvé par le conseil d'arrondissement.

En coupe, au coin de la rue Carrier



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Rue Saint-Charles Ouest Longueuil

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

650 m

ANNÉES DE RÉALISATION

2021 – 2023

AVANT



Photo : Waferboard Wikimedia Commons

PROJECTION



Photo : Ville de Longueuil

La Ville de Longueuil profite de la réfection des infrastructures souterraines de la rue Saint-Charles Ouest, entre le chemin de Chambly et la rue Saint-Sylvestre pour réaménager l'espace public et pour mettre en valeur son patrimoine culturel dans le but d'augmenter l'attraction et l'achalandage du secteur. Ce lieu patrimonial, culturel et commercial sera divisé en trois secteurs : le *Triangle des festivités*, la *Concentration commerciale*, et la zone *Affaires et institutionnel*. Plusieurs placettes sont envisagées le long de ce tronçon. Le projet créera aussi des espaces flexibles autour du parc St. Mark et de la place Saint-Jean-Baptiste pour des événements.

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les trottoirs seront élargis et dégagés d'obstacles, avec certains tronçons traités en pavé uni. Les traverses piétonnes seront marquées et sécuritaires.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le projet de réaménagement appliquera des principes d'accessibilité universelle, les interventions précises restent à définir.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Il n'y a pas d'infrastructure dédiée aux cyclistes pour ce projet, mais l'objectif de la réfection est de réduire la vitesse véhiculaire pour faciliter la cohabitation entre tous les usagers de la rue.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les lignes d'autobus 8, 28, 81 et 88 du Réseau de transport de Longueuil (RTL) desservent la rue Saint-Charles Ouest. De nouveaux abribus de type « casquette » ont été choisis. L'emprise de ceux-ci étant moins importante, les nouveaux abribus réduiront les obstacles sur le trottoir et offriront une accessibilité universelle.

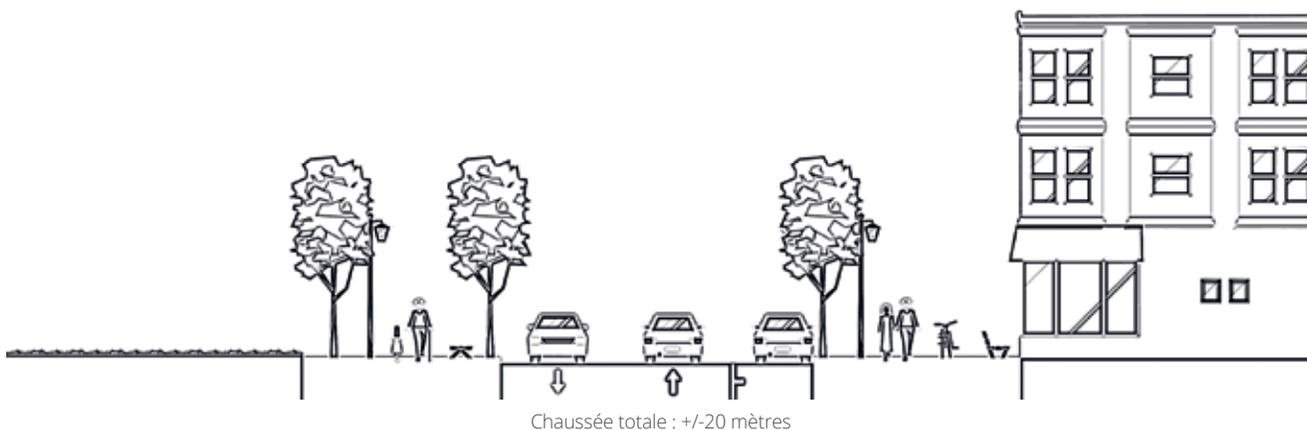
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Le projet prévoit des saillies de trottoir végétalisées, du mobilier urbain et de l'éclairage sur mesure. La place Saint-Jean-Baptiste sera réaménagée en espace multifonctionnel avec des jeux d'eau. Tout au long de la rue, il y aura une optimisation des espaces voués aux terrasses commerciales. De plus, les placettes Saint-Alexandre, Saint-Antoine et de la Cocathédrale verront l'installation d'œuvres d'art public.

ÉLÉMENT CLÉ : DÉMARCHÉ PARTICIPATIVE

En 2013 et 2014, une concertation du milieu avec les citoyens, les commerçants, les travailleurs et la clientèle des commerces a été réalisée. En 2016, un atelier de bonification a rassemblé les riverains. En mars 2017, le concept préliminaire a été présenté à la population. Présentement, le Service des grands projets de la Ville de Longueuil planifie une stratégie pour intégrer les citoyens de Longueuil, les résidents du secteur, les commerçants, le RTL et les organismes du milieu durant toutes les phases de réalisation du projet.

En coupe, au coin de la rue Saint-Sylvestre



Boulevard Laurentien et rue Lachapelle, Montréal

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue résidentielle
et commerciale

LONGUEUR DU PROJET

3 km

COÛT TOTAL

50 M \$

COÛT PAR KM

16,7 M \$

ANNÉES DE RÉALISATION

Phase 1 : 2017-2018

Phase 2 : 2019-2021

Phase 3 : 2022-2023

AVANT



APRÈS



Photos : Ville de Montréal

Entre 2014 et 2015, la Direction des transports (maintenant la Direction de la mobilité) de la Ville de Montréal et l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville ont planifié le réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle, la route 117. Il s'agissait d'en faire des axes à sens unique plus conviviaux du pont Lachapelle à la rue Louisbourg. L'objectif du réaménagement est également d'améliorer l'expérience-usager, la sécurité et la mobilité en phase avec les objectifs déterminés par la Direction des transports. En plus de créer une entrée de ville distinctive, le projet a permis d'aménager des intersections plus accessibles. La première des trois phases de construction a été réalisée en 2017-2018.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

L'élargissement des trottoirs et l'implantation de feux piétons visent à faciliter la traversée aux intersections et à rendre ces artères plus conviviales. Également, l'aménagement de zones de rencontre confortables facilite l'utilisation. La surface des trottoirs a été uniformisée et recouverte d'un matériau antidérapant.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Douze intersections ont été réaménagées afin de les rendre universellement accessibles dans le cadre d'un projet pilote du programme Municipalités amies des aînés (MADA). Le projet inclut également l'aménagement de corridors de marche libres de tout obstacle et dégagés verticalement. La création d'une zone tampon entre la chaussée et le corridor piétonnier a permis de ne pas abaisser le trottoir aux croisements des entrées charretières.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

L'axe cyclable est-ouest existant situé sous le pont Lachapelle qui était inondé chaque printemps a été déplacé au niveau du boulevard Laurentien. Un passage pour piétons protégé par des feux de circulation permet aux piétons et cyclistes de traverser en sécurité. Cette piste cyclable fait partie de la Route verte.

TRANSPORTS COLLECTIFS

L'implantation de voies réservées pour les autobus assure une optimisation du transport collectif sur ces axes pour les lignes 180 et de la Société de transport de Montréal (STM), ainsi que les lignes 55, 144, 151 et 902 de la Société de transport de Laval (STL). Les arrêts d'autobus ont été réaménagés pour être plus accueillants.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Plusieurs interventions contribuent à réduire la vitesse de circulation : la réduction du nombre de voies de circulation, l'élargissement des trottoirs et la création de bandes végétales bordant les deux axes de circulation.

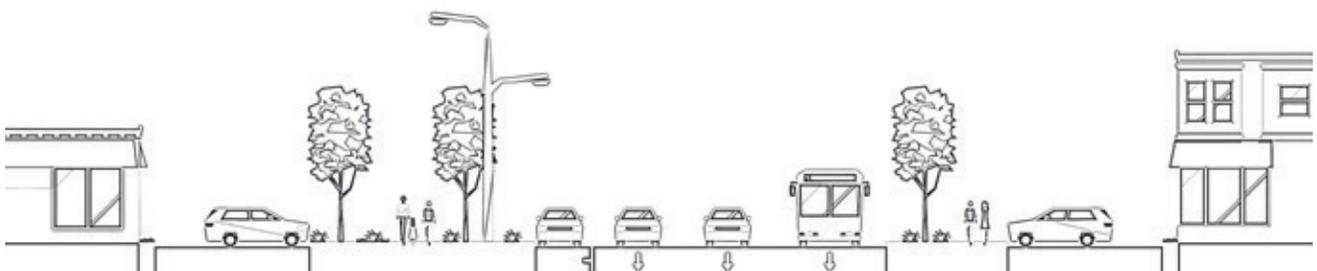
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Plus de 400 arbres ont été plantés et 4 500 m² d'espaces végétalisés ont été créés pour réduire les îlots de chaleur. Un éclairage DEL rehausse la sécurité le long des rues. L'installation de nombreux bancs le long des trottoirs et aux arrêts d'autobus assure la création d'un quartier plus convivial avec des lieux de rencontre ponctuelle. Le projet inclut la création d'une entrée emblématique pour l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et la ville de Montréal avec l'illumination des arbres matures existants. Le concept retenu est celui de « la forêt bleue ».

ÉLÉMENT CLÉ : L'IMPLICATION DES PERSONNES ÂÎNÉES

Dans le cadre du projet pilote MADA, un atelier de travail a été organisé avec des personnes âgées, les directeurs de trois résidences situées à l'intérieur du projet et des représentants de différents organismes communautaires. Le but de cet atelier était d'identifier les problèmes et les inconforts qu'ils vivaient avec les aménagements existants et de déterminer leurs besoins.

Boul. Laurentien en coupe, au coin de la rue Périnault



Chaussée totale : +/- 15 mètres

CATÉGORIE DE RUE

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

280 m

COÛT TOTAL

2,5 M\$

COÛT PAR KM

8,9 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2017

AVANT



Photo : Google StreetView

APRÈS



Photos : Jean Baudin

Le réaménagement de la rue Buchan fait partie du projet « Le Triangle » de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. La réfection, basée sur l'approche de rue partagée, vise à réduire la ségrégation entre les différents modes de transport afin d'apaiser la circulation automobile et favoriser la cohabitation entre les usagers. La rue Buchan traverse le triangle formé par l'avenue Mountain Sights, la rue Paré et l'avenue Victoria. Cette zone, anciennement dédiée au commerce automobile, a fait l'objet d'un développement immobilier majeur profitant de la proximité des stations de métro Namur et De la Savane.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

D'un côté de la rue Buchan, le trottoir est élevé de 5 cm de la chaussée et de l'autre, mis à niveau avec une légère dénivellation. Les trottoirs ont été élargis à 3 m à la suite du rétrécissement de la chaussée. L'implantation d'une place piétonne au coin de l'avenue Mountain Sights est prévue, comme l'aménagement d'un parc entre la rue Buchan et l'avenue Victoria.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Des plaques podotactiles, des lignes de guidage et des contrastes visuels se trouvent sur toutes les rues du projet « Le Triangle » pour aider les personnes ayant une vision réduite. Le trottoir, légèrement plus haut que la chaussée, facilite les déplacements des personnes à mobilité réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Suivant le modèle de rue partagée, il n'y a pas de voies cyclables délimitées sur la rue. Cette approche, qui enlève les démarcations entre les usagers de la route, favorise un rythme de négociation de la chaussée renouvelé entre les usagers.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La rue Buchan est passée d'un sens unique à une rue bidirectionnelle. La chaussée a été rétrécie et la limite de vitesse a été réduite à 20 km/h. Une texture

a été ajoutée à la chaussée grâce au pavé uni. Des saillies de trottoir ont été ajoutées à chaque coin de rue, ainsi qu'à mi-chemin entre les intersections. Elles aident à ralentir la vitesse automobile et à faciliter les déplacements piétons.

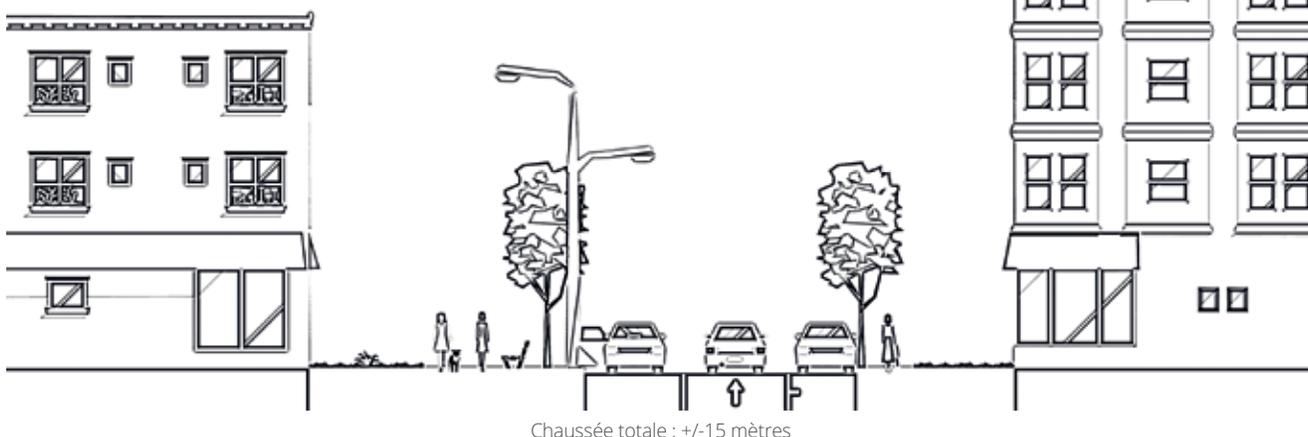
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Gérer l'eau de ruissellement de façon écologique est l'un des objectifs principaux du projet « Le Triangle ». Des noues de rétention ont été intégrées à la rue Buchan. Une plantation d'arbres (dans un réseau de type Silva Cell) a été réalisée. De la végétation et du mobilier urbain, comme des bancs et des lampadaires intelligents permettant de moduler l'intensité lumineuse, ont aussi été ajoutés.

ENJEU : PARTAGER LA RUE

Les rues partagées sont nouvellement autorisées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, mais la signalisation n'est pas encore déterminée. Une municipalité désireuse d'aménager une rue partagée sur un chemin public doit, entre autres, adopter un règlement et [suivre les indications du Ministère](#).

En coupe, au coin de l'avenue Mountain Sights



CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

450 m

COÛT TOTAL

10,5 M\$

COÛT PAR KM

23,1 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photo : CEUM

Profitant de la réfection des infrastructures souterraines, la Ville de Montréal a réalisé un réaménagement complet de la surface de la rue Notre-Dame Ouest, entre l'avenue Atwater et la rue Saint-Augustin. Dans la foulée du réaménagement, le parc du Bonheur-d'Occasion, situé au coin de la rue Rose-de-Lima, a été renommé « place » compte tenu de son nouveau cachet minéralisé contemporain. Un hommage à l'écrivaine Gabrielle Roy y a été fait grâce à l'installation de bancs avec des citations de son roman Bonheur d'occasion. En septembre 2017, la place du Bonheur-d'Occasion a été inaugurée lors d'une grande fête avec musique, animation et diverses activités.

INFRASTRUCTURE PIÉTONNE

L'élargissement des trottoirs, avec l'installation de saillies sur la plupart des intersections, a fait en sorte de retirer des cases de stationnement et de réduire la voie à 3,4 mètres, soit la largeur minimum requise pour les autobus. De plus, les intersections surélevées et les surfaces traitées en pavé uni forment un nouvel aménagement qui favorise la création de lieux de rencontre et la tenue d'événements de piétonnisation ponctuelle.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Outre les intersections surélevées et la mise à niveau avec le trottoir, des plaques podotactiles indiquent la localisation des traverses piétonnes pour les personnes ayant une vision réduite. L'alignement du mobilier urbain forme ainsi un corridor piéton balisé.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

La nouvelle rue n'inclut pas de bande cyclable. Toutefois, des supports à vélo ont été ajoutés et l'aménagement a été planifié dans le but d'accueillir des stations BIXI et des bornes de réparation des vélos, le tout afin de favoriser les déplacements actifs.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les lignes d'autobus 35, 36, 71 et 191 desservent la rue Notre-Dame Ouest. Des abribus ont été installés sur certains tronçons. La nouvelle configuration comporte des bancs à proximité des arrêts.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Les intersections surélevées et resserrées facilitent la traverse des piétons et permettent de réduire la vitesse de circulation véhiculaire. De plus, l'intersection avec la rue Rose-de-Lima a été reconfigurée pour améliorer la sécurité des piétons.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Des bandes de plantation augmentent la surface verdie de la nouvelle rue Notre-Dame Ouest et l'ajout de nombreux arbres offre une zone tampon sécuritaire entre le trottoir et la chaussée. Les fosses d'arbres sont généreuses et interconnectées par une nouvelle technologie (Silva Cell) permettant l'étalement des racines sous le trottoir. Le mobilier urbain crée des espaces de détente et les fûts d'éclairage modernes complètent le paysage.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

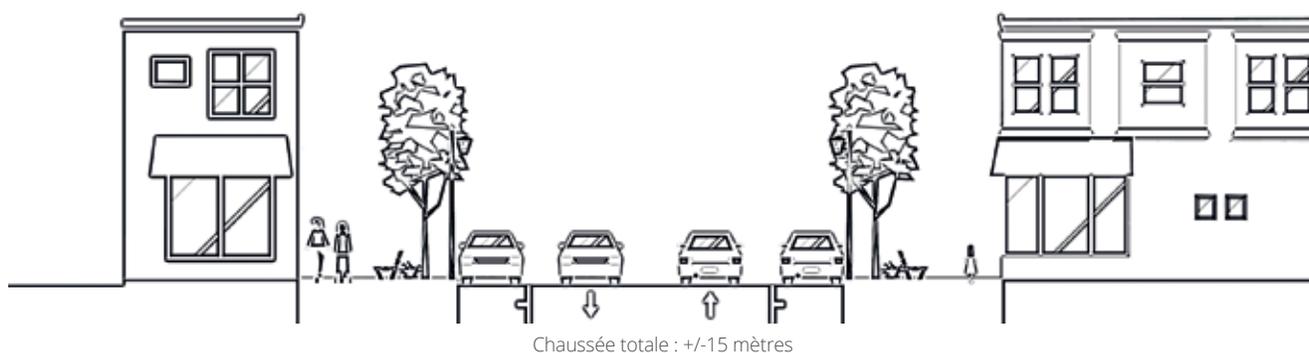
En 2015, les citoyens et les commerçants ont exprimé leur opinion lors d'activités de consultation tenues dans la rue, chez les commerçants, ainsi que par l'entremise d'un sondage en ligne. Deux ateliers participatifs organisés à leur intention ont été l'occasion d'échanger des idées et de valider les scénarios proposés.

Grâce à un plan de mitigation du chantier et à des activités communautaires, l'Arrondissement a maintenu une bonne communication avec les parties prenantes. Par ailleurs, la Société de développement commercial - Les Quartiers du Canal a bénéficié du programme [PR@M-Artère en chantier](#), une mesure d'aide destinée à la communauté d'affaires lors de travaux majeurs d'infrastructures souterraines impliquant la reconstruction des réseaux d'aqueduc ou d'égouts.

ÉLÉMENT CLÉ : PRIX DE RECONNAISSANCE

L'Arrondissement Le Sud-Ouest a remporté la Plume d'argent lors du Gala des Plumes d'excellence 2017 de l'Association des communicateurs municipaux du Québec pour « Ponto », un cône orange sympathique mis en vedette dans la campagne de communication ludique « La Dame se refait une beauté ».

En coupe, au coin de l'avenue Greene



Avenue Laurier Ouest Montréal

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

500 m

COÛT TOTAL

15,5 M \$

COÛT PAR KM

31 M \$

ANNÉES DE RÉALISATION

2017-2018

AVANT



APRÈS



Photos : Ville de Montréal

Entre 2017 et 2018, la Ville de Montréal procédait au réaménagement de l'avenue Laurier Ouest, du chemin de la Côte-Sainte-Catherine à l'avenue du Parc, dans les arrondissements d'Outremont et du Plateau-Mont-Royal. L'objectif du réaménagement était de créer un espace public confortable favorisant la promenade pour les flâneurs et consommateurs dans un quartier renommé pour ses commerces de détail. Les concepteurs ont voulu créer un aménagement soigné, réservé et singulier dans la continuité des quartiers adjacents. Afin de préserver son dynamisme commercial, l'artère a bénéficié du programme [PR@M-Artère en chantier](#) permettant à la communauté d'affaires concernée de bénéficier de diverses contributions financières pour maintenir et développer l'offre commerciale du secteur pendant et après la réalisation des travaux.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les trottoirs ont été élargis et recouverts d'un pavé disposé selon un motif unique créé pour cette artère. L'implantation de saillies de trottoir aux intersections réduit la longueur de traversée pour les piétons et assure une plus grande sécurité. L'espace dédié au transport actif et au verdissement a été doublé en comparaison à l'aménagement antérieur de la rue.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Des bateaux pavés et des plaques podotactiles ont été inclus à chacune des intersections. Des corridors de marche répondant aux principes du parcours sans obstacle ont aussi été aménagés. La réduction de la largeur de la traversée tant sur l'avenue Laurier Ouest que sur les rues transversales contribue à rendre la rue plus accessible.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

L'ajout de bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la rue garantit le confort et la sécurité des cyclistes. La création d'un sas vélo à l'intersection du chemin de la Côte-Sainte-Catherine facilite l'accès à la piste cyclable protégée.

TRANSPORTS COLLECTIFS

La ligne d'autobus 51 de la Société de transport de Montréal (STM) est présente sur cette rue. Les saillies de trottoirs ont été prolongées à chaque arrêt d'autobus permettant aux véhicules de s'arrêter pour l'embarquement des usagers sans quitter la voie de circulation.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le rétrécissement de la chaussée et la préservation d'espaces de stationnement sur rue participent à apaiser la vitesse de circulation.

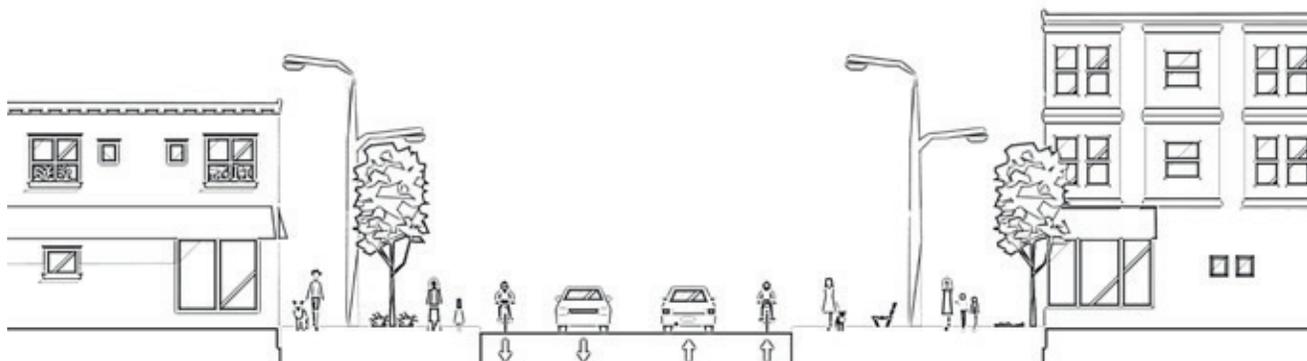
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

L'ajout de nouveaux bancs conçus en collaboration avec les citoyens, de lampadaires et de poubelles participe à l'originalité de l'aménagement et rend plus confortable la déambulation des passants. Les 69 nouveaux arbres de différentes essences et l'agrandissement des fosses de plantation assurent une plus grande fraîcheur urbaine dans la continuité de la canopée outremontaise et le respect de la biodiversité. Les terrasses peuvent maintenant être installées sur les trottoirs dont la largeur a été augmentée. Auparavant, elles occupaient des espaces de stationnement sur rue.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

De 2014 à 2016, un comité de suivi a été formé et a tenu plusieurs rencontres impliquant des représentants du milieu résidentiel, commercial et communautaire, d'élus ainsi que de fonctionnaires. Les travaux du comité de suivi ont permis de bonifier le concept d'aménagement de la rue et le phasage du chantier. Pendant la période de travaux, un agent de liaison était joignable en tout temps pour répondre aux questions des citoyens et un comité de bon voisinage avait des rencontres mensuelles. Ce comité a servi à informer les citoyens du déroulement du chantier et des travaux à venir.

En coupe, au coin de la rue de l'Épée



Chaussée totale : +/- 10 mètres

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

ANNÉE DE RÉALISATION

2015

AVANT



Photo : Ville de Montréal

APRÈS



Photo : Ville de Montréal

L'Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles a travaillé en collaboration avec la Ville de Montréal pour réaménager le boulevard Saint-Jean-Baptiste, entre les rues Forsyth et Notre-Dame Est, qui constitue le seul lien entre les deux secteurs historiques de l'arrondissement. Le projet comprenait quatre orientations : les déplacements sécuritaires, la revitalisation du secteur économique, le verdissement et l'embellissement ainsi que la valorisation du transport actif. En 2014, le tronçon entre la rue Notre-Dame Est et la rue Bellerive a été transformé afin de créer la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, un espace patrimonial et multifonctionnel avec vue sur le fleuve.

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

La largeur de la chaussée a été réduite pour élargir les trottoirs et y planter des arbres afin de créer une zone tampon entre les piétons et la chaussée.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Sur la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, les trottoirs ont été mis à niveau avec la chaussée pour faciliter les déplacements à pied et favoriser l'accessibilité universelle.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Des bandes cyclables ont été aménagées dans chaque direction. Elles sont raccordées au réseau cyclable existant. Les cyclistes doivent se déplacer à pied dans la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Trois lignes d'autobus desservent le boulevard entre les rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est. La Société de transport de Montréal a ajouté la nouvelle ligne d'autobus 81 qui circule tout le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste afin de permettre une connexion entre Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles. Cette nouvelle ligne donne un accès plus rapide aux résidents de Pointe-aux-Trembles à la gare ferroviaire Rivière-des-Prairies et facilite l'accès vers le centre-ville.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Une réduction du nombre de voies de circulation aide à diminuer la vitesse des automobiles. Sur la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, le stationnement est seulement disponible d'un côté de la rue et la chaussée est sinueuse pour réduire la vitesse de circulation.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

La plantation d'arbres pour éliminer les îlots de chaleur, de nouveaux lampadaires et une amélioration des façades des bâtiments limitrophes ont permis l'embellissement du boulevard Saint-Jean-Baptiste. L'installation d'œuvres d'art et de panneaux d'exposition, l'ajout de chaises longues et de balancelles, le marché public et l'organisation d'activités culturelles ont créé un lieu de rencontre et de détente intéressant à la nouvelle place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

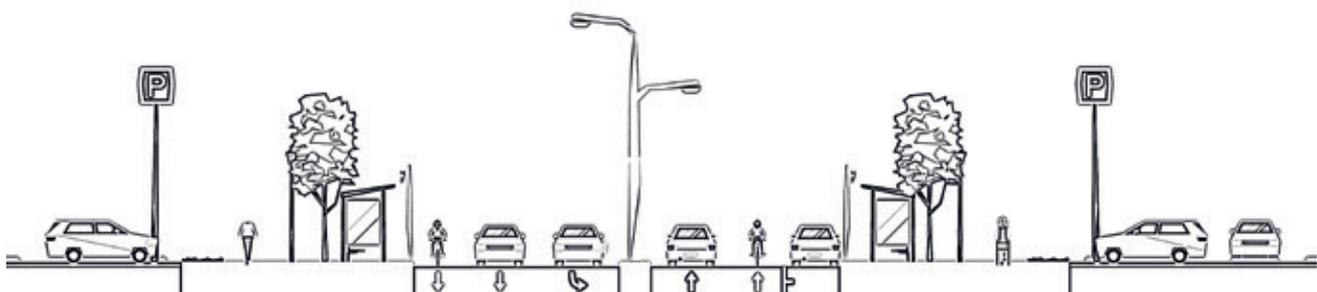
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Une activité de consultation publique a été menée par l'Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles pour le projet de réaménagement de la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles. Des événements d'information pour les citoyens concernant la réfection du boulevard ont été menés par les services centraux de la Ville de Montréal.

ENJEU : PHASAGE DU PROJET

Le tronçon du boulevard Saint-Jean-Baptiste entre les rues Notre-Dame Est et Prince-Albert reste à être complété par la Ville de Montréal pour terminer l'aménagement présent entre les rues Forsyth et Notre-Dame Est. De plus, un lien reste à être établi pour la bande cyclable entre les rues Victoria et Notre-Dame Est, afin de rejoindre la place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

En coupe, au coin de la rue René-Lévesque



Chaussée totale : +/-20 mètres

Avenue Shamrock Montréal

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

150 m

COÛT TOTAL

5 M \$

COÛT PAR KM

33,3 M \$

ANNÉE DE RÉALISATION

2019

AVANT



APRÈS



Photos : Arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie

En 2018, l'Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie rendait permanent le projet pilote d'aménagement de l'avenue Shamrock entre la rue Casgrain et le boulevard Saint-Laurent. Le projet vise à créer un milieu de vie plus animé, vert et sécuritaire. Il répondait également à la demande de la Société de développement commercial (SDC) de la Petite Italie et du Marché Jean-Talon de renforcer le lien entre deux pôles identitaires du quartier : le marché et le boulevard Saint-Laurent. Démarré en 2014 comme projet pilote, l'initiative a ensuite profité du soutien du [Programme de rues piétonnes et partagées](#) à partir de 2016. Le processus a débuté par la mise en place de mesures transitoires en 2016 et 2017 permettant d'évaluer le niveau de partage optimal de la rue à la faveur des piétons et l'impact sur l'accessibilité du secteur.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

La fermeture d'une voie de circulation, le retrait d'espaces de stationnement et la mise à sens unique de la circulation vers l'ouest permettent d'augmenter la surface de l'espace piéton. L'espace comporte un nouveau trottoir en pavé uni et un total de 160 places assises pour favoriser la détente et la sociabilité. L'installation d'un feu de circulation à l'intersection de l'avenue Shamrock et du boulevard Saint-Laurent permet de créer un passage piéton plus sécuritaire.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les concepteurs ont réalisé un audit d'accessibilité chaque année du projet temporaire et un comité consultatif en accessibilité universelle a commenté le projet final. S'inspirant du [fascicule #5 du Guide d'aménagement durable des rues de la Ville de Montréal](#), l'aménagement comporte des plaques podotactiles, des corridors protégés et rectilignes détectables à la canne et un accès facilité au trottoir en fauteuil grâce à des bateaux pavés élargis.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Les espaces de stationnement en alternance avec des saillies de trottoir sur un côté de la rue, le rétrécissement de la largeur de la chaussée, de même que le retrait d'espaces de stationnement et d'une voie de circulation contribuent à apaiser la vitesse de circulation. Cette rue ayant le statut de [rue partagée](#), la limite de vitesse de circulation est de 20 km/h et les piétons ont, en tout temps, la priorité sur les automobilistes.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

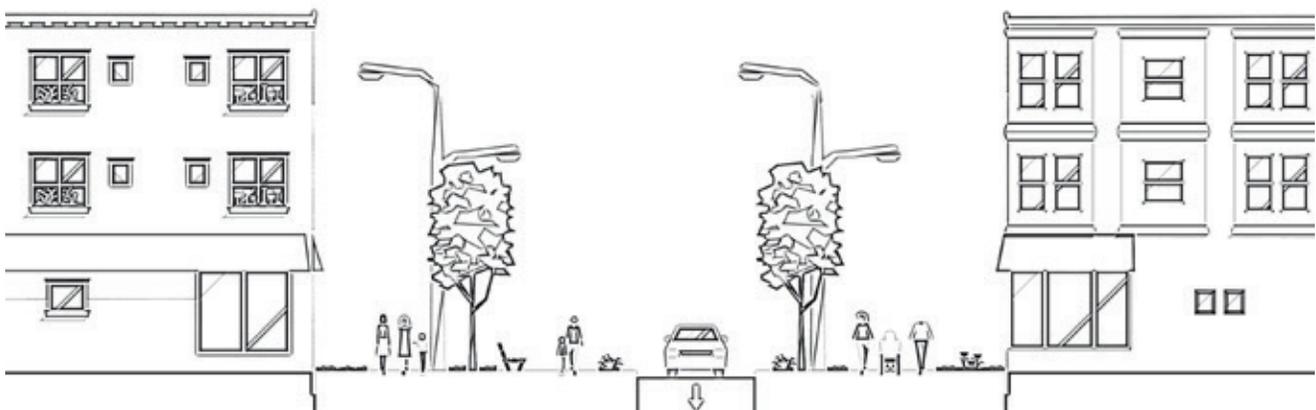
L'omniprésence de la couleur rouge est un choix de conception visant à rendre l'aménagement distinctif et unique. Cette signature visuelle se retrouve au sol et dans le mobilier. Des équipements distinctifs contribuent à l'originalité du nouvel espace : une grande table permettant d'accueillir 110 personnes et l'ajout d'un îlot de cuisine. L'aménagement de bandes végétales et la plantation de 28 arbres contribuent à réduire les îlots de chaleur. La surface végétalisée est sept fois plus importante qu'auparavant. Finalement, l'ajout d'un éclairage scénographique et d'une place multifonctionnelle pour les spectacles favorisent l'appropriation des lieux par les riverains.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Dès 2016, un processus d'urbanisme participatif mené par le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) comprenant l'évaluation des aménagements temporaires a permis d'identifier les désirs des citoyens, mais aussi de cerner leur vision des défis et des bons coups. Au total, ce sont 1 800 personnes qui ont participé à l'une des 14 activités participatives réparties sur deux ans.

Ce processus a permis de faire ressortir six principes pour guider la réalisation de l'aménagement permanent : 1) l'équilibre entre les différents usages ; 2) le respect d'une signature harmonieuse avec le quartier de la Petite-Italie ; 3) la détente et les rencontres ; 4) la cohabitation des usagers, des riverains et des commerçants ; 5) l'engagement de la communauté et 6) l'omniprésence de la verdure. Voir les détails dans le [rapport de consultation](#).

En coupe, au coin du boulevard Saint-Laurent



Chaussée totale : +/- 5 mètres

Rue Fortier Mont-Saint-Hilaire

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

1,2 km

COÛT TOTAL

5,2 M\$

COÛT PAR KM

4,3 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2007

APRÈS



Photo : Ville de Mont-Saint-Hilaire



Photo : objectifpaysage.com

La rue Fortier et une partie du chemin Ozias-Leduc ont été modernisées pour favoriser les transports actifs et un meilleur partage de cette rue à fort achalandage véhiculaire. Les villes de Mont-Saint-Hilaire et d'Otterburn Park ont collaboré au projet, surtout pour le chemin Ozias-Leduc qui relie les deux villes. Ce projet de réaménagement a été bonifié par d'autres interventions, telles que la sécurisation des intersections dans le cadre du *Plan de mobilité active* (2013).

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les trottoirs de part et d'autre de la chaussée sont protégés de la voie de circulation par une piste cyclable unidirectionnelle, une bande de végétation et une voie de stationnement. On retrouve à certaines intersections du pavé uni afin de sécuriser les déplacements piétons.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Aux intersections, les trottoirs ont été aménagés au même niveau que la chaussée.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

La rue a été reconfigurée principalement pour y ajouter des pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté. Ces pistes sont à niveau avec le trottoir et protégées de la chaussée par les bandes de végétation et les voies de stationnement. Vélo Québec a fait des recommandations quant à l'infrastructure cyclable à privilégier.

TRANSPORTS COLLECTIFS

L'autobus 21, opéré par Exo, dessert la rue. Les quelques arrêts n'ont toutefois pas été réaménagés ni munis d'abribus ou de bancs.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Quelques rencontres ont eu lieu en 2006 afin de présenter l'évolution du concept de réaménagement de la rue Fortier ainsi que pour permettre aux citoyens de présenter leurs impressions par l'entremise de mémoires.

ÉLÉMENT CLÉ : AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'un des buts du projet de réaménagement était d'augmenter le verdissement sur l'artère. La rue est maintenant bordée de bandes de plantation, comprenant arbres, plantes et aires gazonnées. L'ajout de verdissement a permis de créer une impression d'étroitesse afin de réduire la vitesse des automobilistes.

En coupe, au coin de la rue Ernest Choquette



Chaussée totale : +/-15 mètres

Avenue Cartier Pointe-Claire

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue résidentielle et commerciale

LONGUEUR DU PROJET

1,1 km

COÛT TOTAL

5,4 M \$

COÛT PAR KM

4,9 M \$

ANNÉES DE RÉALISATION

2017-2018

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photos : Ville de Pointe-Claire

L'avenue Cartier a été réaménagée en 2017 et 2018 sur 1,1 km entre l'autoroute 20 et le chemin Bord-du-Lac-Lakeshore. S'inscrivant dans la réalisation du [Programme particulier d'urbanisme \(PPU\)](#) pour le village de Pointe-Claire, ce projet vise à rendre plus convivial le principal lien nord-sud entre le pôle commercial de l'autoroute 20 et le cœur du village, un secteur patrimonial, récréatif et commercial. Le projet émanait notamment d'une volonté d'accroître le confort et la sécurité des piétons et cyclistes circulant sur l'axe.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

L'élargissement des trottoirs et la création de saillies devant le CLSC du Lac-Saint-Louis ont permis de rendre plus conviviale et sécuritaire la traversée des piétons. Des bateaux pavés ont été installés à chacune des intersections.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

La nouvelle piste cyclable bidirectionnelle (côté ouest) a été surélevée et séparée des voies de circulation par une bordure et, par endroits, une bande végétale. Elle permet de relier la Route verte sur le chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore à la piste cyclable située au nord de l'autoroute 20.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La chaussée prend la forme d'un parcours sinueux et sa largeur a été rétrécie pour diminuer la vitesse des automobilistes. La vitesse de circulation maximale a aussi été réduite de 50 km/h à 40 km/h.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

L'inclusion d'une bande végétale a permis l'ajout d'arbres et de plantations pour lutter contre les îlots de chaleurs et mettre en valeur la nature dans le paysage du quartier. Un nouveau mobilier a également été installé.

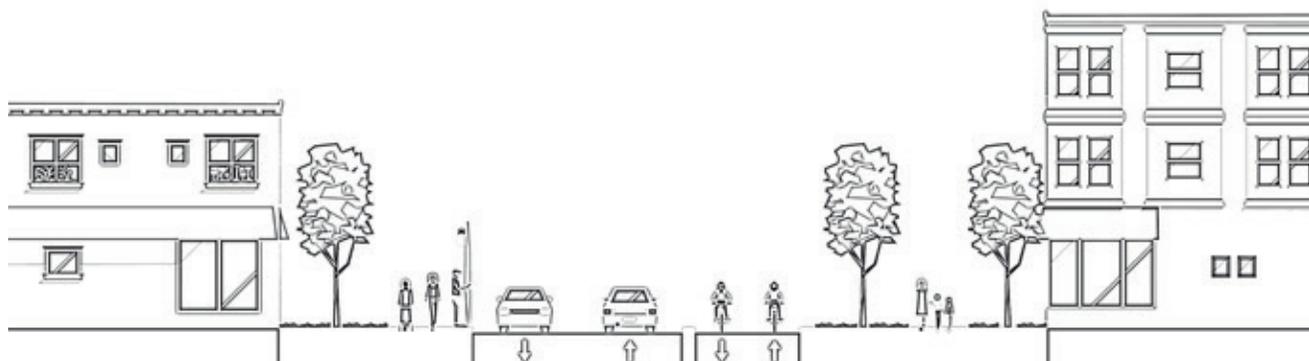
DÉFI RENCONTRÉ : L'ACCÈS AU STATIONNEMENT

La piste cyclable ne rejoint pas le chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore comme le prévoyait le plan initial. Les membres du conseil municipal pointe-clairais voulaient assurer un accès aux espaces de stationnements sur rue pour les clients du marché public l'été. La piste est interrompue à l'angle de l'avenue Lanthier.

ÉLÉMENT CLÉ : LE CONCEPT DE RUE CONVIVIALE

Les concepts de rue conviviale et de rue partagée figurent au [Plan particulier d'urbanisme \(PPU\) du village de Pointe-Claire](#), à l'objectif 5.1. : amélioration de la mobilité et de l'accessibilité. Ils apparaissent également dans le [Programme particulier d'urbanisme \(PPU\) du village Valois](#) et le [Plan directeur du réseau cyclable de Pointe-Claire](#).

En coupe, au coin de l'autoroute 20



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Chemin de la Canardière Québec

DES RUES INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

857 m

COÛT TOTAL

5,2 M\$

COÛT PAR KM

6 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photo : Ville de Québec

La Ville de Québec s'est dotée d'une [politique de Rues conviviales](#) en 2017, une première au Québec. Elle a vu le jour afin de « créer un réseau de transport efficace et équitable qui encourage les déplacements actifs et multimodaux, qui augmente le confort et le sentiment de sécurité, qui soutient le développement durable et qui favorise le vivre ensemble. » Cette nouvelle approche se décline selon trois axes d'aménagement, soit actifs, verts et hivernaux.

Le réaménagement du Chemin de la Canardière s'intègre dans l'aménagement de la Place Limoilou à l'intersection de la 6^e Rue, du Chemin de la Canardière et de la 3^e Avenue à Québec. Le réaménagement a été réalisé à la suite d'une démarche participative. Celle-ci a été organisée afin de recueillir les impressions des citoyens et des commerçants lors de deux éditions estivales d'installations temporaires en 2015 et 2016.

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Le projet met en place des intersections sécurisées par l'ajout de traverses piétonnes raccourcies aux intersections. Les obstacles (lampadaires, poubelles, etc.) ont été déplacés afin de faciliter les déplacements à pied et le déneigement.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Des plaques podotactiles aux intersections facilitent les déplacements pour les usagers à mobilité réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Des bandes cyclables sont implantées de part et d'autre de la chaussée. Elles permettent de relier les axes cyclables de la 3^e Avenue et de la 8^e Avenue.

TRANSPORTS COLLECTIFS

La ligne d'autobus 19 du Réseau de transport de la Capitale (RTC), établie en 2016, dessert le Chemin de la Canardière pour relier Limoilou avec la haute-ville de Québec.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Le projet comprend du nouveau mobilier urbain, tel que des bancs, des poubelles, des barrières protectrices et des supports à vélo ainsi qu'un nouveau système d'éclairage. Des plantations d'arbres et des bandes végétales améliorent la qualité du paysage et réduisent l'effet des îlots de chaleur.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

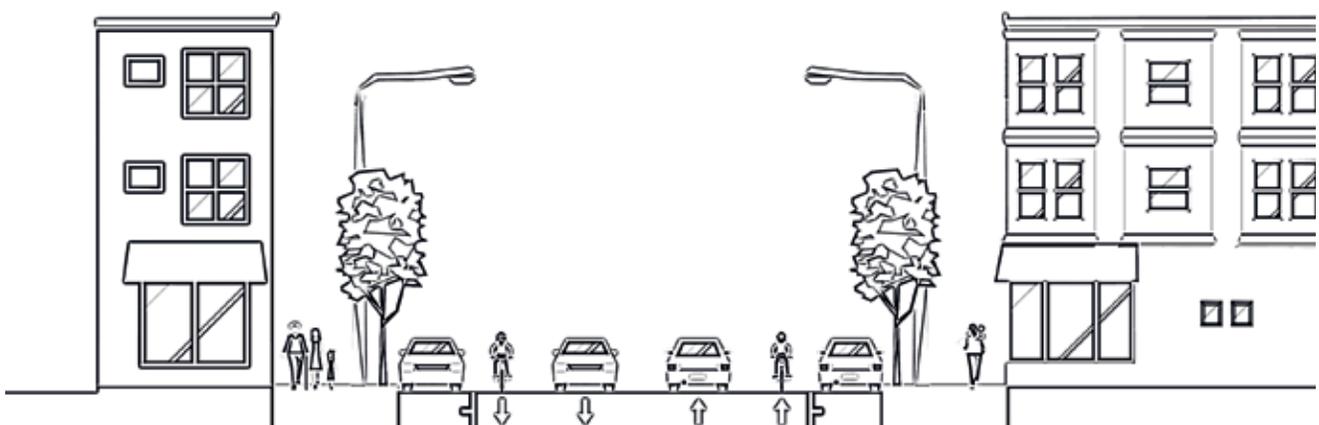
En novembre 2016, les propositions préliminaires ont été présentées aux citoyens et aux commerçants afin de recevoir leurs commentaires et leurs idées de bonifications sur le projet.

ÉLÉMENTS CLÉS : CLASSIFICATION DES RUES

L'approche de rues conviviales adoptée par la Ville de Québec est soutenue par une diversité de plans de développement urbain mis en œuvre depuis 2008. Ces outils comprennent le [Guide de conception géométrique des rues](#) (2008), le [Guide pratique sur l'accessibilité universelle](#) (2010), le [Plan de mobilité durable](#) (2011), la [Vision du développement de l'art public](#) (2013), la [Vision de l'arbre](#) (2015), la [Vision des déplacements à vélo](#) (2016), ainsi que l'[Étude de faisabilité Tramway / SRB](#) (2015).

De plus, la Ville de Québec est la première en Amérique du Nord à élaborer une méthode d'« analyse multicritères cartographiée » pour classer les rues dans le but d'identifier les rues propices à l'approche de rues conviviales.

En coupe, au coin de la 6^e Rue



Chaussée totale : +/-20 mètres

Rue Notre-Dame Repentigny

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

800 m

COÛT TOTAL

3 M \$ (côté nord)
8,4 M \$ (côté sud)

COÛT PAR KM

14,2 M \$

ANNÉES DE RÉALISATION

2016 (côté nord)
2019 (côté sud)

AVANT



Photo : Google Streetview

PROJECTION



Photo : Ville de Repentigny

Entre 2016 et 2019, la Ville de Repentigny procédait à un réaménagement de la rue Notre-Dame entre les intersections du boulevard Notre-Dame-des-Champs jusqu'à la rue D'Iberville. Le projet vise à accélérer le temps de passage des autobus en créant une voie réservée afin de rendre plus fluides les déplacements de plus de 1 400 usagers quotidiens du transport collectif. Cette section est identifiée dans le *Plan d'urbanisme de Repentigny* - 2015 comme secteur clé pour créer un axe est-ouest au réseau cyclable local, mais aussi pour compléter le tronçon de la Route verte prévue au *Plan du Réseau vélo métropolitain*. En plus de faire partie des principaux corridors de transports collectifs locaux et métropolitains de la ville, ce tronçon longe la Place Repentigny, un pôle commercial d'envergure régionale.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

En plus du trottoir déjà existant du côté sud de l'emprise, un sentier polyvalent bordé par une bande végétale sera ajouté du côté nord. Un pavé uni sera posé pour signaler les passages pour piétons de l'intersection du boulevard Notre-Dame-des-Champs et la rue Notre-Dame.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Des bateaux pavés sont prévus à toutes les intersections. Le sentier polyvalent répond aussi à l'idée de créer un parcours sans obstacle pour les personnes à mobilité réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

L'amélioration principale est l'implantation d'un sentier polyvalent permettant de relier le réseau cyclable repentignois à la Route verte. Il répondra ainsi aux enjeux et aux objectifs du *Plan directeur de transport de la Ville*, qui vise le développement du transport actif.

TRANSPORTS COLLECTIFS

L'aménagement inclura l'ajout d'une voie réservée au transport collectif et permettra de réduire les temps de parcours entre Repentigny et Montréal. Cette portion du projet est conçue en partenariat avec EXO, l'organisme public qui opère les autobus et les trains de banlieue.

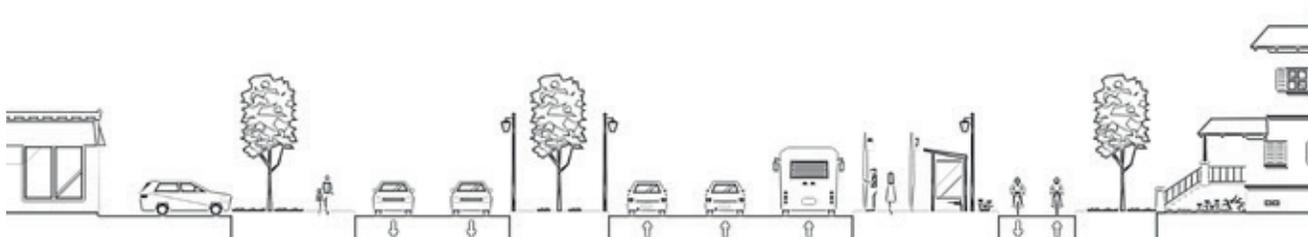
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

La préservation des arbres matures représente actuellement un défi d'aménagement, mais ils constitueront un atout pour la qualité paysagère du site. L'ajout d'un terre-plein avec des arbres et des bacs de plantations contribuera à mettre en valeur la nature dans le quartier. L'inclusion de conifères, de feuillus et de graminées de chaque côté du sentier polyvalent permettra de réduire l'effet d'îlot de chaleur.

DÉFI RENCONTRÉ : LE PHASAGE DES TRAVAUX

Le volume de circulation important, 20 000 véhicules par jour, empêche la fermeture complète pour le chantier de réaménagement. Ainsi, les travaux seront réalisés en différentes phases afin de conserver une fluidité au sein de cet axe clé de Repentigny. Une importante stratégie de communication est mise en place notamment pour informer la population des itinéraires de contournement à utiliser.

En coupe, au coin du boulevard Notre-Dame-Des-Champs



Chaussée totale : +/- 25 mètres

Rue Plourde Rivière-du-Loup

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

1,1 km

COÛT TOTAL

1,5 M \$

COÛT PAR KM

1,4 M \$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photo : Ville de Rivière-du-Loup

En 2018, la Ville de Rivière-du-Loup réaménageait la rue Plourde entre les rues Villeray et des Plateaux. Les élus, urbanistes et ingénieurs louverivois avaient comme objectif d'apaiser la vitesse de circulation en rétrécissant la chaussée et en réduisant le champ visuel des automobilistes sur cette rue résidentielle qui était souvent le théâtre d'excès de vitesse.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

De nouveaux trottoirs ont été créés sur cette rue où l'espace piétonnier était auparavant délimité par un marquage au sol. Un sentier polyvalent surélevé et de 3 m de largeur a été implanté. Une bande végétale a permis une meilleure séparation entre les usagers des modes de transport actifs et les véhicules. Aux intersections, l'inclusion de bateaux pavés assure l'accessibilité des trottoirs.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Le sentier polyvalent surélevé par rapport à la chaussée garantit maintenant un lien cyclable sécuritaire entre la rue des Plateaux et les environs du boulevard Cartier.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le rétrécissement de largeur de la chaussée, l'ajout d'arbres, l'implantation de saillies de trottoir et la présence d'espaces de stationnement sur rue incitent à la réduction de vitesse de circulation. Également, dans le cadre d'un projet pilote, la vitesse de circulation maximale a été abaissée de 50 km/h à 40 km/h. Grâce à l'ensemble de ces mesures, la vitesse de circulation moyenne a été réduite de 65 km/h à 45 km/h.

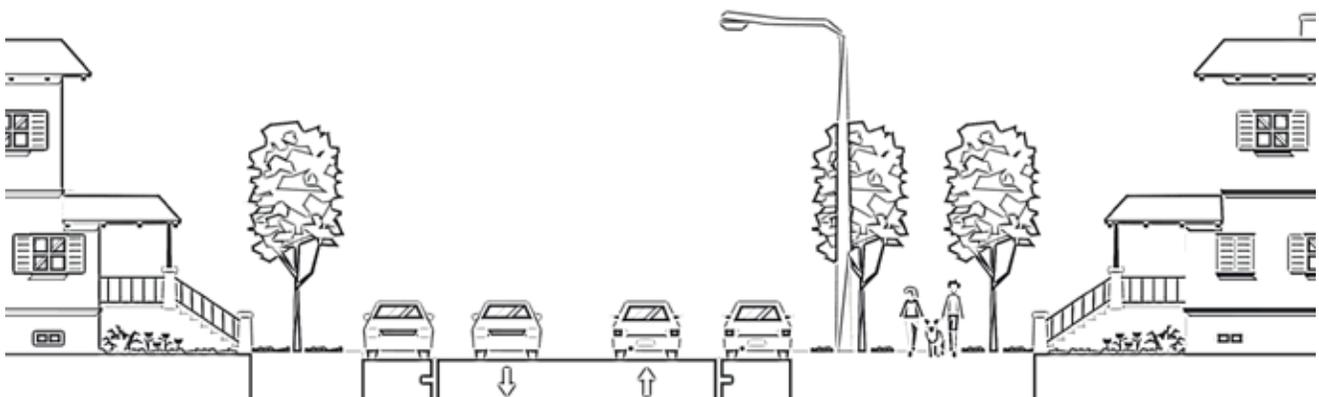
AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

En plus d'une cinquantaine d'arbres, l'ajout de lampadaires et de plantations dans les saillies contribue à rendre l'espace public plus agréable et confortable.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

La tenue d'une séance d'information a permis aux élus de relever l'intérêt des participants pour une diminution de la vitesse de circulation. Après le réaménagement, l'impact sur le niveau de sécurité a été évalué à l'aide d'un sondage auprès des résidents.

En coupe, au coin de la rue Villaray



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Rue Turgeon Sainte-Thérèse

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

800 m

ANNÉES DE RÉALISATION

2019-2022

AVANT



Photo : Google Street View

PROJECTION



Photo : Ville de Sainte-Thérèse

Entre 2019 et 2022, la Ville de Sainte-Thérèse revitalisera la rue Turgeon entre les rues Dubois et Joseph-Hamelin. La section se situe au cœur du noyau villageois d'origine, le Village, un secteur alliant une atmosphère patrimoniale et une vocation commerciale. En plus d'enfourer le réseau électrique, ces travaux prévoient l'aménagement d'une nouvelle place publique près de la gare Sainte-Thérèse et le réaménagement de certaines intersections. La planification du projet est intégrée à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) au cœur de l'aire de *transit-oriented development* (TOD) prévue autour de la gare intermodale de Sainte-Thérèse du train de banlieue EXO Saint-Jérôme/Montréal.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

En plus d'un élargissement des trottoirs (de 1,2 à 1,7 m), la pose de pavés de béton et le marquage des passages pour piétons contribueront à la création d'un environnement plus confortable et sécuritaire. La séparation des modes de transport actifs par l'implantation de trottoirs et de pistes cyclables unidirectionnelles à des niveaux différents assurera le confort de tous. Un dispositif lumineux sera ajouté à l'intersection des rues Turgeon et Napoléon pour accroître la visibilité du passage pour piétons.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'ajout de plaques podotactiles à certaines intersections vise à aider les personnes aveugles ou malvoyantes à identifier le seuil vers la chaussée. Le rétrécissement de la largeur de la chaussée aux intersections permettra de diminuer la distance à parcourir pour les piétons. Des bateaux pavés seront également présents aux intersections.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

L'intention est le raccordement du futur axe cyclable à la Route verte. La rue, actuellement munie d'une piste cyclable bidirectionnelle, sera réaménagée. Des pistes unidirectionnelles seront ajoutées de part et d'autre de la chaussée pour réduire les possibilités de conflit avec les autres usagers de la route.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

De nouvelles saillies de trottoirs aux intersections contribueront à réduire la vitesse de la circulation, augmenteront la visibilité des piétons et réduiront la distance à traverser.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

La rue sera bordée de bandes végétales, comprenant arbres, plantes et aires gazonnées et de nouveaux bancs et supports à vélo. Ces ajouts participeront à embellir et verdir le secteur.

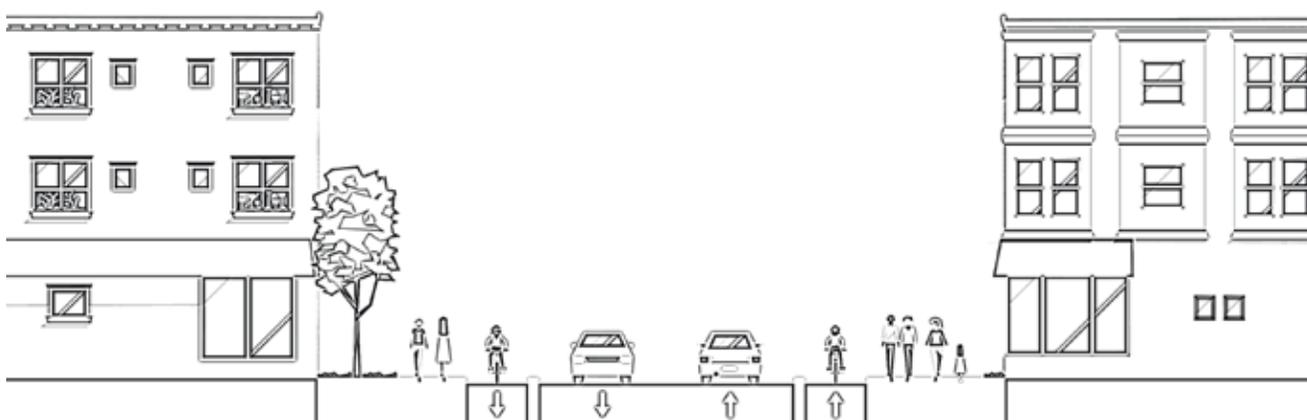
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

La Ville a organisé des rencontres afin d'échanger avec les citoyens, les commerçants et les différents partenaires sur les enjeux liés aux mesures d'atténuation des impacts des travaux. Le rapport disponible en [ligne](#) rend publiques les différentes propositions.

ÉLÉMENT CLÉ : UNE CONSULTATION POUR UN SECTEUR TOD

Le réaménagement prévu s'est inspiré de la consultation publique de juin 2016, autour du thème *Rêvons notre ville*. À cette occasion, les Thérésiens ont pu échanger au sujet de leur vision et de leurs aspirations pour la conception du secteur TOD (*transit-oriented development*).

En coupe, au coin de la rue Dubois



Chaussée totale : +/- 10 mètres

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

ANNÉES DE RÉALISATION

2018-2019

AVANT



Photo : Google Street View

PROJECTION



Photos : Ville de Saint-Eustache

Ce projet de réaménagement du Vieux-Saint-Eustache se concentre sur la rue Saint-Eustache et l'intersection avec la rue Saint-Louis. Un petit tronçon de la rue Saint-Louis autour de l'intersection sera rénové tandis que la rue Saint-Eustache, entre la rue Saint-Louis et la rue du Moulin, sera convertie en rue partagée. La Ville de Saint-Eustache souhaite favoriser la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes, renforcer le dynamisme commercial et augmenter l'attractivité du secteur.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Les améliorations incluront des trottoirs et des traverses piétonnes en pavé uni. Des bollards amovibles aux intersections augmenteront la sécurité des déplacements et offriront une flexibilité lors d'événements publics tels que le marché public hebdomadaire estival.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les trottoirs le long de la rue Saint-Eustache et autour de l'intersection avec la rue Saint-Louis seront mis à niveau avec la chaussée et munis de plaques podotactiles afin de faciliter les déplacements et la navigation des personnes ayant une vision réduite.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Il n'y aura pas d'infrastructure dédiée spécifiquement aux cyclistes. Le concept de rue partagée invitera les usagers à mieux partager la chaussée en l'absence de délimitation de voies.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les arrêts d'autobus sur les rues Saint-Louis et Saint-Eustache bénéficieront de bancs et de poubelles. La Ville tente d'y implanter des abribus en collaboration avec Exo.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

La présence d'arbres en bordure de la rue contribuera à réduire le champ de vision des automobilistes, qui adaptent leur conduite en conséquence. La rue sera également aménagée avec du pavé uni.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Des végétaux en bacs et des bandes de plantation augmenteront le verdissement. L'addition de mobilier urbain comme des bancs et des poubelles s'ajoute à l'installation de lampadaires avec haut-parleurs intégrés qui bonifieront l'éclairage et l'ambiance sonore de la rue. De plus, des bollards à éclairage solaire intégrés seront placés de façon à protéger les bandes de plantation.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Les citoyens et les commerçants ont été impliqués en 2014 et 2015 pour des rencontres de consultation sur le [Programme particulier d'urbanisme du Vieux-Saint-Eustache](#).

ÉLÉMENT CLÉ : LABORATOIRE URBAIN « ESPACE PARTAGÉ »

Entre 2014 et 2017, la Ville a expérimenté, par voie de [laboratoires urbains](#), des aménagements temporaires, transitoires et animés afin de tester les possibilités de réaménagement en collaboration avec les citoyens, les commerçants et les visiteurs. Une campagne de promotion de l'achat local « [Nos portes sont grandes ouvertes](#) » a été lancée pour soutenir les commerces touchés par le chantier des travaux.

En coupe, au coin de la rue Lemay



Rue Saint-Maurice Trois-Rivières

Nouveau

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue locale

LONGUEUR DU PROJET

1,3 km

COÛT TOTAL

6,4 M \$

COÛT PAR KM

4,9 M \$

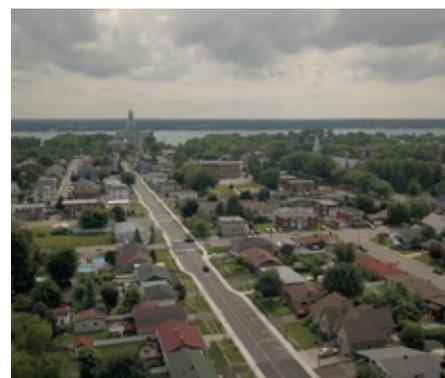
ANNÉES DE RÉALISATION

2017-2018

AVANT



APRÈS



Photos : Ville de Trois-Rivières

Entre l'été 2017 et l'été 2018, la Ville de Trois-Rivières mettait en œuvre un projet de réaménagement sur la rue Saint-Maurice entre le boulevard Sainte-Madeleine et le chemin des Sources. Le projet visait à tester de nouveaux modes de gestion des eaux pluviales et d'aménagement paysager pour innover en matière de développement durable et d'adaptation aux changements climatiques. Ce projet pilote s'inscrit dans le premier [plan municipal d'adaptation au changement climatique au Québec](#). La Ville s'est aussi récemment engagée à favoriser la sécurité piétonne en proposant une [réflexion en 10 axes sur ce thème](#).

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

Le projet mettait en place des intersections sécurisées par l'ajout de passages pour piétons raccourcis aux intersections reposant sur l'aménagement de saillies de trottoir et l'élargissement des trottoirs. Les descentes de trottoir aux intersections, le marquage au sol et des passages pour piétons plus courts favorisent l'accessibilité universelle.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Les espaces de stationnement en alternance sur un côté de la rue de même que le rétrécissement de la largeur de la chaussée contribuent à réduire la vitesse de circulation. Des relevés de vitesse avant et après la réalisation des travaux ont permis de révéler une baisse de la vitesse effective de circulation.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

La plantation de 136 arbres, de 18 000 plantes vivaces et d'un millier d'arbustes vise à réduire les îlots de chaleur et à embellir la rue en plus de contribuer à l'absorption de l'eau pluviale dans le sol. [L'étude de faisabilité](#) prévoyait une baisse des eaux de pluie envoyée au réseau d'égouts.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Deux consultations publiques ont été menées auprès des citoyens du secteur. Elles ont permis d'orienter et de bonifier le projet, afin que les problématiques ciblées par les citoyens soient corrigées. Ces consultations ont également laissé place à des échanges d'idées et de perceptions du projet par les citoyens. Plusieurs sceptiques ont ainsi été ralliés à l'idée d'un milieu de vie transformé, plus sécuritaire et plus respectueux de l'environnement.

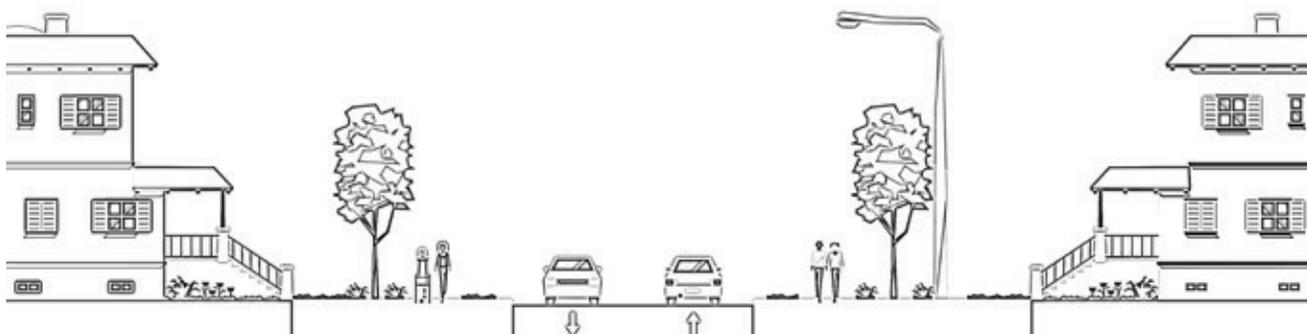
DÉFI RENCONTRÉ : LA GESTION DE L'EAU

L'équipe pluridisciplinaire de la Ville s'est enrichie de partenaires de l'Université de Montréal, de Polytechnique Montréal et d'Ouranos - un consortium sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques. Le réaménagement de la rue Saint-Maurice a permis de créer 54 îlots de biorétention couvrant plus de 3600 m². Ces îlots sont constitués d'un substrat spécialement conçu pour permettre à l'eau de pluie de percoler lentement. La Ville propose des [documents](#) explicatifs et une vidéo qui présente les nouveaux aménagements et sensibilise les citoyens aux pratiques de gestion optimale des eaux pluviales.

ÉLÉMENT CLÉ : PRIX DE RECONNAISSANCE

La Ville de Trois-Rivières est lauréate du Mérite Ovation municipale 2019 catégorie « Aménagement et développement durable » pour le projet de la rue Saint-Maurice. Également, l'Association des ingénieurs municipaux du Québec a décerné le prix Génie-Mérites 2018 aux ingénieurs Alexis Petridis et Nathalie Houle de la Ville de Trois-Rivières.

En coupe, au coin de la rue Latreille



Chaussée totale : +/- 10 mètres

Rue Notre-Dame Est Victoriaville

DES RUES
INSPIRANTES

Un inventaire
pour passer
à l'action

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

800 m

COÛT TOTAL

6 M\$

COÛT PAR KM

8,5 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2017

AVANT



Photo : Google Street View

APRÈS



Photo : Ville de Victoriaville

La rue Notre-Dame Est, entre le boulevard des Bois-Francis et la rue de Bigarré, a été réaménagée en deux phases en 2016 et 2017. Ce réaménagement a été réalisé afin de soutenir l'activité économique et revitaliser le centre-ville de Victoriaville. Une fermeture temporaire de la rue avec des activités familiales et un spectacle ont servi à souligner le début des travaux. L'engouement pour le nouvel aménagement a amené la Ville à réfléchir sur la piétonnisation momentanée et événementielle.

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES

L'une des deux voies de stationnement a été retranchée, le trottoir a été élargi et les obstacles dégagés pour accorder plus de place aux piétons. Les trottoirs et les traverses piétonnes, ainsi que les voies de stationnement, ont été revêtus de pavé uni.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

La faible dénivellation des trottoirs tout au long de la chaussée, les plaques podotactiles ainsi que la mise à niveau des traverses piétonnes ont favorisé l'accessibilité universelle et facilité les déplacements piétons pour tous. De plus, des espaces de stationnement pour triporteurs munis de bornes de recharge ont été installés.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Bien qu'il n'y ait pas de bande ou de piste cyclable sur la rue, l'apaisement de la circulation facilite les déplacements à vélo. Vingt-sept supports à vélo ont été ajoutés pour encourager les déplacements à vélo. Il est prévu d'en ajouter plus en raison d'une demande élevée.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Les arrêts TaxiBus (le service de transport collectif principal de Victoriaville) le long de la rue n'ont pas été réaménagés d'une façon particulière.

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'élargissement des trottoirs et l'aménagement d'intersections plus serrées (en comparaison aux autres dans le secteur) aident à apaiser la circulation. Après le réaménagement, il a été constaté que la vitesse moyenne est de 30 km/h, bien que la limite permise soit de 50 km/h.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MOBILIER

Les trottoirs élargis ont permis un ajout de verdissement et d'arbres, de bancs et de bacs de tri sélectif. Les lampadaires ont un design distinctif pour donner une identité visuelle au centre-ville. Le nouvel éclairage peut changer de couleurs selon l'événement (ex. Noël, Fête nationale du Québec, etc.). Le système de son a aussi été renouvelé pour offrir aux passants de la musique.

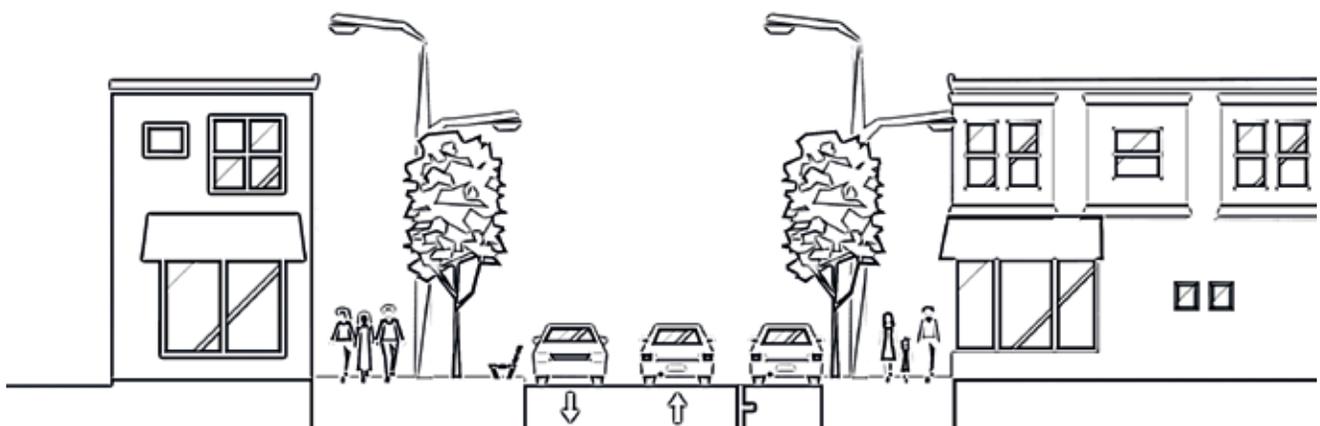
DÉMARCHE PARTICIPATIVE

En 2015, les citoyens et les commerçants locaux ont pu s'impliquer à travers des activités de consultation publique durant des événements, tels que des braderies, ainsi que sur le site web monidee.ca et grâce à la Société de développement commercial.

DÉFI RENCONTRÉ : LE STATIONNEMENT

La faible dénivellation entre le trottoir et la chaussée cause un problème lorsque des gens se stationnent en empiétant sur le trottoir. Plusieurs contraventions ont été émises pour assurer le respect de l'espace destiné au stationnement. Toutefois, la Ville n'envisage pas l'installation de bollards pour autant.

En coupe, au coin de la rue St-Dominique



Chaussée totale : +/-15 mètres

RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES

LE JEU DES RUES CONVIVIALES

Une rue, plusieurs usages. Quels choix ferez-vous ? Avec les contraintes d'espace qui leur sont clairement présentées, les participants travaillent ensemble à faire des choix, parfois difficiles, pour construire une rue qui reflète une vision partagée. L'outil est destiné aux professionnels de l'aménagement qui souhaitent interagir avec les usagers d'une rue afin d'imaginer des solutions innovantes pour favoriser la mobilité durable.



Procurez-vous le jeu et travaillez avec notre équipe pour animer des séances de travail : www.ecologieurbaine.net

NOS QUARTIERS EN SANTÉ, PARLONS-EN !

Un mouvement pour des communautés canadiennes en santé !

Cette publication met en lumière des chiffres essentiels en matière d'enjeux pour des milieux de vie actifs et en santé : des données fiables et probantes sur la santé, l'économie, l'équité et l'environnement, ainsi que des pratiques inspirantes mises en oeuvre d'un océan à l'autre.



UrbanismeParticipatif.ca/outils/nos-quartier-en-sante-parlons-en



BOÎTE À OUTILS URBANISME PARTICIPATIF

Explorez cette boîte à outils et laissez-vous inspirer afin de démarrer un projet d'urbanisme participatif dans votre quartier.

UrbanismeParticipatif.ca/outils



BOÎTE À OUTILS DÉVELOPPER LE POUVOIR D'AGIR

Découvrez comment influencer les politiques soutenant l'aménagement de communautés équitables et en santé au Canada.

UrbanismeParticipatif.ca/boite-outils-developper-le-pouvoir-dagir



**BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE**

UrbanismeParticipatif.ca