

# EXEMPLE D'UN COMPTE-RENDU DE RÉSULTATS ATELIER DE VALIDATION DES SCÉNARIOS DE RUE PUBLIQUE ET UNIVERSITÉ MCGILL

Repenser/Rethink Saint-Viateur  
Résumé des réponses de la population locale  
à des propositions d'interventions d'aménagement le long de Saint-Viateur

Août 2011

Toute forme de reproduction et de diffusion des **outils du projet QVAS**  
est encouragée à condition d'en mentionner respectueusement la source.



## REPENSER // RETHINKING ST-VIAEUR

*Résumé des réponses de la population locale à des propositions d'interventions d'aménagement le long de Saint-Viateur*

Préparé par Jill Lance, Darren Veres, Andréa Cohen et Nik Luka pour l'organisation communautaire RuePublique et pour l'Alliance de recherche Universités-Communautés "Des mégaprojets au service des communautés".

Montréal, août 2011





# Survол du rapport

Repenser // Rethinking St-Viateur est un projet de recherche inspiré par la communauté et mené par le McGill Urban conception Research Group (MUDRG). Ce projet cherche à recueillir les connaissances locales sur le milieu de vie (“local place knowledge”) dans le but de les intégrer à un processus de conception urbaine itératif et avec l’objectif de réimaginer la rue Saint-Viateur, à Montréal, pour en faire une rue plus accueillante pour les piétons et les cyclistes.

MUDRG est une initiative de recherche et de conception collaboratives de l’École d’urbanisme et d’architecture de l’Université McGill. MUDRG explore les façons dont les urbanistes et les designers urbains peuvent recueillir et se servir des connaissances locales dans le processus de conception d’espaces publics de haute qualité. MUDRG sollicite les résidents locaux à échanger leurs idées et leurs préoccupations par rapport à l’espace public et la conception à l’échelle du quartier. Le projet Repenser // Rethinking St-Viateur a également pour but d’inspirer la pensée créative et d’offrir des opportunités pour l’engagement civique et la collaboration du public à l’échelle du quartier. MUDRG considère la rue Saint-Viateur comme étant un point de départ pour des efforts plus larges de ré-imagination des rues - à la fois dans l’arrondissement du Plateau Mont-Royal et dans la Ville de Montréal – dans le but d’en faire des espaces publics dynamiques, sécuritaires et accueillants pour tous.

Le projet Repenser // Rethinking St-Viateur s’est développé en réponse à l’intérêt exprimé par le groupe communautaire Car-Free Mile End sans voitures (CFME), depuis renommé RuePublique. RuePublique est une organisation bénévole et communautaire qui comprend des résidents locaux et des propriétaires d’entreprises qui cherchent à améliorer la qualité de vie dans le quartier Mile End. L’objectif principal de RuePublique est de faire de la rue Saint-Viateur une rue propre et sécuritaire qui soit complètement accessible aux piétons et aux cyclistes. Le groupe cherche également à conscientiser la population sur des problèmes à plus grande échelle tels le réchauffement climatique, la dépendance énergétique et la déplétion des ressources, la pollution de l’air, la pollution par le bruit ainsi que le danger physique que représente la circulation automobile.

RuePublique a récemment changé de nom (anciennement Car-Free Mile End sans voitures) en réponse aux commentaires reçus dans le cadre du projet de recherche Repenser // Rethinking St-Viateur et sera bientôt une organisation sans but lucratif reconnue et inscrite au niveau provincial.

Même si le partenariat du projet Repenser // Rethinking St-Viateur est principalement entre MUDRG et RuePublique, deux autres organisations communautaires se sont impliquées dans le projet: le Centre d’écologie urbaine de Montréal et le Comité des Citoyens du Mile End.

Les résultats de la première étape du projet Repenser // Rethinking St-Viateur (menée entre l’été 2009 et l’été 2010) démontrent le très fort appui des populations locales pour des interventions urbaines spécifiques ayant pour but l’amélioration de la qualité de l’espace public sur Saint-Viateur, dont plusieurs peuvent être mises sur pied de façon relativement facile et peu coûteuse à court et à moyen termes.

Ce document présente les résultats de la recherche dont une synthèse final, une stratégie préliminaire de mise en oeuvre des actions et des recommandations pour le futur. Ces données font partie du rapport de recherche complété en juillet 2011.

Le rapport de recherche sur le projet est actuellement en train d’être traduit en français et sera disponible sur le site Internet de RuePublique d’ici la mi-octobre 2011.

## Principaux résultats

Les résultats de la recherche démontrent que les personnes qui utilisent la rue Saint-Viateur s’intéressent à et sont le plus concernés par les problèmes reliés au transport et à la sécurité ainsi qu’aux espaces publics et au verdissement. Ces thématiques sont parallèles à celles de RuePublique et de l’arrondissement du Plateau Mont-Royal.

À travers la recherche, l'analyse et la synthèse des résultats durant l'été 2010, MUDRG a identifié cinq principaux thèmes d'intérêt public, qui peuvent être traduits par les actions suivantes, proposées pour considération à l'arrondissement du Plateau Mont-Royal:

1. Verdir la rue
2. Aménager plus d'espaces pour s'asseoir
3. Aménager en faveur des piétons
4. Mieux accommoder les vélos
5. Aménager la Place de l'église Saint-Michael

La plupart des actions proposées ci-dessus pourraient être accomplies de façon simple, directe et relativement peu coûteuse, à l'exception de l'aménagement de la Place de l'église Saint-Michael. Les participants au projet de recherche avaient des inquiétudes par rapport aux altérations importantes de la rue. Leur intérêt était donc limité aux modifications de petite taille dans des endroits spécifiques ayant pour but d'améliorer la qualité de l'espace public et de mettre l'accent sur les besoins des piétons et des cyclistes.

## Processus

Entre octobre 2009 et août 2010, MUDRG a utilisé une variété de méthodes de collecte des connaissances locales sur le milieu de vie (local place-knowledge) et a présenté l'opportunité aux membres de la communauté de donner leur avis et d'échanger leurs idées sur la façon de faire de Saint-Viateur une rue

plus accueillante et chaleureuse pour les personnes qui y habitent et qui l'utilisent.

Le processus a suivi un cycle de quatre étapes, certaines se chevauchant:

1. Questionnaire en ligne 1 (Q1);
2. Atelier Conception et vision communautaire (ACVC);
3. Questionnaire en ligne 2 (Q2); et
- 4) Kiosque sur rue.

MUDRG a d'abord recueilli les opinions de la communauté à travers un sondage en ligne exhaustif, dont les données ont été analysées et synthétisées. Ces informations ont ensuite été présentées au public pour en discuter lors de l'atelier Conception et vision communautaire, d'un kiosque interactif et un deuxième questionnaire en ligne.

# Remerciements

Plusieurs personnes ont contribué de différentes manières au projet Repenser // Rethinking St-Viateur. Amis, collègues, superviseurs et le grand public ont rendu ce projet possible par leur participation et leur support tout au long du projet.

Les membres de RuePublique ont procuré le momentum pour Repenser // Rethinking St-Viateur et été une source constante de motivation pour l'équipe de recherche MUDGR. L'intérêt et l'engagement de RuePublique à rendre les rues du quartier Mile End plus accueillantes pour les piétons et les cyclistes ont rendu possible ce projet de recherche.

Le projet a été assigné à l'équipe MUDRG en 2010. Ses membres, Darren Veres, Andrea Cohen et Jill Lance ont donc eu la responsabilité de diriger chacune des étapes du projet de recherche. Le résultat de leur travail, à la fois collectif et individuel, est présenté dans ce document. Plus spécifiquement, Darren Veres a dirigé la création et la gestion des questionnaires en ligne et l'analyse préliminaire

des données. Andrea Cohen a produit la majorité des images présentées dans ce rapport, incluant la carte de la rue Saint-Viateur et les scénarios d'interventions proposées. Elle a également été en charge de la création du kiosque sur rue. Jill Lance a coordonné les activités ayant eu lieu à chaque étape du projet, a produit une analyse approfondie des données et compilé les résultats du processus de recherche dans ce rapport à des fins de distribution au grand public.

Le professeur Nik Luka a créé le protocole de recherche qui est devenu le projet Repenser // Rethinking St-Viateur. En tant que superviseur, il a guidé les membres de l'équipe à chaque étape du projet. Sa conviction de l'importance des processus démocratiques pour favoriser la conception d'espaces urbains de qualité est à la base de ce projet de recherche.

Le projet Repenser // Rethinking St-Viateur a aussi contribué au projet de recherche-action ARUC (Alliance de recherche Universités-Communautés), des "Mégaprojets au service des communautés", financé par le Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (CRSH).

## Crédits photo: première page

La rue Saint-Viateur avec l'église Saint-Michael en arrière-plan et des cyclistes à l'avant. Crédit photo: Backpack Foodie, obtenu en ligne le 12 mars 2011: <http://www.flickr.com/photos/backpackfoodie/3766908253/sizes/l/in/photostream/>.

Classe d'aérosamba durant la fermeture de la rue. Crédit photo: Jill Lance.

Art de rue sur Saint-Viateur. Crédit Photo: Peter Gibson/Roadworthy (2005). Obtenu en ligne le 13 mars 2011: [http://citizenshift.org/ivy-st-viateur?term\\_tid=7](http://citizenshift.org/ivy-st-viateur?term_tid=7).

## Crédits photo: page 2

Vue de la rue Saint-Viateur à partir de l'Avenue du Parc. Crédit photo: MUDRG.

Cyclistes sur la rue Saint-Viateur. Crédit photo: Chris Dewolf, urbanphoto.net. Obtenu en ligne le 4 mars 2011: <http://www.flickr.com/photos/christopherdewolf/105514556/sizes/m/in/photostream/>.

Vue de la fermeture de la rue. Crédit photo: yeye joijoi. Obtenu en ligne le 4 mars 2011: <http://www.flickr.com/photos/73075452@N00/4914262957/sizes/m/in/photostream/>.



Social Sciences and Humanities  
Research Council of Canada

Conseil de recherches en  
sciences humaines du Canada

Canada



McGill







# Propositions d'aménagement

Les propositions d'aménagement présentées dans le Q2 et pendant le kiosque sur rue reposaient sur les résultats du Q1 et de l'Atelier Conception et Vision Communautaire (ACVC). Dans le cadre du Q2, on demandait aux participants d'indiquer s'ils étaient d'accord ou pas avec chaque proposition en répondant l'une des quatre réponses : « Oui », « Oui mais seulement en certains endroits », « Non » et « Je ne comprend pas ce qui est proposé et une proposition d'aménagement plus claire est nécessaire ». Au kiosque sur rue, les participants votaient en déposant des haricots dans les bocal correspondant aux scénarios qu'ils préféreraient.

De manière générale, la majorité des répondants a approuvé les interventions d'aménagement proposées. Des 15 interventions proposées, celles obtenant le plus de votes étaient liées à l'amélioration du domaine public par l'augmentation de la quantité de stationnement à vélo, d'arbres et de bancs publics.

La section suivante présente la réaction de la communauté face aux interventions d'aménagement proposées telles qu'obtenues dans le Q2.

Les participants au Q2 font écho à ceux de l'ACVC par leurs suggestions de lieux appropriés.

## 1. Stationnement à vélo

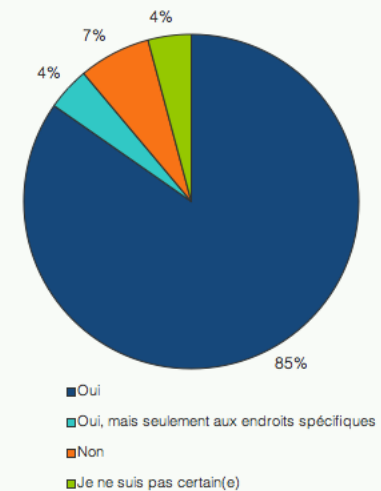
Un « enclos à vélo » est un stationnement à vélo de haute densité pour lequel un espace de stationnement automobile est utilisé pour des supports à vélo (Figure 1). Cette intervention pourrait augmenter le nombre de stationnement à vélo le long de la rue sans encombrer les trottoirs.

L'ajout d'enclos à vélo sur Saint-Viateur comblerait un besoin criant de stationnement à vélo, particulièrement durant l'été lorsque l'utilisation de la bicyclette augmente considérablement. Ces enclos seraient enlevés lors des mois d'hiver lorsque l'utilisation du vélo diminue et que le déblaiement de la neige est nécessaire.

La majorité des participants a appuyé l'idée d'augmenter le stationnement pour les bicyclettes en allouant certains espaces de stationnement automobile sur rue à des enclos à vélo de haute densité. : 89 % en faveur comparé à 7 % contre (Graphique 1).



Figure 1: enclos à bicyclettes



Graphique 1: Appui pour stationnement de bicyclette

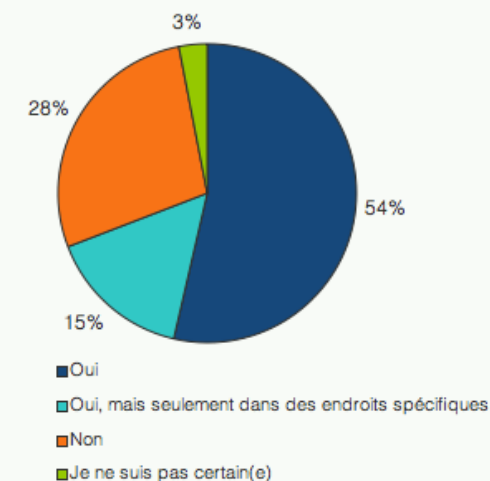
## 2. Stationnement de courte durée

Les résultats du Q1 ont révélé que la plupart des gens viennent sur Saint-Viateur pour de courtes durées ; près de 80 % des participants ne vont sur la rue que pour une heure ou moins par visite. Cette situation suggère la possibilité d'ajouter quelques places de stationnement de courte durée sur Saint-Viateur, permettant un roulement plus fréquent de visiteurs.

Les participants à l'Atelier Conception et Vision Communautaire (ACVC) ont proposé que les espaces de stationnement choisis soient limités à 15 minutes. Les espace devant la boulangerie de bagel Saint-Viateur et devant les cafés ont été choisis car ces commerces servent une clientèle continue qui ne fait que passer (Figure 2). Près de 70 % des participants au Q2 étaient en faveur de cette idée tandis que 23 % étaient contre (Graphique 2). Les participants au Q2 font écho à ceux de l' ACVC par leurs suggestions de lieux appropriés.



Figure 2: Stationnement à court terme



Graphique 2: Appui pour stationnement à court terme dans des locations clés

## 3. Rue à sens unique vers Saint-Urbain

La circulation de transit sur Saint-Viateur était un enjeu commun à la fois pour les participants au Q1 et ceux de l'ACVC. La circulation de camions entre Saint-Urbain et l'avenue du Parc a été identifiée comme une des préoccupations majeures des membres de la communauté.

Pour décourager la circulation de transit, les participants de l'ACVC ont suggéré la conversion de Saint-Viateur en une rue à sens unique vers l'est entre l'avenue du Parc et Saint-Urbain et vers l'ouest entre le boulevard Saint-Laurent vers Saint-Urbain (Figure 3). L'objectif de cette proposition était de trouver un moyen de favoriser uniquement les personnes se rendant sur Saint-Viateur en minimisant la circulation automobile sur l'ensemble de la rue.

Cette proposition est l'une de celles ayant obtenu les réponses les plus polarisées dans le Q2. Les participants sont partagés assez uniformément : 48 % ont répondu « Oui », 8 % « Oui en principe... » et 39 % ont indiqué « Non » (Graphique 3).

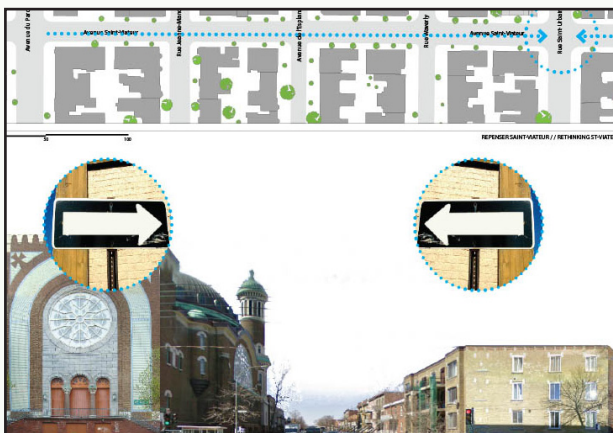
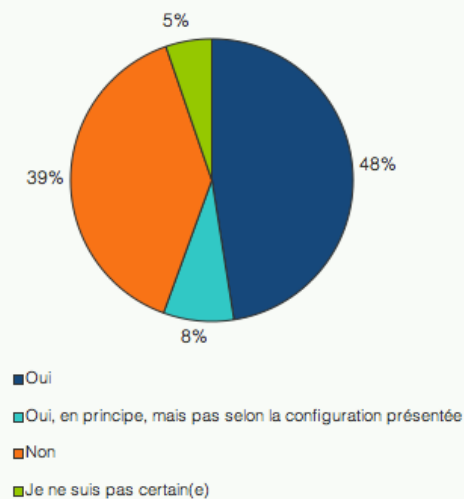


Figure 3: Rue sens unique vers Saint-Urbain



Graphique 3: Appui pour rue à sens unique vers Saint-Urbain

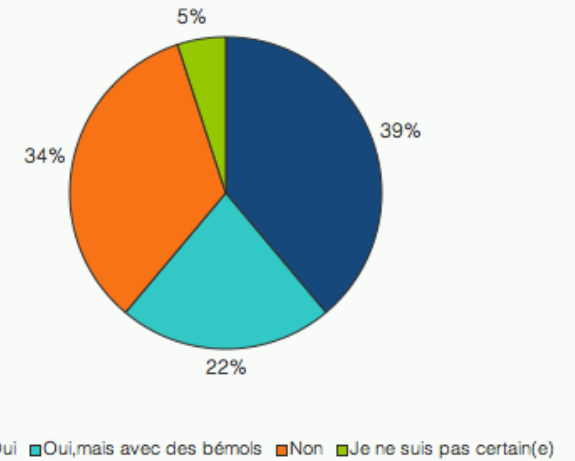
#### 4. Rue piétonne

La piétonnisation est vue comme une façon de désigner la rue comme part intégrale du domaine public (Figure 4). Le Q2 explique que l'utilisation de la bicyclette et de véhicules motorisés est généralement restreinte sur les rues piétonnes, à l'exception des véhicules d'urgence et de livraison. Cependant, il est possible de piétonniser une rue tout en permettant le passage aux cyclistes et même, dans certains cas, à la circulation locale, tel qu'illustré dans l'intervention "rue partagée" plus bas.

Bien que 72 % des répondants se soient déclarés en faveur de la piétonnisation de la rue Saint-Viateur, 22 % d'entre eux avaient certaines réserves sur la question. (Graphique 4). La plupart ont exprimé l'inquiétude que la rue devienne une destination touristique plutôt qu'une rue de quartier normale. D'autres ont manifesté la crainte que la fermeture permanente de la rue à la circulation motorisée entraîne des conséquences sur l'économie locale.



Figure 4: Rue piétonne



Graphique 4: Appui pour piétonnisation de la rue Saint-Viateur

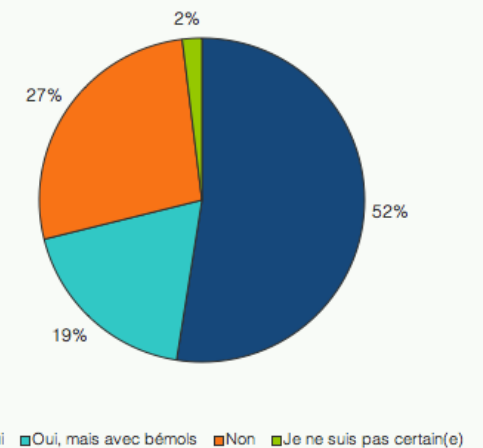
#### 5. Rue partagée (woonerf)

Une woonerf, ou "rue partagée" est une rue prioritairement piétonne mais pouvant accommoder l'ensemble des utilisateurs: les piétons, les cyclistes et les véhicules circulant à faible vitesse. Le but d'une woonerf est de faire de la rue un espace public favorisant les interactions sociales, les activités commerciales et les jeux des enfants tout en permettant aux cyclistes et à la circulation locale de passer.

Renseigné grâce au Q 1 et aux discussions s'étant tenues lors de l'ACVC, le MUDGR propose que l'espace entre la rue Waverly et la rue Saint-Urbain soit converti en une woonerf (Figure 5). Les répondants se sont déclarés davantage en faveur de ce concept que de celui de la rue piétonne, avec un pourcentage d'approbation de 71 % (malgré que 19 % d'entre eux aient exprimé avoir des réserves); 27 % des répondants n'aimaient pas le concept (Graphique 5).



Figure 5: Rue partagée



Graphique 5: Appui pour une rue partagée sur Saint-Viateur

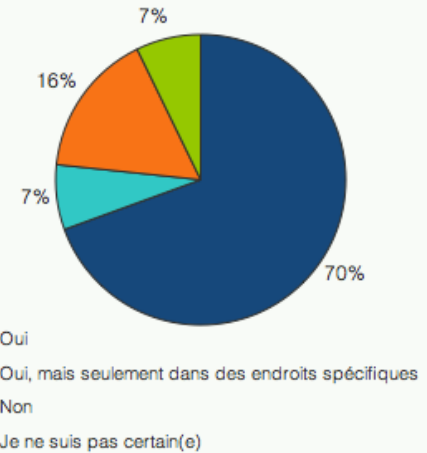
## 6. Intersections peintes

Les préoccupations par rapport à la sécurité des piétons et des cyclistes face à la circulation automobile sont fréquemment apparues parmi les commentaires des répondants du Q1. En réponse à ces préoccupations, les participants de l'ACVC ont proposé l'idée d'intersections peintes comme mesure d'apaisement de la circulation peu dispendieuse et centrée sur la communauté (Figure 6). Les couleurs sur les rues indiquent aux conducteurs que la rue fait partie d'un espace public et qu'il leur faut donc ralentir. En même temps, les designs vibrants de type mandala permettraient à la communauté locale d'exprimer leur sentiment d'appartenance par rapport à la rue Saint-Viateur et de réclamer la rue comme élément du domaine public.

La majorité des répondants du Q2 appuyait cette proposition, avec 77 % des répondants en faveur. Seulement 16 % d'entre eux étaient contre l'intervention proposée et 7 % ont indiqué ne pas comprendre le concept (Graphique 6).



Figure 6: Intersections peintes



Graphique 6: Appui pour des intersections peintes

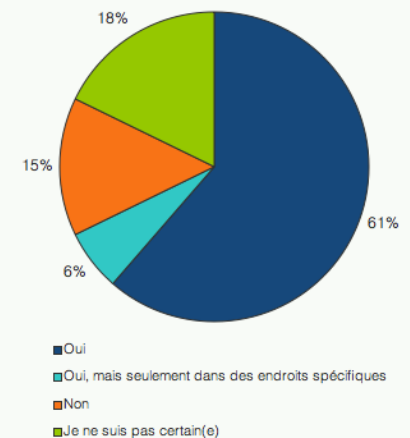
## 7. Traverses piétonnes surélevées à mi-chemin de l'intersection

Un autre mesure d'apaisement de la circulation proposée lors de l'ACVC est l'installation de traverses piétonnes qui relierait les ruelles qui croisent Saint-Viateur (Figure 7). Les traverses piétonnes surélevées permettraient aux piétons de traverser la rue à mi-chemin des intersections principales, ralentissant du même coup la circulation sur la rue tout en désignant les ruelles comme des routes possibles pour la circulation piétonne et cycliste locale. Étant séparées de la circulation automobile, les ruelles peuvent fournir une alternative sécuritaire à la rue pour permettre aux enfants et aux adultes de marcher, se rencontrer et jouer.

Bien que 67 % des répondants appuyaient le concept, 18 % ne comprenaient pas ce qui était proposé. Seulement 15 % des répondants n'aimaient pas le concept (Graphique 7).



Figure 7: Traverses surélevées vis-à-vis des ruelles



Graphique 7: Appui pour des traverses surélevées vis-à-vis les ruelles

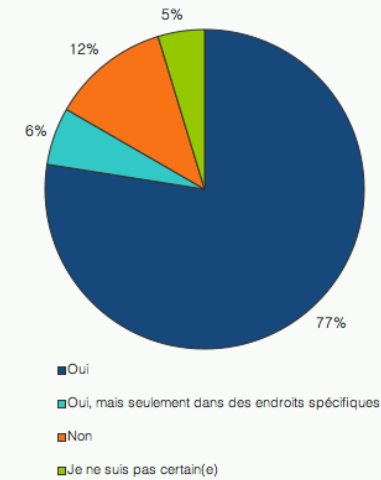
## 8. Dallage texturé aux intersections

Une autre proposition du MUDGR est le dallage texturé aux intersections le long de la rue Saint-Viateur. Cette mesure permet de ralentir le trafic et d'accentuer la priorité aux piétons (Figure 8). Le contraste texturé et visuel entre la rue pavée et les passages piétons en briques indiquerait aux automobilistes qu'ils sont en train de passer à travers le domaine piéton. Cette intervention soulignerait la présence importante des piétons aux intersections, ce qui rendrait la rue plus sécuritaire pour tous les usagers.

Cette mesure de ralentissement a été la plus populaire parmi celles suggérées dans le Q2: 84 % des répondants ont exprimé leur soutien à l'idée. Seulement 12 % des répondants n'étaient pas d'accord avec le concept et 5 % ont déclaré vouloir plus de renseignements avant de prendre une décision (Graphique 8).



Figure 8: Intersections pavées



Graphique 8: Appui pour des intersections pavées

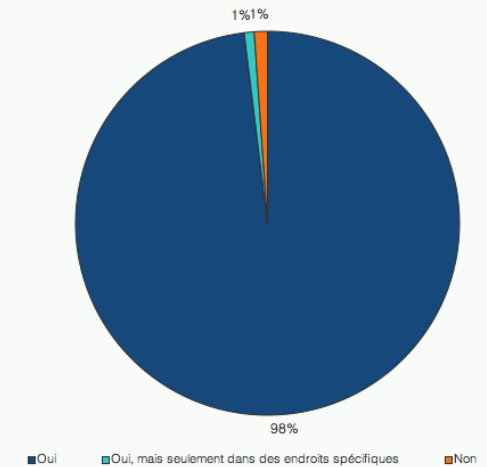
## 9. Sièges publics

Les observations provenant du Q1 indiquent un besoin pour plus de bancs publics le long de la rue Saint-Viateur, et particulièrement dans les endroits d'accès public (ne requérant pas l'entrée sur un site privé). Les répondants étaient d'avis qu'en offrant davantage d'endroits pour s'asseoir et se reposer, la rue Saint-Viateur deviendrait un espace plus accueillant pour tous, jeunes et vieux. Cette intervention nécessite simplement d'installer plus de bancs publics et de les placer stratégiquement le long du trottoir afin de maximiser les opportunités d'interactions sociales et le repos à l'ombre durant l'été (Figure 9).

L'appui pour cette idée a été pratiquement unanime, avec 98 % se déclarant en faveur d'une augmentation du nombre de bancs publics sur la rue. Seulement 1 % étaient contre l'idée et le 1 % restant ont indiqué "oui, mais seulement dans certains endroits". (Graphique 9).



Figure 9: Sièges publics



Graphique 9: Appui pour des sièges publics

## 10. Oasis urbaines

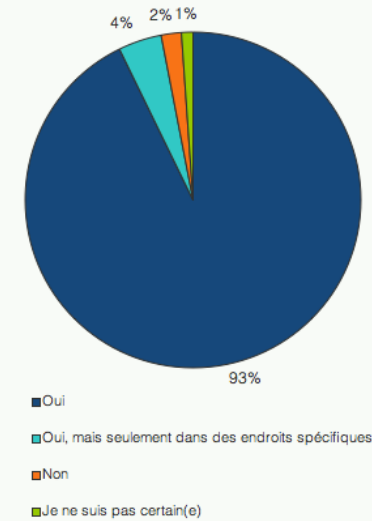
Le verdissement de la rue Saint-Viateur a été un thème récurrent dans le Q1. Les membres de la communauté ont fourni différentes idées pour augmenter la quantité d'espaces verts sur la rue dans le Q1 et lors de l'ACVC.

Les petits parcs réduiraient la surface pavée qui constitue présentement la majorité des terrains privés le long de la rue. Ils pourraient également contribuer à l'atténuation de l'effet d'îlots de chaleur dans le milieu, surtout si un élément d'eau et un système d'absorption des eaux de ruissellement sont inclus dans la conception de ces oasis (Graphique 10).

La majorité des répondants du Q2 étaient d'accord avec ce concept : 95 % des répondants étaient en faveur, tandis que 2 % ne l'étaient pas et 1 % demandaient plus de renseignements avant de prendre une décision (Graphique 10).



Figure 10: Oasis urbaine



Graphique 10: Appui pour une oasis urbaine sur Saint-Viateur

## 11. Arbres de rues

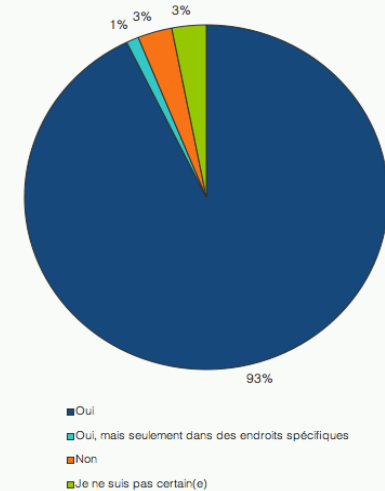
La plantation d'arbres est une autre techniques de verdissement ayant été proposée pour la rue Saint-Viateur (Figure 11). Si les arbres sont plantés assez proches les uns des autres, ils peuvent former un auvent continu, comme on le voit dans de nombreuses rues résidentielles du quartier Mile End.

Un auvent pourrait fournir de l'ombre pour la population et un habitat pour les oiseaux tout en améliorant l'esthétique de la rue durant toute l'année. Les arbres pourraient aussi servir des fonctions importantes telles l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des effets de la chaleur estivale, améliorant ainsi la qualité de vie globale de la ville.

L'idée de planter des arbres le long de la rue Saint-Viateur a reçu un fort soutien des répondants du Q2 : 94 % étaient d'accord, 3 % étaient en désaccord, et 3 % avaient besoin de plus de renseignements avant de prendre une décision (Graphique 10).



Figure 11: Arbres de rue



Graphique 11: Appui pour des arbres de rue

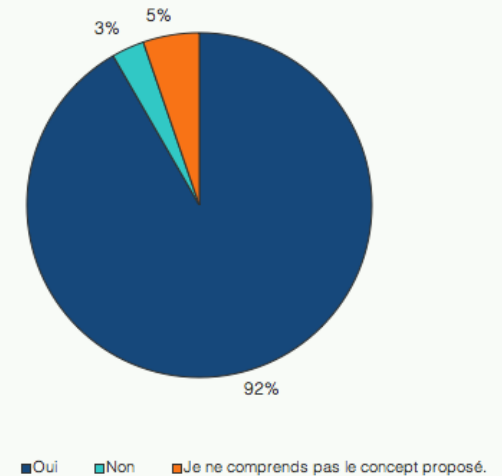
## 12. Murs vivants

Les participants du Q1 et de l'ACVC ont suggéré de transformer les murs des immeubles en "murs vivants", de sorte à verdire Saint-Viateur. Les murs vivants sont de plus en plus utilisés dans la conception écologique : ils aident à isoler les immeubles, à purifier l'air et à absorber l'eau de ruissellement. De plus, ils attirent l'oeil et ajoutent à la qualité esthétique du quartier (Figure 12).

Les résultats du Q2 indiquent un appui quasi unanime du concept des murs vivants : 92 % des répondants ont répondu "Oui", 3 % d'entre eux ont répondu "Non", et 5 % ont indiqué qu'ils avaient besoin d'en savoir davantage (Graphique 12). Étant donné que cette pratique se ferait également sur des propriétés privées, les propriétaires en question seraient appelés à adopter l'initiative. MUDGR a suggéré dans le Q2 la mise en place de mesures incitatives pour que les propriétaires de terrain modifient volontairement les murs extérieurs de leur immeuble.



Figure 12: Murs vivants



Graphique 12: Appui pour des murs vivants sur les parois des bâtiments

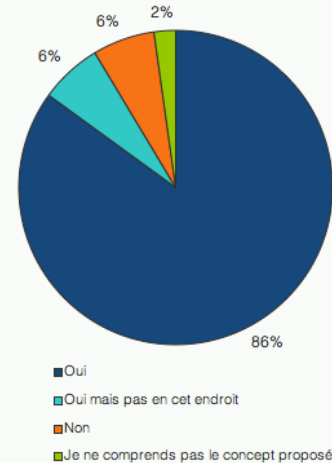
## 13. Parc pour enfants

De nombreuses jeunes familles habitent le Mile End. Malheureusement, le nombre de parcs qui s'y trouvent est limité. Vu le faible nombre de parcs, la présence d'aires de stationnement sous-utilisées sur Saint-Viateur et le nombre élevé de jeunes familles dans le quartier, les participants à l'ACVC ont proposé qu'un stationnement non utilisé soit transformé en parc pour enfants. Le stationnement bien ensoleillé situé à l'intersection de Saint-Viateur et Waverly a été proposé comme lieu potentiel pour un parc où les enfants pourraient s'amuser alors que leurs parents pourraient s'asseoir, lire, discuter avec les autres parents et surveiller les enfants ensemble (Figure 13).

La plupart des répondants au Q2 appuient l'idée d'un parc pour enfants sur Saint Viateur : 92 % d'entre eux appuient le site proposé (6 % d'entre eux aiment l'idée, mais préféreraient un autre endroit). Seulement 6 % des répondants n'aiment pas l'idée d'un parc pour enfants, et 2 % d'entre eux ont besoin d'en savoir davantage sur le concept avant de se faire une opinion (Graphique 13).



Figure 13: Parc pour enfants à l'intersection Waverly



Graphique 13: Appui pour un parc pour enfants à l'intersection Waverly

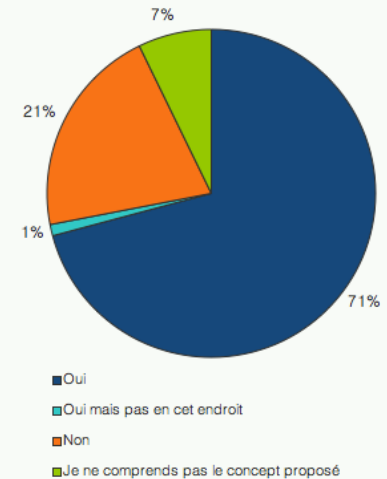
## 14. Place publique entre de l'Esplanade et Waverly

Les résultats du Q1 et de l'ACVC indiquent que la communauté s'intéresse à l'idée de faire de Saint Viateur un espace public plus favorable aux piétons. Sur la base des commentaires exprimés dans les questionnaires, les concepteurs de MUDRG ont proposé de transformer la section de Saint Viateur entre de l'Esplanade et Waverly en une place publique (Figure 14). Cette mesure permettrait de bloquer la circulation automobile de la rue Saint Urbain jusqu'à l'avenue du Parc, ce qui offrirait beaucoup d'espace dans la rue pour les personnes de tous âges.

Ce concept, bien qu'appuyé par la majorité des répondants au Q2, n'a pas reçu autant de soutien que d'autres interventions proposées. Parmi les répondants, 71 % d'entre eux aimaient la proposition conceptuelle, et 1 % d'entre eux aimaient le concept mais préféreraient un autre endroit. Comparativement aux autres interventions, une assez forte proportion des répondants (21 %) étaient contre l'idée, alors que 7 % d'entre eux avaient besoin d'en savoir davantage avant de se faire une opinion (Graphique 14).



Figure 14: Square public sur Saint-Viateur entre Esplanade et Waverly



Graphique 14: Appui pour un square public entre Esplanade et Waverly

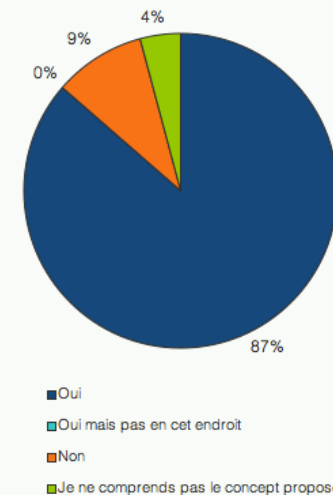
## 15. Place publique de l'église St-Michel

Lors des phases précédentes du projet de recherche, l'église St Michel a souvent été mentionnée comme étant une commodité importante au sein de la communauté, autant en raison des activités qui s'y tiennent que pour son parvis, avec les marches à l'avant constituant une zone informelle et semi publique où les gens peuvent s'asseoir. Les participants à l'ACVC ont proposé la création d'une place publique à l'avant de l'église (Figure 15).

Ce réaménagement de l'espace public permettrait aux activités communautaires tenues à l'église de s'étendre jusqu'à Saint Viateur. Cette mesure permettrait également de bloquer la circulation automobile. La plupart des répondants (87 %) appuyaient cette proposition. Seulement 9 % d'entre eux étaient contres, et 4 % ont exprimé le besoin d'en savoir davantage avant de se faire une opinion (Graphique 15).



Figure 15: Place publique devant l'église Saint-Michael



Graphique 15: Appui pour la place de l'église Saint-Michael



# Remarques finales

Les interventions proposés dans le Q2 et lors du kiosque sur rue ciblaient la section de Saint-Viateur entre l'avenue du Parc et la rue Saint-Urbain. Néanmoins, il est possible de prolonger les interventions hors de ces limites afin de connecter le coeur commercial de Saint-Viateur au reste de la rue, créant ainsi une continuité.

Les résultats du Q2 et du kiosque sur rue ont révélé que la plupart des répondants étaient en faveur d'aménagements simples et à petite échelle qui ciblent des endroits spécifiques le long de la rue

Saint-Viateur plutôt que des propositions de grande envergure, la Place de l'église Saint-Michel étant la seule exception.

## *Priorités pour la communauté de la rue Saint-Viateur*

L'équipe de recherche de Repenser St-Viateur a identifié certaines tendances dans les réponses à chaque étape du projet. Ces réponses, analysés sous le point de vue des répondants, dépeint un portrait très clair des priorités de la communauté. Un

résumé de cinq sujets d'intérêts qui se sont dégagés des résultats de recherche est présenté ci-dessous.

### 1. Le verdissement de la rue

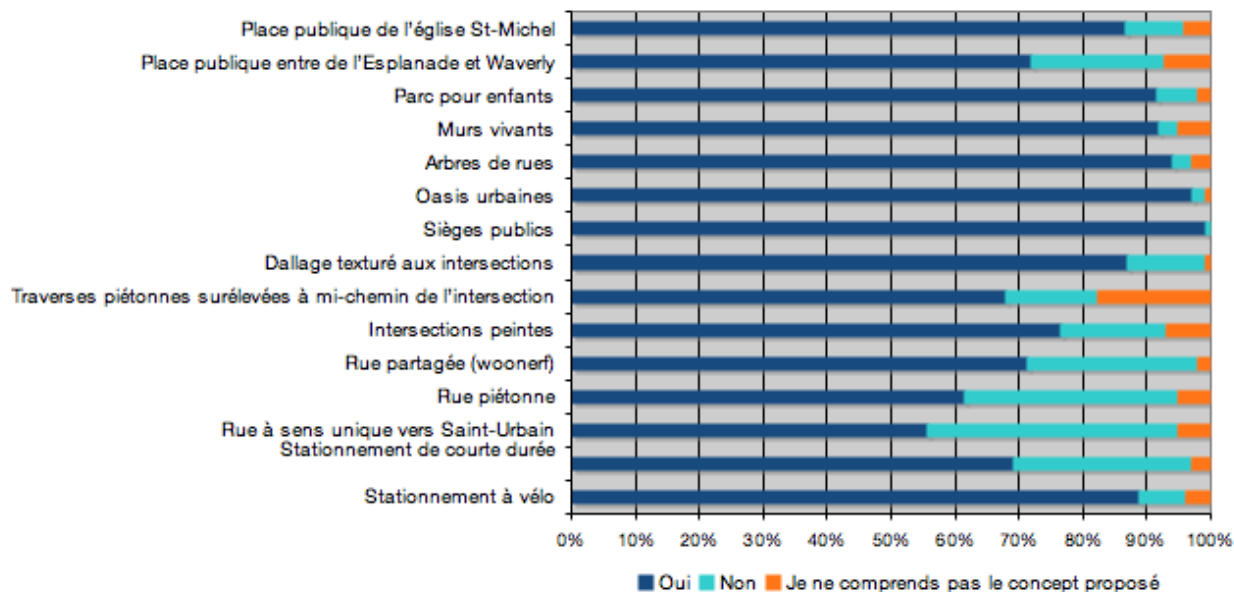
Durant le processus, le verdissement a bénéficié d'un soutien fort et continu. Trois des scénarios de conception les plus populaires du Q2 et du kiosque sur rue concernaient le verdissement: oasis urbaines, murs vivants et arbres de rue.

### 2. Plus d'endroits pour s'asseoir

Des membres de la communauté ont exprimé leur soutien pour une augmentation du nombre de bancs publics le long de Saint-Viateur. Pouvoir s'asseoir, relaxer et s'imprégner de la vie de la rue sans devoir se rendre dans un établissement commercial était une demande commune exprimée dans les questionnaires en ligne 1 et 2 et durant la tenue du kiosque sur rue.

### 3. Un aménagement en faveur des piétons

Les répondants ont exprimé le désir de voir Saint-Viateur devenir plus favorable aux piétons. Des interventions proposées incluent des mesures d'apaisement de la circulation, l'élargissement des trottoirs, l'ajout d'endroits pour s'asseoir et des interventions visant à augmenter la visibilité des passages piétons.



Graphique 16: Résumé du soutien aux interventions proposées

#### 4. Mieux accommoder les vélos

L'amélioration de l'infrastructure cyclable a été un des thèmes récurrents pendant la première étape du projet Repenser St-Viateur. Ce sujet était le plus présent dans la section de commentaires du Q2. Les répondants étaient surtout intéressés par la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et l'augmentation de la quantité de stationnements pour vélos sur Saint-Viateur.

#### 5. Développer la « Place de l'église Saint-Michel »

À la surprise de l'équipe de recherche, la plupart des répondants favorisaient le développement d'une place publique sur le parvis de l'église Saint-Michel. Parmi les propositions les plus populaires, celle-ci contient les transformations les plus drastiques de la rue. Il semble que les gens aiment l'idée d'étendre la zone de rassemblement public de ce parvis afin de permettre le débordement des activités communautaires de l'église dans la rue.

#### Considérations supplémentaires

Ces thèmes principaux, à l'exception de la « Place de l'église Saint-Michel », ne nécessitent que des interventions relativement minimales et simples. Ces interventions visent des endroits spécifiques le long de Saint-Viateur et n'altéreraient pas significativement le caractère de la rue.

Intervention	Local support	Time frame	Cost	Responsibility
Public seating	98%	Short	Low	City
Urban oasis	93%	Medium	Moderate	City/Private/Community
Street trees	93%	Short-Medium	Moderate	City
Living walls	92%	Medium	Moderate	City/Private
St-Michael's Church plaza	87%	Long	High	City
Children's park	86%	Medium	Moderate	City/Private/Community
Bicycle parking	85%	Short	Low	City
Textured paving at intersections	77%	Long	High	City
Public square	71%	Long	High	City
Painted intersections	70%	Short	Low	City/Community
Mid-block raised crosswalks	61%	Medium	Moderate	City
Short-term parking	54%	Short	Low	City
Shared street (woonerf)	52%	Long	Moderate	City
Pedestrian street	39%	Long	Moderate	City

Tableau 1: Liste des facteurs pour l'implantation des interventions

Les scénarios plus élaborés tels la conversion de Saint-Viateur en une rue piétonnière, une rue à sens unique ou partagée ainsi que la restriction du stationnement et l'installation de passages piétons surélevés n'ont pas autant retenu l'attention des participants.

Certains répondants ont dit craindre que des interventions plus poussées pourraient :

1. changer le caractère actuel de la rue ;
2. accélérer l'embourgeoisement du quartier ;
3. perturber d'autres aspects positifs de la rue qu'ils apprécient et auxquels ils s'identifient ;
4. transformer la rue Saint-Viateur en une destination touristique.

Les étapes à venir du processus itératif de développement d'interventions d'aménagements devront répondre à ces préoccupations en plus d'affiner les visions communes des possibles interventions le long de Saint-Viateur.

### *Bancs, arbres et vélos*

Les propositions d'aménagement les plus populaires étaient de petites interventions axées sur l'amélioration du domaine public, lesquelles pourraient être mises en œuvre dans un délai assez court. Par exemple, l'augmentation du nombre de bancs publics a reçu le plus fort soutien avec 98 % de réponses "oui". L'ajout de bancs publics sur les trottoirs est peu dispendieux et pourrait être accompli en une saison. La plantation d'arbres

adéquatement espacés le long de Saint-Viateur afin qu'ils se croisent et forment un auvent continu pourrait être complétée selon un échancier assez court. La réaffectation d'espaces de stationnement sur rue en enclos à vélos pourrait également être une action immédiate et abordable.

Ces interventions simples et abordables ont obtenu un fort soutien local et méritent une action immédiate. Ensemble, elles amélioreraient grandement la qualité et la fonctionnalité du domaine public tout en promouvant le transport actif dans le quartier du Mile End.



Figure 17: Rue bordée d'arbres à Saskatoon



Figure 16: Murs vivants aux Quais Branly, Paris



Figure 18: Parc recoin à l'université Tulane, Nouvelle Orléans

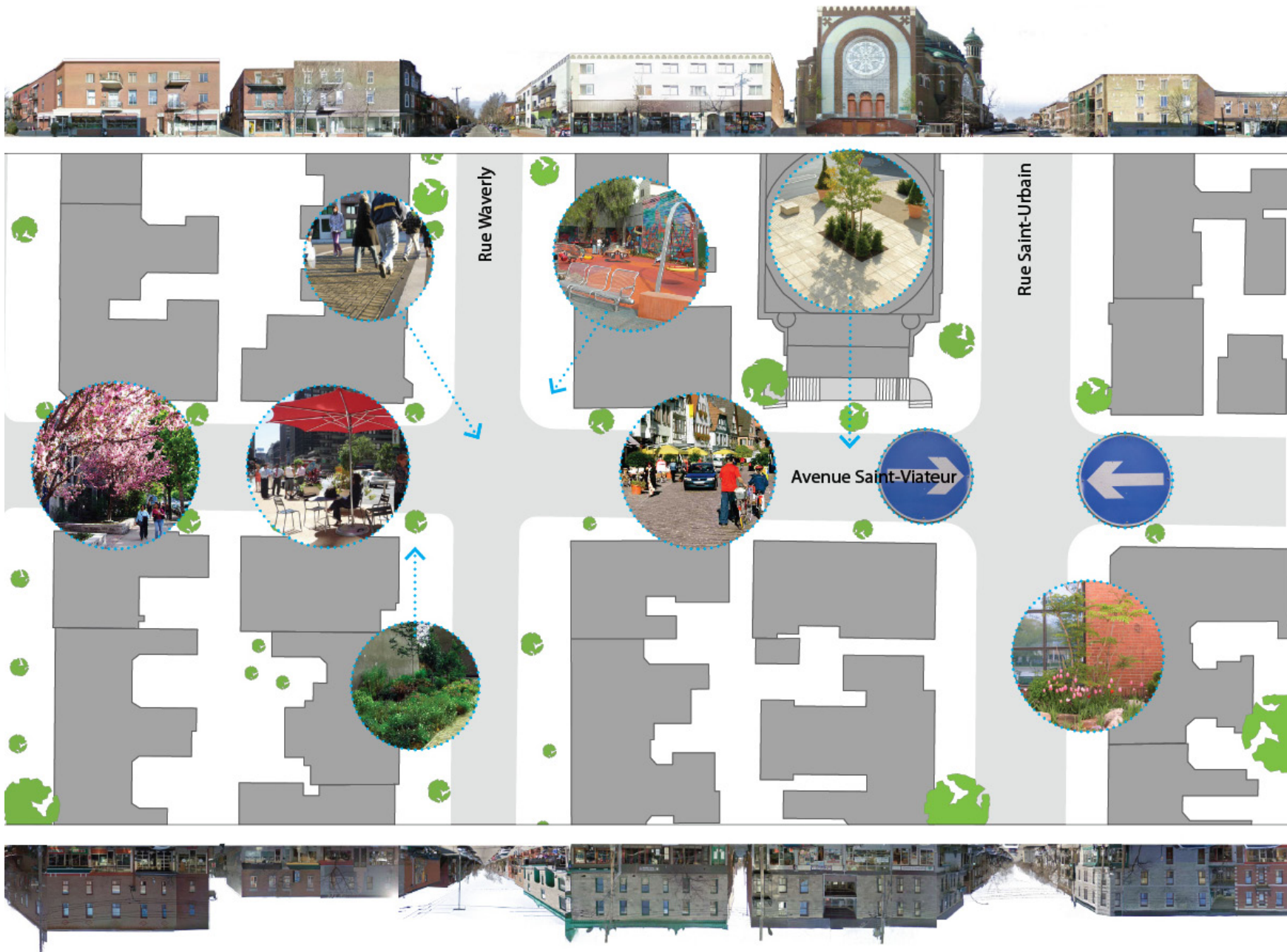


Figure 19: Synthèse des interventions de design proposées le long de la rue Saint-Viateur



Figure 19, suite



# Figures, graphiques et tableaux

## Figure

Figure 1: enclos à bicyclettes	7
Figure 2: Stationnement à court terme	8
Figure 3: Rue sens unique vers Saint-Urbain	8
Figure 4: Rue piétonne	9
Figure 5: Rue partagée	9
Figure 6: Intersections peintes	10
Figure 7: Traverses surélevées vis-à-vis des ruelles	10
Figure 8: Intersections pavées	11
Figure 9: Sièges publics	11
Figure 10: Oasis urbaine	12
Figure 11: Arbres de rue	12
Figure 12: Murs vivants	13
Figure 13: Parc pour enfants à l'intersection Waverly	13
Figure 14: Square public sur Saint-Viateur entre Esplanade et Waverly	14
Figure 15: Place publique devant l'église Saint-Michael	14
Figure 16: Murs vivants aux Quais Branly, Paris	17
Figure 17: Rue bordée d'arbres à Saskatoon	17
Figure 18: Parc recoin à l'université Tulane, Nouvelle Orléans	17
Figure 19: Synthèse des interventions de design proposées le long de la rue Saint-Viateur	18
Figure 19, suite	19

## Graphique

Graphique 1: Appui pour stationnement de bicyclette	7
Graphique 2: Appui pour stationnement à court terme dans des locations clés	8
Graphique 3: Appui pour rue à sens unique vers Saint-Urbain	8
Graphique 4: Appui pour piétonnisation de la rue Saint-Viateur	9
Graphique 5: Appui pour une rue partagée sur Saint-Viateur	9
Graphique 6: Appui pour des intersections peintes	10
Graphique 7: Appui pour des traverses surélevées vis-à-vis les ruelles	10
Graphique 8: Appui pour des intersections pavées	11
Graphique 9: Appui pour des sièges publics	11
Graphique 10: Appui pour une oasis urbaine sur Saint-Viateur	12
Graphique 11: Appui pour des arbres de rue	12
Graphique 12: Appui pour des murs vivants sur les parois des bâtiments	13
Graphique 13: Appui pour un parc pour enfants à l'intersection Waverly	13
Graphique 14: Appui pour un square public entre Esplanade et Waverly	14
Graphique 15: Appui pour la place de l'église Saint-Michael	14
Graphique 16: Résumé du soutien aux interventions proposées	15

## Tableau

Tableau 1: Liste des facteurs pour l'implantation des interventions	16
---	----