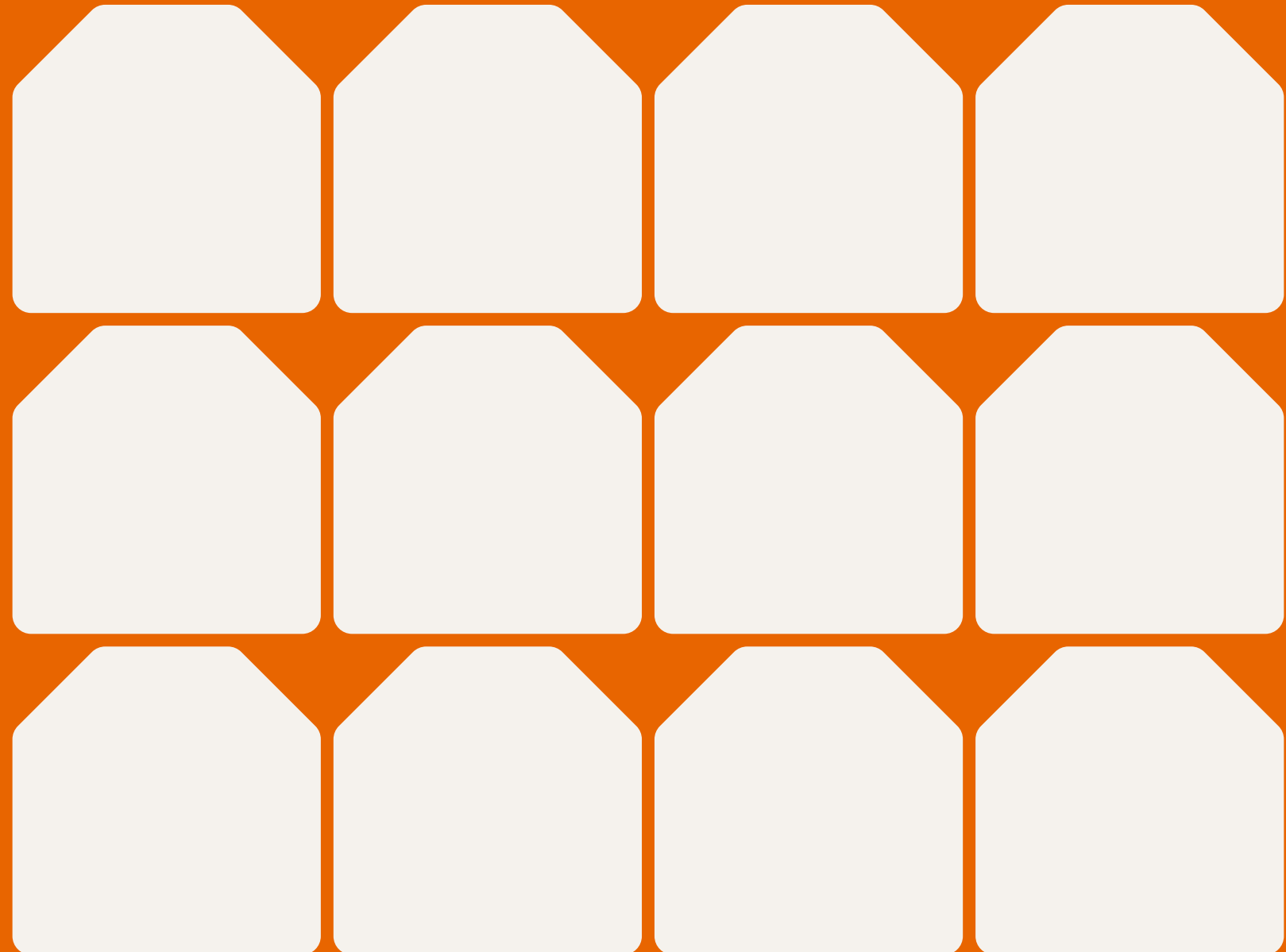




20.12.2021

Pierre Gauvre
Luc Guilbaud-fortin
Service du développement économique
Ville de Montréal

Rapport final – Synthèse des études menées sur la piétonnisation des artères commerciales





Dossier réalisé
par l'Arpent, 2021

Équipe de projet

Mathieu Lemay
Chargé de projet
Stagiaire en urbanisme

Florence Clermont
Binôme de projet
Stagiaire en urbanisme

Table des matières

Mise en contexte	05
Méthodologie	06
Abbréviations utilisées	07
Études analysées	08
Fiche thématique 1 Écosystème de l'artère commerciale et développement économique local	09
Fiche thématique 2 Mobilité, accessibilité et usages des lieux	13
Fiche thématique 3 Aménagements et design	22
Annexe Rapport synthèse des entretiens auprès de chargé(e)s de projets	25

Les artères commerciales montréalaises et le commerce local en général ont été durement touchés par la pandémie. Afin de soutenir la relance économique des artères et d'assurer la vitalité commerciale au sein des quartiers, le Service du développement économique de la Ville de Montréal (SDÉ) a élaboré un appel à projets en vue de piétonniser des artères commerciales pendant la saison estivale 2021. Ce sont 12 projets qui ont été appuyés par le SDÉ et planifiés, évalués et étudiés en concertation avec de multiples partenaires (Service de l'urbanisme et de la mobilité, arrondissements, sociétés de développement commercial, etc.).

La SDÉ a mandaté l'Arpent pour synthétiser les études portant sur la piétonnisation des artères commerciales.

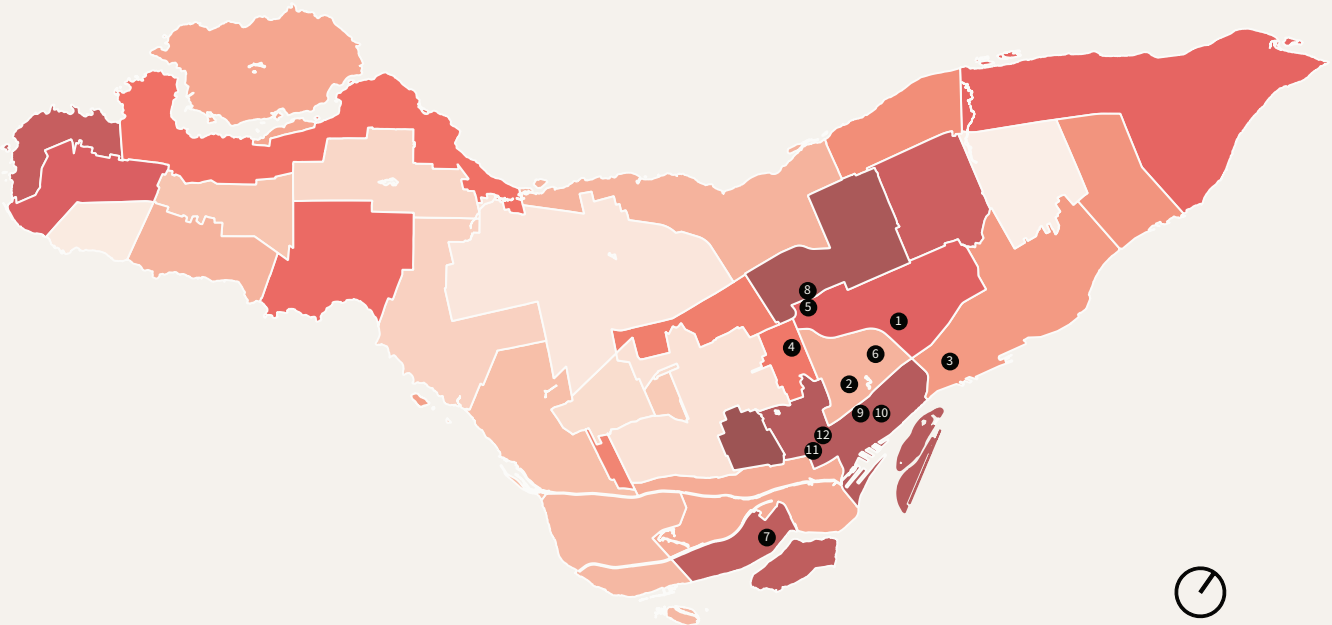
Le présent rapport final a pour objectif d'identifier les enjeux et conditions gagnantes des projets déployés, en vue d'améliorer le processus d'appel à projets dont le SDÉ est le principal chef d'orchestre.

Mise en contexte

La Ville de Montréal a initié des projets Voies actives sécuritaires (VAS) en 2020, en réponse aux divers enjeux liés à la crise sanitaire. À la suite des apprentissages du déploiement des VAS en 2020, le Service du développement économique (SDÉ) a mis sur pied un appel à projets pour soutenir financièrement et techniquement des projets de piétonnisation sur les artères commerciales. Le Programme de piétonnisation des artères commerciales (PPAC) a été mis en place à la demande des SDC et arrondissements afin de:

- Soutenir la relance économique en tenant compte des besoins et attentes des commerçants en termes d'espace et de capacité d'accueil;
- Faciliter le maintien des mesures sanitaires sur le domaine public montréalais, en réponse aux enjeux de santé publique et de mobilité;
- Offrir une expérience de la rue qui soit confortable, conviviale et attrayante, et qui favorise la qualité de vie à l'échelle des quartiers.

Inspiré du Programme de rues piétonnes et partagées (PRPP) porté depuis 2014 par la direction de la mobilité (SUM), le PPAC a permis de soulever l'intérêt de plusieurs artères commerciales et arrondissements. Au final, ce sont 12 projets de piétonnisations qui ont été réalisés à la suite de l'appel à projets du SDÉ. Les artères participantes sont localisées ci-dessous.



Artères commerciales piétonnisées en 2021

- 1 Avenue Mont-Royal (St-Laurent à Fullum)
- 2 Avenue Duluth (St-Laurent à St-Denis)
- 3 Rue Ontario (Nicolet à Pie-IX)
- 4 Rue Bernard
- 5 Place du Marché-du-Nord (Marché Jean-Talon)
- 6 Rue Masson (2e avenue au boulevard St-Michel)
- 7 Rue Wellington (6e avenue à Régina)
- 8 Rue de Castelnau (St-Denis à De Gaspé)
- 9 Rue St-Denis (Sherbrooke à Maisonneuve, et rue Emery)
- 10 Rue Ste-Catherine Est (Village)
- 11 Rue Crescent (1201 rue Crescent au boulevard de Maisonneuve)
- 12 Rue Ste-Catherine Ouest (entre Metcalfe et Guy)

Artères commerciales
piétonnisées en 2021
Arpent, 2021

Méthodologie

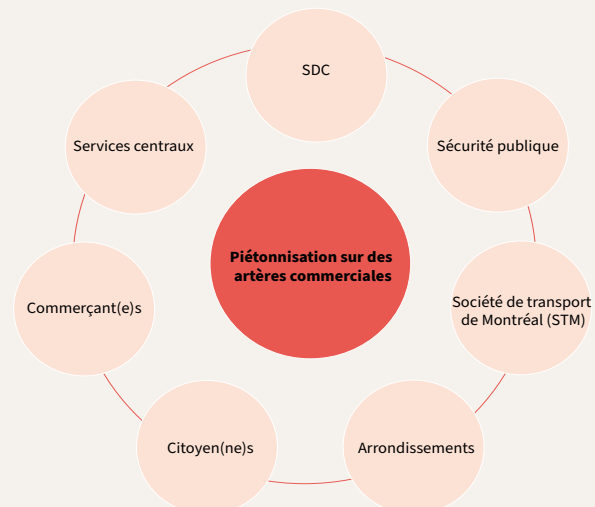
Aux fins du présent rapport, le mandat de l'Arpent a constitué en la lecture, l'analyse et la synthèse des études portant sur les piétonnalisations réalisées. L'objectif était d'en dégager des constats afin d'améliorer cette même démarche pour les prochaines années. C'est dans cet objectif que des recommandations sont émises.

L'Arpent a développé une méthode de travail pour faire la cueillette d'informations des études réalisées. Ainsi, une grille de lecture a été complétée pour chaque étude afin d'en dégager les recommandations, les faits saillants par thématiques ainsi que les points de divergence et de convergence entre les différentes études.

Il est à noter que certains rapports d'études réalisées pour le compte de la Ville de Montréal n'étaient pas disponibles au moment où la plupart d'entre elles ont été colligées. Aussi, seules les recommandations au rapport de l'Enclume ont été prises en compte plutôt que sa totalité. Par ailleurs, l'Avenue du Mont-Royal est la seule artère commerciale piétonnisée qui a fait l'objet de sondages auprès de ses utilisateur(trice)s à trois moments différents: avant sa piétonnisation (phase 1), lorsque sa piétonnisation était nouvellement en place (phase 2) et lorsque sa piétonnisation était en cours depuis plusieurs semaines (3).

Fiches thématiques

Les informations présentées se rapportent à trois grandes thématiques: l'écosystème de l'artère commerciale et le développement économique local; la mobilité, l'accessibilité et les usages des lieux; les aménagements et le design. Chacune des fiches thématiques se termine par des recommandations en vue d'améliorer les enjeux répertoriés. Ces dernières sont classées selon leur horizon de mise en oeuvre suggéré: court terme – pour la prochaine saison estivale, moyen terme – dans les trois prochaines années et long terme – dans les 5 prochaines années. Les recommandations recoupent celles émises dans le rapport post-mortem de l'Association des sociétés de développement commercial de Montréal et font également écho à celles issues des entretiens réalisés auprès de chargé(e)s de projet des arrondissements et des SDC dont le rapport se trouve en annexe.



Les intervenant(e)s pouvant être impliqué(e)s dans la mise en oeuvre des recommandations.
Arpent, 2021

Abbréviations utilisées

ASDCM

Association des sociétés de développement commercial de Montréal

SDC

Société de développement commercial

SDE

Service du développement économique

SGPI

Service de la gestion et de la planification immobilière (SGPI)

SIM

Service de sécurité incendie de Montréal

SPVM

Service de police de la ville de Montréal

STM

Société de transport de Montréal

SRRR

Stationnement sur rue réservé aux résident(e)s

SUM

Service de l'urbanisme et de la mobilité

TRAC

Travail de rue/Action communautaire

VAS

Voies actives sécuritaires

La rue De Castelnau
montreal.ca, 2021



01

Agence de Mobilité Durable. Octobre 2021. *Note technique: Observations de l'occupation de l'usage de la bordure en marge des projets de lors de la période estivale 2021.*

02

Association des sociétés de développement commercial de Montréal (ASDCM). Octobre 2021. *Rencontre post-mortem: Piétonnisations été 2021.*

03

Enclume. Décembre 2021. *Évaluation des aménagements de rues piétonnes 2021 (rapport final).*

04

Eco-compteur. Novembre 2021. *Étude d'achalandage des piétons et vélos lors de la piétonisation des rues commerciales (rapport préliminaire).*

05

Jalon. Octobre 2021. *Conditions de livraison commerciale durant la piétonisation à Montréal: Principaux apprentissages de l'édition 2021.*

06

L'Observateur. Septembre 2021a. *Sondage auprès des utilisateur(trice)s, non-utilisateur(trice)s et résident(e)s des artères commerciales piétonnisées (Rapport Global et rapport par artère).*

07

L'Observateur. Septembre 2021b. *Sondage In Situ sur l'Avenue du Mont-Royal Phase 1, 2 & 3.*

08

L'Observateur. Septembre 2021c. *Sondage in situ réalisé auprès des utilisateur(trice)s de la rue commerciale Sainte-Catherine, entre Saint-Urbain et Atwater à l'été 2021.*

09

SEGMA. Septembre 2021. *Sondage de la satisfaction et de l'état de situation des commerces, dans le contexte du réaménagement de certaines artères commerciales en rues piétonnes temporaires.*

10

Service de l'urbanisme et de la mobilité, Direction de la mobilité. Mars 2021. *COVID-19: Lignes directrices pour l'implantation temporaire de rues piétonnes commerciales.*

11

Société Logique. Septembre 2021. *Audits d'accessibilité universelle pour les aménagements temporaires de rues piétonnes commerciales.*

12

STM. Décembre 2021. *Portrait du service de la Société de Transport de Montréal lors des piétonnisations 2021.*

13

Ville de Montréal. 2017. *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal. Fascicule 5: Aménagements piétons universellement accessibles.*

Fiche thématique 1 | Écosystème de l'artère commerciale et développement économique local

Les projets de piétonnisation ont été développés notamment dans le but de soutenir le commerce local et de rehausser l'expérience commerciale grâce à la bonification des aménagements comme des espaces publics accessibles.

La première fiche thématique offre un portrait de l'impact généré par la piétonnisation sur l'environnement d'affaires et le développement économique local.

Les transformations territoriales comme levier de développement économique local

La piétonnisation d'une artère commerciale modifie de manière considérable l'environnement dans lequel évoluent les commerces qui y ont pignon sur rue. Selon les données des différentes études, les transformations physiques des artères attribuables à la création de nouveaux espaces publics accessibles, d'aménagements temporaires, d'installations artistiques ou encore à d'initiatives en verdissement ont eu un impact sur le comportement des usager(ère)s, l'achalandage et les habitudes de consommation.

En voici quelques exemples:

- Pour la majorité des utilisateur(trice)s sondé(e)s sur les 12 artères commerciales, la piétonnisation de la rue et ses aménagements les ont incité(e)s à visiter plus souvent et plus longtemps l'artère, et dépenser plus dans les commerces de la rue. Ces résultats sont particulièrement élevés chez celles et ceux sondé(e)s sur la rue Wellington (L'Observateur, 2021a);
- Selon 83 % des établissements qui ont connu une augmentation de leurs ventes, la piétonnisation a clairement contribué à cette performance positive (L'Observateur, 2021a);
- La consommation est la principale raison d'utiliser les artères pendant la piétonnisation (49%), suivi du déplacement ou de l'exercice (28%) et de la socialisation (20%) (L'Observateur, 2021a).

Les constats tirés de la saison 2021 semblent démontrer que la piétonnisation des artères commerciales incite les visiteur(euse)s à intensifier leur présence sur celles-ci, ce qui peut s'avérer favorable aux commerces. Dans le cas de la rue Masson, les aménagements déployés et la semi-piétonnisation ne se sont pas traduits par un plus grand engouement à consommer sur l'artère.

Des retombées inégales de la piétonnisation pour les commerces

Selon les sondages menés auprès des commerçant(e)s, la piétonnisation semble favoriser un accroissement de la clientèle et de l'achalandage pour certains types de commerces, en l'occurrence les établissements de restauration et de divertissement:

- Seuls les établissements de restauration et de divertissement font plus souvent état d'une augmentation de l'achalandage et des ventes en comparaison avec l'année 2020, année au cours de laquelle ils ont été durement affectés par le contexte sanitaire; (SEGMA, 2021);
- Les restaurants et bars affichent un niveau de satisfaction supérieur (7,4/10) relativement à la décision de piétonniser leur artère, comparativement aux entreprises de services (5,1/10) (SEGMA, 2021);
- La majorité des établissements (89%) qui ont connu une diminution de leurs ventes considèrent que la piétonnisation en est responsable (SEGMA, 2021);
- Selon les informations déclarées par les commerçant(e)s sur une base volontaire, cinq artères commerciales ont connu un solde net positif en termes de ventes, soit les rues Wellington, Sainte-Catherine Est, Quartier Latin, Duluth et Sainte-Catherine Ouest. Ses artères ont une plus grande concentration d'établissements de restauration et de divertissement, profitant davantage de la piétonnisation (SEGMA, 2021);
- Dans le cas de l'Avenue du Mont-Royal, malgré que les visiteurs(euse)s estiment dépenser davantage dans les commerces en période de piétonnisation, le montant moyen dépensé dans les commerces par ces derniers(e)s a baissé entre les différentes phases du sondage de 60,55\$ (phase 1) à 53,88\$ (phase 2) à 45,03\$ (phase 3) (L'Observateur, 2021b).

En somme, les études tendent à démontrer que la piétonnisation a:

- Chez les visiteurs(euse)s et la clientèle en général, eu un effet positif malgré la baisse du montant moyen des achats enregistrés (tel que sur l'Avenue du Mont-Royal);
- Chez les commerçant(e)s, généré des bénéfices économiques davantage auprès des établissements de restauration et de divertissement.

Bien que ces données nous offrent un portrait intéressant de la perception des impacts économiques de la piétonnisation, d'autres facteurs comme le contexte pandémique, les vacances, la baisse du tourisme, la hausse du commerce en ligne et la hausse des superficies commerciales à l'échelle de l'agglomération affectent la performance des commerces sur les artères montréalaises. L'acquisition de données sur la composition commerciale des artères pourrait fournir un complément d'information intéressant aux études menées. À plus long terme, la veille de données entourant la composition commerciale permettrait d'évaluer la transformation et la spécialisation de l'artère par la concentration d'établissements de restauration et de divertissement.

Les facteurs d'influence de l'achalandage des rues et des commerces

Les études font état à quelques reprises de facteurs externes ayant influencé l'activité économique des artères et n'ayant pas de lien direct avec les efforts de piétonnisation. En effet, l'impact économique des piétonnisations est tributaire de nombre d'éléments externes qui vont agir sur le nombre de visiteur(euse)s et la clientèle sur le site.

- La majorité des commerçant(e)s sondé(e)s (57%) affirment que le contexte de la pandémie est responsable de la diminution de la clientèle sur leur artère en 2021 (SEGMA, 2021);
- Les ventes en ligne ont explosé dans toutes les catégories depuis 2020, et surtout parmi les restaurants : sur l'Avenue du Mont-Royal, les ventes en ligne sont passées de 20% à 46%, sur Ontario de 11% à 26% et sur Wellington de 10% à 36% (SEGMA, 2021);
- Selon 28% des établissements qui ont connu une augmentation de leurs ventes, la piétonnisation a contribué partiellement à la performance positive des ventes avec d'autres facteurs comme la température, l'assouplissement des mesures sanitaires, la présence de terrasses, etc. (SEGMA, 2021);
- Selon 15% des établissements qui ont connu une diminution de leurs ventes, la piétonnisation a contribué partiellement à la performance négative des ventes avec d'autres facteurs comme les vacances estivales, la rareté de la clientèle touristique, la baisse de revenus de la clientèle, etc. (SEGMA, 2021);
- Une minorité de commerçant(e)s associent l'augmentation de la clientèle en 2021 au retour d'une partie de la clientèle touristique (7%) et à la température clémente (8%) (SEGMA, 2021);
- Près d'un utilisateur(trice) sur deux sondé(e)s sur la rue Sainte-Catherine/Village se dit insatisfait(e) de l'offre commerciale de l'artère comparativement à 13% pour la moyenne d'insatisfaction de l'ensemble des artères, ce qui peut avoir un impact significatif sur l'achalandage de l'artère (L'Observateur, 2021a);
- Sur sept artères analysées, l'achalandage piéton diminue de 10% à 24% en moyenne lors de journées pluvieuses. La diminution varie de l'ordre de 10% à 33% pour l'achalandage cycliste (Eco-Compteur, 2021);
- Lors de journées de forte chaleur (> 30°C), l'achalandage piéton diminue en moyenne de 10% à 27% (Eco-Compteur, 2021).

Fiche thématique 1 | Écosystème de l'artère commerciale et développement économique local

Court

Moyen

Long terme

Recommandations

01

Assurer la mitigation des impacts de la piétonnisation sur la mixité commerciale, notamment à l'aide d'un suivi annuel de la composition des artères;

Intervenant(e)s: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

02

Mesurer l'achalandage des commerces par un comptage à différents moments du processus de piétonnisation (avant, pendant et après la piétonnisation);

Intervenant(e)s: SDC/commerçant(e)s.

03

Prévoir un groupe de discussion auprès des commerces ayant observé une diminution des ventes et/ou de l'achalandage, particulièrement le commerce de détail, afin de cerner leurs besoins spécifiques et développer des solutions spécifiques pour ces commerces aux prochaines piétonnisations.

Intervenant(e)s: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

La promenade Wellington
montreal.ca,2021



Fiche thématique 2 | Mobilité, accessibilité et usages des lieux

La piétonnisation estivale a un impact sur la mobilité des individus. Selon le mode de déplacement privilégié, les éléments facilitant la capacité à se déplacer des individus, ou encore les entraves à celle-ci ont une influence notable sur leur perception et leur expérience de la piétonnisation. La réussite d'un projet de piétonnisation tient fortement à sa capacité à prendre en compte les besoins de tous les individus, en particulier ceux qui ont une limitation fonctionnelle, les familles, les aînées, les enfants ainsi que certains groupes marginalisés.

Le profil des utilisateur(trice)s

- Les personnes sondées sont en majorité des utilisateur(trice)s réguliers, visitant au moins une fois par semaine les artères visées, et habitent à proximité des artères (1 km et moins) (L'Observateur, 2021a);
- L'accès aux artères se fait majoritairement à pied ou à vélo, l'auto ne constituant que de 12% à 19% des modes déplacements chez les utilisateur(trice)s sondé(e)s (L'Observateur, 2021a);
- Les personnes de moins de 55 ans sont proportionnellement plus nombreuses à fréquenter les artères (près de 90% des utilisateur(trice)s) (L'Observateur, 2021a).

Le sentiment de sécurité et la cohabitation des modes

Selon les études, la piétonnisation de rues a fortement contribué à transformer l'espace public en des lieux confortables et sécuritaires pour les usager(ère)s. Bien qu'aucun accident entre usager(ère)s n'ait été répertorié sur les artères piétonnes, une stratégie claire pour assurer une cohabitation conviviale et sécuritaire entre les piéton(ne)s et les cyclistes gagnerait à être adoptée, puis appliquée uniformément sur les artères.

- Le fait de pouvoir se promener librement et en toute sécurité sur les artères piétonnes assure une sécurité pour les usager(ère)s plus vulnérables (enfants, personnes aînées, familles), et constitue une des raisons principales d'appui à la piétonnisation (L'Observateur, 2021a);
- Il y a eu augmentation considérable (+49 %) de gens qui ont visité l'Avenue du Mont-Royal pour les raisons de promenade, exercice, marche et détente lors de la piétonnisation (L'Observateur, 2021b);
- La circulation des cyclistes étant autorisée sur l'Avenue du Mont-Royal, leur achalandage sur l'avenue s'est comparé à celui des pistes cyclables les plus fréquentées par les Montréalais(e)s (par exemple, celle de la rue Rachel) (Eco-compteur, 2021);

Fiche thématique 2 | Mobilité, accessibilité et usages des lieux

- Une meilleure cohabitation des piétons et cyclistes est identifiée comme première action permettant d'améliorer l'expérience piétonne chez les utilisateur(trice)s pour les futurs projets. Entre 17% et 46% des utilisateur(trice)s l'identifient comme source d'insatisfaction (L'Observateur, 2021a);
- Les comportements inappropriés de la part des cyclistes et des usager(ère)s d'aides à la mobilité électriques (quadriporteurs, triporteurs, etc.) sont cités comme principale cause de non-appui aux piétonnalisations (L'Observateur, 2021a);
- Les détours d'autobus peuvent entraîner des enjeux de cohabitation supplémentaires. À ce sujet, l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie était préoccupé par le passage d'un circuit d'autobus détourné près d'une école à l'approche de la rentrée scolaire (STM, 2021).

L'accessibilité véhiculaire aux artères

La piétonnisation des artères commerciales a représenté certains défis en matière d'accessibilité véhiculaire, tant pour accéder aux sites et commerces que pour les traverser. Cependant, la fermeture de la rue aux véhicules a ouvert de nouvelles opportunités en termes d'accessibilité aux artères, spécifiquement pour les piéton(ne)s.

- La satisfaction à l'égard de l'accessibilité aux commerces (stationnement, transport en commun, équipement pour vélo) a augmenté durant la piétonnisation chez les visiteur(euse)s de l'Avenue du Mont-Royal (L'Observateur, 2021b);
- Aux abords de la majorité des zones piétonnisées, la réglementation des zones de stationnement a été peu respectée, notamment pour les zones de livraisons, zones SRRRR, aires d'attentes de taxis, places pour personnes à mobilité réduite (AMD, 2021);
- Chez les commerçant(e)s interrogé(e)s, le stationnement pour les client(e)s et les employé(e)s, l'accès au commerce pour les livraisons et l'accès à la rue pour la clientèle en transport actif ont diminué fortement lors de la piétonnisation (SEGMA, 2021);
- Les artères ayant utilisé des créneaux de livraison (par exemple, l'Avenue du Mont-Royal) permettent un meilleur accès et découragent le stationnement illégal et les comportements non réglementaires pour les livraisons (Jalon, 2021);
- Entre 50% à 82% des personnes effectuant des livraisons ont qualifié de difficile, voire très difficile l'accès aux commerces pour la livraison

Fiche thématique 2 | Mobilité, accessibilité et usages des lieux

(Jalon, 2021);

- Les livraisons sur les rues perpendiculaires et les ruelles ont augmenté et une augmentation du stationnement illégal a été constatée chez les livreur(euse)s (Jalon, 2021);
- Les artères ayant utilisé des créneaux de livraison (par exemple, l'Avenue du Mont-Royal) permettent un meilleur accès et découragent le stationnement illégal et les comportements non réglementaires pour les livraisons (Jalon, 2021);
- Chez les non-utilisateurs(trice)s¹ sondé(e)s de l'ensemble des artères, l'offre de stationnement à proximité des rues piétonnisées, l'accessibilité véhiculaire aux résidences, l'ajout de déposes-minutes (stationnement de courte durée) pour accéder à certains commerces et le croisement entre la rue piétonne et les rues ouvertes aux voitures sont les quatre principales recommandations les plus citées pour améliorer l'expérience de la rue piétonnière (L'Observateur, 2021a).

Les impacts sur le transport collectif

La piétonnisation a également affecté le service offert aux usagers de la Société de transport de Montréal (STM). Les activités liées aux piétonnisations ont engendré des coûts indirects à la STM par la modification de ses opérations usuelles (modulations des horaires, déplacements temporaires d'arrêts, distances supplémentaires à parcourir pour les usager(ère)s, etc.).

- La piétonnisation des rues Mont-Royal, Bernard, Wellington, Ontario, Masson et Sainte-Catherine (Est et Ouest) ont occasionné le détour de 18 parcours d'autobus réguliers (STM, 2021);
- Les piétonnisations ont eu pour effet d'éloigner les points d'accès au réseau (arrêts d'autobus) et ont entraîné des pertes d'accès aux stations de métro en autobus, notamment pour les stations de l'Église et Mont-Royal (STM, 2021);
- Chez les usager(ère)s sondé(e)s de l'ensemble des artères, l'amélioration de l'offre de transport collectif et adapté dans l'axe de la rue est la deuxième recommandation la plus citée pour améliorer l'expérience de la rue piétonnière (L'Observateur, 2021a).

¹ Selon les études menées par l'Observateur, les non-utilisateur(trice)s font référence à ceux et celles qui affirment ne pas fréquenter les artères commerciales piétonnisées.

L'accessibilité universelle

Les audits d'accessibilité universelle réalisés par Société Logique ont mis en lumière les entraves à l'accessibilité universelle sur les artères piétonnisées.

- Les audits ont révélé que pour nombre d'artères, les éléments de délimitations des entrées et sorties (par exemple, les bollards) étaient placés à moins de 900 millimètres ou plus de 1,2 mètre de distance ce qui rendait difficile leur distinction avec une canne blanche ou encore, empêchait le passage de personnes en fauteuil roulant. À plusieurs moments, les entrées et sorties de zone n'étaient pas mises en valeur ou signalisées de la même manière, ce qui ne permet pas d'anticiper la fin de la piétonnisation en vue de regagner le trottoir (Société Logique, 2021). Un exemple à suivre serait celui de la rue De Castelnau, alors que les entrées de la zone piétonne étaient bien annoncées grâce à de la signalétique propre aux rues piétonnes et bien délimitées de la circulation à l'aide de différents éléments de délimitation non déplaçables (Société logique, 2021);
- Une mauvaise délimitation de l'espace piéton (zone piétonne sinueuse ou mal signalisée) est observée par moment de même que des entraves aux passages des piéton(ne)s. Sur les rues Saint-Denis et Wellington, la présence du marquage au sol et du sable des bacs à sable rendaient la chaussée glissante (Société Logique, 2021);
- La présence d'éléments gênant la marche sur les trottoirs, tels que des chaises et des chapiteaux, est notée. En ce sens, plusieurs usager(ère)s avaient de la difficulté à s'orienter et à se déplacer sur le trottoir (Société Logique, 2021). L'absence de plans inclinés vers les trottoirs a été constatée de même que la présence de cafés-terrasses bloquant l'accès au trottoir (Société Logique, 2021);
- De nombreux cafés-terrasses et placotours n'étaient pas accessibles universellement, et ce pour plusieurs raisons: mobilier obstruant la libre circulation, absence de plans inclinés, mauvaise hauteur vis-à-vis des trottoirs, aire de manœuvre insuffisante à l'intérieur des terrasses, localisation trop près des intersections, etc. (Société Logique, 2021).

Fiche thématique 2 | Mobilité des individus, accessibilité et usages des lieux

L'inclusion sociale et l'itinérance

- Chez les commerçant(e)s sondé(e)s, le quart des répondants (26 %) considèrent que la piétonnisation a eu comme impact d'augmenter la présence de personnes en situation d'itinérance (SEGMA, 2021);
- Parmi les clientèles régulières et occasionnelles fréquentant l'Avenue du Mont-Royal, les inconvénients reliés à l'itinérance et la présence d'incivilités étaient en forte augmentation à la fin de la période de piétonnisation (fin août 2021) par rapport à l'avant-piétonnisation et au début de celle-ci (juin et juillet 2021) (L'Observateur, 2021b).

Fiche thématique 2 | Mobilité, accessibilité et usages des lieux

Court

Moyen

Long terme

² Notons qu'en ce sens la diversification de la programmation pour rejoindre différents groupes d'âge est l'une des recommandations faites par l'Enclume (Enclume, 2021).

Recommandations

01

Développer une campagne de sensibilisation uniforme sur toutes les artères pour la cohabitation piétons-cyclistes qui reprend les principes des projets pilotes s'étant révélés fructueux dans les observations faites sur le terrain ainsi que selon les données récoltées par la Ville et les arrondissements;

Intervenants: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

02

Mettre en place des mesures et mécanismes qui assurent le respect de la réglementation de stationnement aux abords de zones piétonnisées (par exemple, avec l'embauche d'inspecteur(trice)s);

Intervenants: Services centraux, arrondissements.

03

Informar la STM dès la conception du projet de piétonnisation afin de planifier adéquatement le service temporaire et les détours, puis d'en informer adéquatement la clientèle;

Intervenants: STM, citoyen(ne)s, SDC/commerçant(e)s.

04

Planifier la relocalisation des arrêts avec les personnes les plus affectées (par exemple, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite) et en tenant compte des lieux sensibles à proximité (par exemple, les écoles et les garderies), puis bonifier le nombre d'arrêts temporaires durant la piétonnisation;

Intervenants: STM, citoyen(ne)s, arrondissements.

05

Évaluer les impacts des piétonnisations sur les profils des utilisateur(trice)s qui fréquentent les artères dans l'optique de les rendre intéressantes et conviviales pour toute la population²;

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

06

Déployer un service de mobilité douce (par exemple, des navettes à vélo) pour assurer l'accessibilité universelle et l'accès général des arrêts d'autobus;

Intervenants: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

07

Développer un chantier de recherche sur les services de mobilité douce en période de piétonnisation afin de mieux comprendre les manières d'optimiser les services et d'encourager leur utilisation par les citoyen(ne)s;

Intervenants: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

Fiche thématique 2 | Mobilité des individus, accessibilité et usages des lieux

Recommandations

08

Favoriser la livraison en amont des périodes de piétonnisation, en fonction de la programmation événementielle et par plages horaires planifiées (créneaux);

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

09

Encourager la livraison en vélo-cargo;

Intervenants: Services centraux, arrondissements, commerçant(e)s, SDC/commerçant(e)s.

10

Mettre à disposition des locaux ou des sites extérieurs publics qui seraient dévoués au transbordement des marchandises;

Intervenants: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

Piétons et cyclistes sur la
Promenade Ontario
montreal.ca, 2021.



Fiche thématique 2 | Mobilité des individus, accessibilité et usages des lieux

10

Maintenir l'accès des autobus aux stations de métro, particulièrement pour les stations munies d'ascenseurs afin d'améliorer l'accès au réseau des personnes à mobilité réduite;

Intervenants: STM, arrondissements.

11

Évaluer l'accessibilité universelle lors de la bonification des plans de conception des aménagements ainsi que pendant leur installation;

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

12

Assurer une signalétique distinctive et propre aux entrées et sorties de sites piétons;

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

13

Aux entrées et sorties de site, installer les éléments de manière alignée, à au moins 900 millimètres et à au plus 1,2 mètre afin d'optimiser l'accessibilité universelle de l'artère³;

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

14

Réviser la réglementation d'urbanisme afin d'inclure et de rendre obligatoire les exigences en matière d'accessibilité universelle pour les cafés-terrasses et les placotours en s'inspirant notamment du règlement de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal;

Intervenants: Arrondissements.

15

Sensibiliser et former les commerçant(e)s aux principes d'accessibilité universelle dont fait partie le dégagement des trottoirs de toute obstruction. Assurer un suivi constant et inviter ces dernier(ère)s à ne pas relâcher les efforts du début jusqu'à la fin des piétonnalisations;

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

16

Exiger l'installation de plans inclinés en milieu de tronçon afin que les personnes à mobilité réduite puissent y accéder autrement qu'uniquement en fin de tronçon;

Intervenants: Arrondissements.

³ De façon générale, l'application des principes d'accessibilité universelle du fascicule 5 *Aménagements piétons universellement accessibles* du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal est recommandée (Ville de Montréal, 2017).

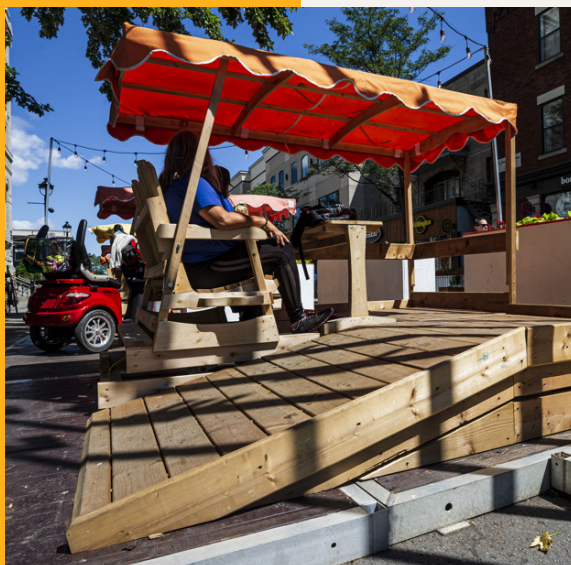
Fiche thématique 2 | Mobilité des individus, accessibilité et usages des lieux

18

Systematiser la présence de travailleur(euse)s de rue sur les artères commerciales où les personnes en situation d'itinérance se trouvent en grande proportion.

Intervenants: SDC/commerçant(e)s, organismes communautaires.

Les balançoires de la rue
Wellington
La Presse, 2021



Les aménagements constituent un générateur d'attraction majeur pour les artères commerciales piétonnisées. Ces derniers sont souvent en appui aux différentes activités commerciales en plus d'améliorer la convivialité et le confort de l'artère. Ils participent également à l'image de marque des artères.

Les efforts d'aménagement généralement appréciés et reconnus

Fruit du travail des professionnel(le)s de l'aménagement et du design, les aménagements temporaires, installations et opérations de verdissement ont été appréciés des commerçant(e)s et des utilisateur(trice)s des artères.

- Dans l'ensemble, les utilisateur(trice)s sondé(e)s sont en grande majorité satisfait(e)s (88%) des efforts d'aménagement sur les rues commerciales piétonnisées (L'Observateur, 2021a). La rue Masson a également reçu le plus faible taux de satisfaction chez les utilisateur(trice)s, oscillant de 35% à 68% (L'Observateur, 2021a);
- Les utilisateur(trice)s sondé(e)s apprécient particulièrement l'ambiance de la rue et le confort des lieux lors de la piétonnisation (L'Observateur, 2021a);
- La satisfaction à l'égard des aménagements de la rue a fortement augmenté durant la piétonnisation chez les visiteur(euse)s sondé(e)s de l'Avenue du Mont-Royal, passant de 67% à 94% de satisfaction entre les trois phases du sondage. D'ailleurs, les aménagements sont devenus le principal avantage avancé pour justifier la fréquentation de l'avenue (L'Observateur, 2021b);
- Les commerçant(e)s sondé(e)s ont évalué positivement la qualité des aménagements urbains réalisés, en particulier sur les rues Wellington, Bernard et De Castelnau (SEGMA, 2021);
- Avec une moyenne de satisfaction de 6,4/10, les commerçant(e)s ont un avis mitigé sur la qualité de l'aménagement urbain (mobilier urbain, signalétique, esthétisme, qualité des matériaux, etc.), en particulier sur la rue Masson (demi-piétonnisation) qui a obtenu un résultat de 4,2/10 (SEGMA, 2021).

Fiche thématique 3 | Aménagements et design

La satisfaction et souhaits envers les aménagements

Bien que les aménagements aient été appréciés des personnes fréquentant les artères commerciales, les études font foi de certaines lacunes dans les aménagements réalisés durant la saison estivale 2021:

- Près de la moitié des commerçant(e)s sondé(e)s souhaitent un retour des piétonnalisations avec des changements pour contrer les effets directs de la piétonnisation, dont l'accès plus difficile à l'artère et au stationnement, ou encore pour en modifier l'aménagement général. (SEGMA, 2021).
- Pour l'ensemble des 12 artères, les mesures de verdissements sont les plus citées par les usager(ère)s comme éléments manquants ou à bonifier sur les rues piétonnisées (L'Observateur, 2021a);
- Chez les utilisateur(trice)s sondé(e)s de l'ensemble des 12 artères, l'accès aux commodités (toilettes, eau, wifi) sont parmi les éléments qui suscitent le plus d'insatisfaction, plus particulièrement pour la rue Sainte-Catherine Ouest et Est/Village (L'Observateur, 2021a et 2021c).

Des aménagements populaires.
SDC Quartier Latin et SDC de l'Avenue du Mont-Royal, 2021



Fiche thématique 3 | Aménagements et design

Court

Moyen

Long terme

⁴ La possibilité d'utiliser un autre dispositif que les jerseys en béton pour délimiter l'espace, ou encore les recouvrir d'un écran plus attrayant, est évoquée par l'Enclume en ce sens. La possibilité d'ajouter des zones d'ombre est également nommée parmi leurs recommandations (Enclume, 2021).

⁵ La bonification du verdissement aux abords des aménagements prévus est également citée dans le rapport de l'Enclume (Enclume, 2021).

Recommandations

01

Intégrer les éléments de commodité et de sécurité dans la stratégie d'aménagement globale des artères piétonnisées (par exemple, toilettes, jerseys de béton, brumisateurs, espaces d'ombre)⁴;

Intervenants: Arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

02

Bonifier le financement offert selon l'envergure de la piétonnisation proposée;

Intervenants: Services centraux.

03

Favoriser le verdissement des sites et en faire un critère plus spécifique dans l'appel à projets⁵;

Intervenants: Services centraux, arrondissements, SDC/commerçant(e)s.

04

Se doter d'un inventaire commun du mobilier disponible lors des piétonnisations afin de renouveler les aménagements et limiter les coûts de conception;

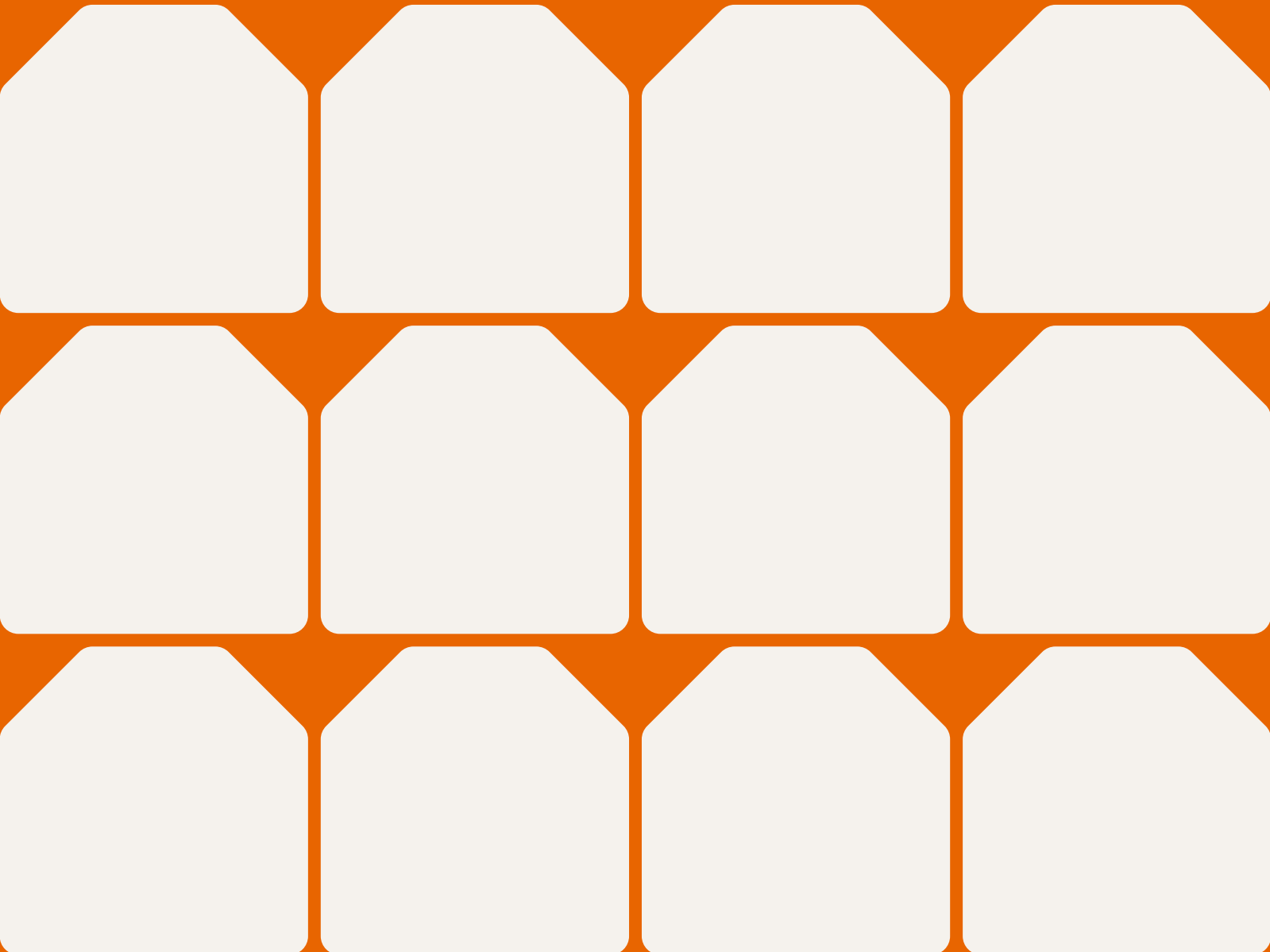
Intervenants: SDC/commerçant(e)s.

05

Se doter d'un espace d'entreposage commun (par exemple, utiliser certains espaces du SGPI).

Intervenants: Services centraux.

Annexe

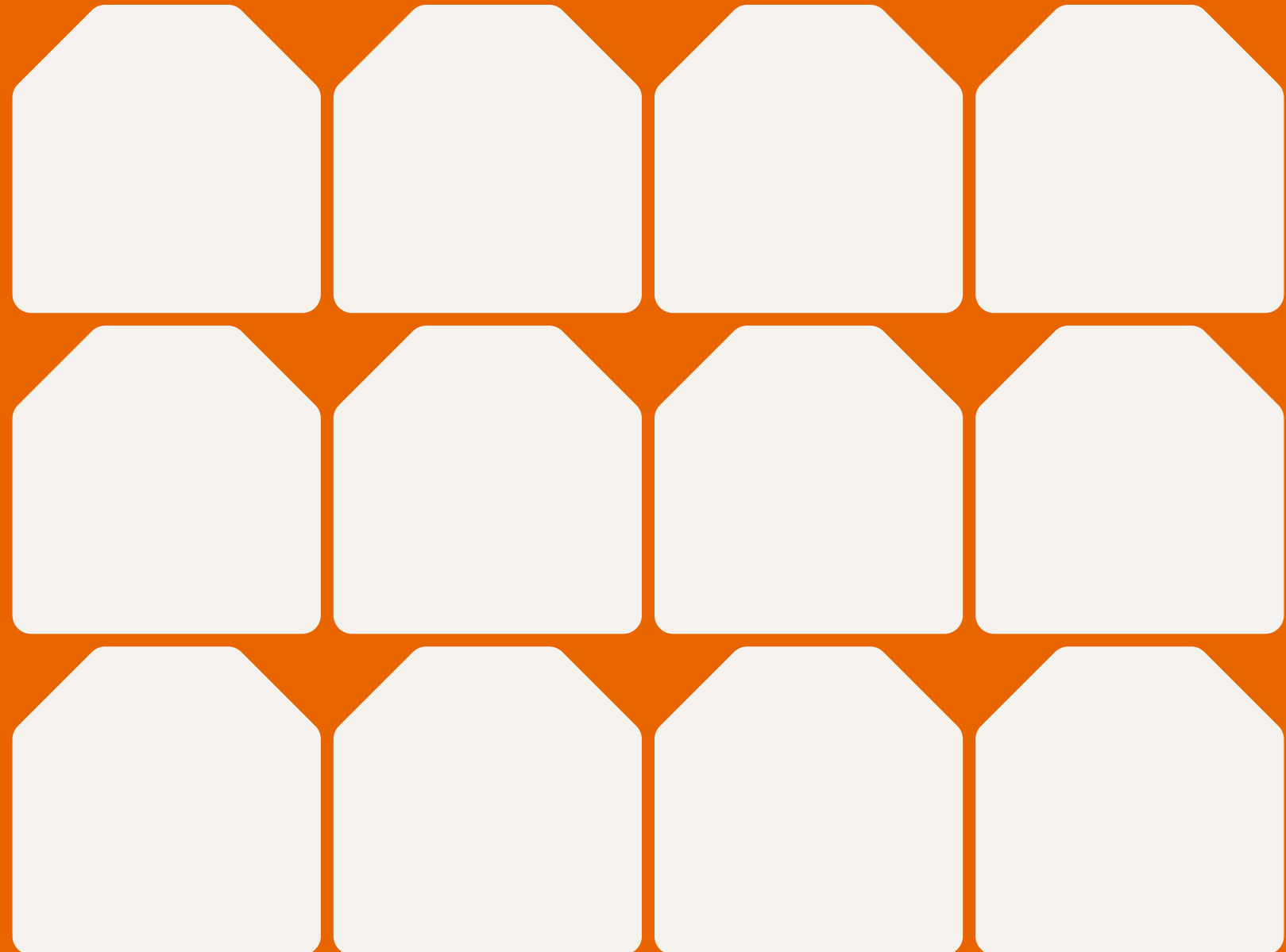




19.11.2021

Pierre Gauvre
Luc Guilbaud-fortin
Service du développement économique
Ville de Montréal

Piétonnisation 2021 – Rapport synthèse des entretiens auprès de chargé(e)s de projets



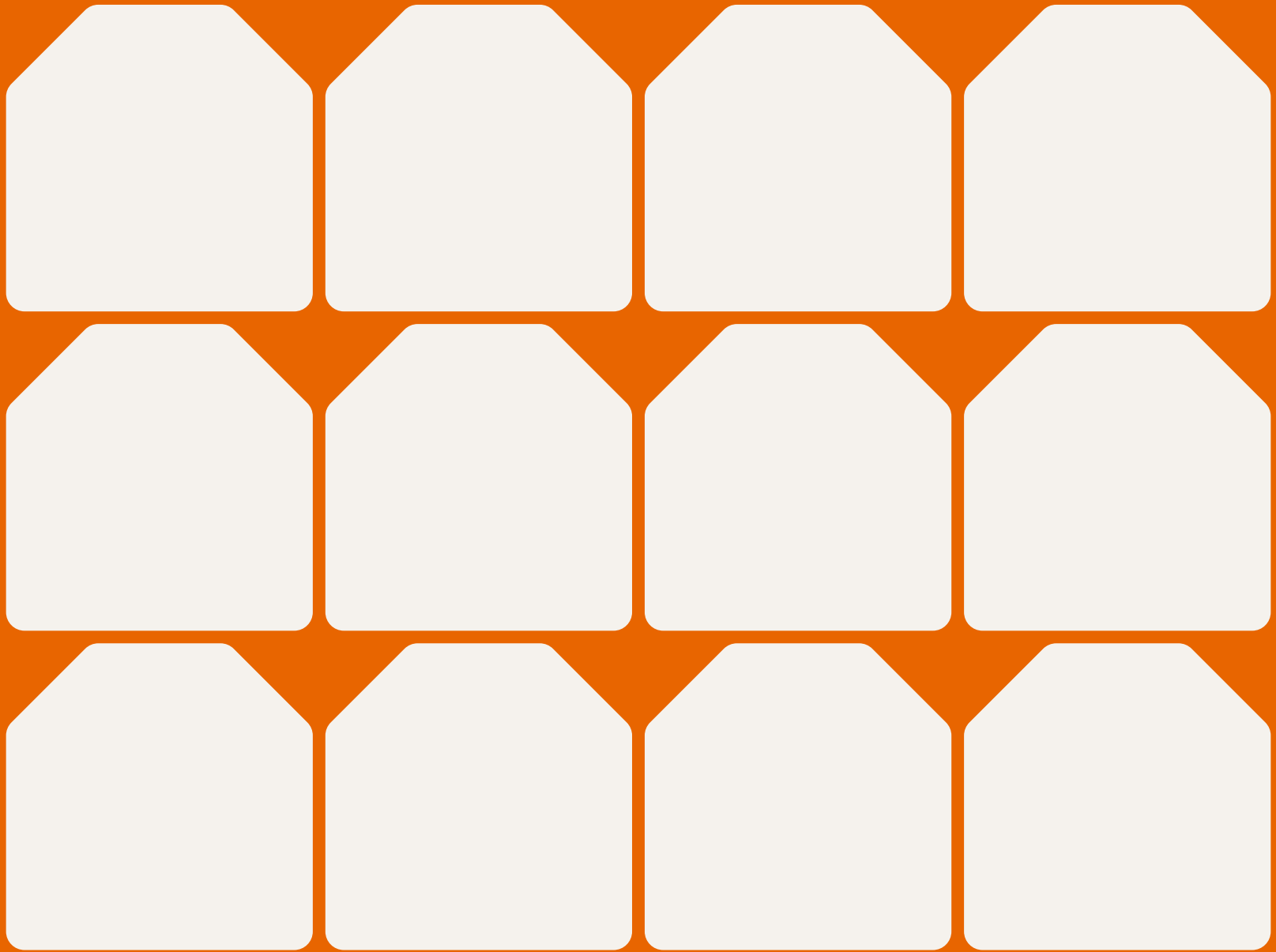


Dossier réalisé
par l'Arpent, 2021

Équipe de projet

Florence Clermont
Stagiaire en urbanisme

Mathieu Lemay
Stagiaire en urbanisme



Les artères commerciales montréalaises et le commerce local en général ont été durement touchés par la pandémie. Afin de soutenir la relance économique des artères et d'assurer la vitalité commerciale au sein des quartiers, le Service du développement économique de la Ville de Montréal (SDÉ) a élaboré un appel à projets en vue de soutenir la piétonnisation des artères commerciales pendant la saison estivale 2021. Ce sont 12 projets qui ont été soutenus par le SDÉ et planifiés en concertation avec de multiples partenaires (Service de l'urbanisme et de la mobilité, arrondissements, sociétés de développement commercial, etc.).

Le SDÉ souhaite approfondir les enjeux et les facteurs habilitants aux démarches de piétonnisation déployées sur les artères commerciales. Il souhaite identifier les attentes, les besoins et les conditions de succès chez les entités porteuses de projet(s), les arrondissements et les sociétés de développement commercial (SDC), afin d'améliorer le processus d'appel à projets pour les années à venir.

Méthodologie

Des entretiens semi-dirigés ont été réalisés auprès de chargé(e)s de projets des arrondissements et des SDC impliqués dans les démarches de piétonnisation.

Au cours de huit entretiens d'une durée maximale d'une heure, 17 personnes ont été rencontrées. Leurs propos ont été retranscrits et résumés succinctement en quatre sections : processus d'appel à projets, enjeux relatifs à différents volets de la piétonnisation (appel à projets, accessibilité universelle, mobilité, aménagements, etc.) et conditions habilitantes au succès des futures piétonnisations. Des citations accompagnent le résumé de leurs propos.

Entretiens réalisés

01
SDC rue Wellington

02
Arrondissement Villeray-
Saint-Michel-Parc-Extension

03
Arrondissement de Mercier-
Hochelaga-Maisonneuve

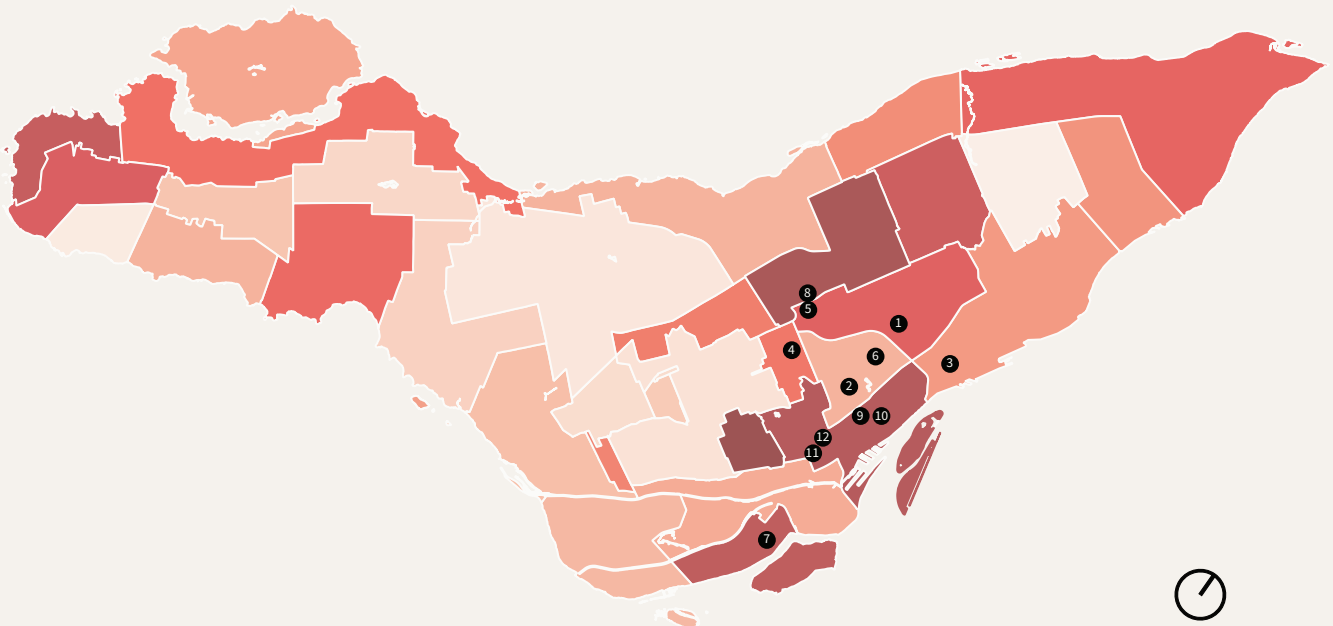
04
SDC Hochelaga-Maisonneuve

05
SDC de l'Avenue du
Mont-Royal

06
Arrondissement de Ville-
Marie

07
Arrondissement de Verdun

08
Arrondissement Le Plateau-
Mont-Royal



Artères commerciales piétonnisées en 2021

- ① Avenue Mont-Royal (St-Laurent à Fullum)
- ② Avenue Duluth (St-Laurent à St-Denis)
- ③ Rue Ontario (Nicolet à Pie-IX)
- ④ Rue Bernard
- ⑤ Place du Marché-du-Nord (Marché Jean-Talon)
- ⑥ Rue Masson (2e avenue au boulevard St-Michel)
- ⑦ Rue Wellington (6e avenue à Régina)
- ⑧ Rue de Castelnau (St-Denis à De Gaspé)
- ⑨ Rue St-Denis (Sherbrooke à Maisonneuve, et rue Emery)
- ⑩ Rue Ste-Catherine Est (Village)
- ⑪ Rue Crescent (1201 rue Crescent au boulevard de Maisonneuve)
- ⑫ Rue Ste-Catherine Ouest (entre Metcalfe et Guy)

Abbréviations utilisées

ASDCM

Association des sociétés de développement commercial de Montréal

SDC

Société de développement commercial

SDE

Service du développement économique

SGPI

Service de la gestion et de la planification immobilière (SGPI)

SIM

Service de sécurité incendie de Montréal

SPVM

Service de police de la ville de Montréal

STM

Société de transport de Montréal

SUM

Service de l'urbanisme et de la mobilité

TRAC

Travail de rue/Action communautaire



Principaux constats - Le processus d'appel à projets

Les personnes rencontrées ont partagé diverses perceptions et expériences relatives au processus d'appel à projets.

Lancer l'appel à projets plus tôt

Pour la majorité des personnes rencontrées, le lancement de l'appel à projets en mars 2021 a été trop tardif. Selon elles, le délai entre le dépôt des projets et leur réalisation a été trop court et a affecté la qualité de leur planification comme de leur conception. La complexité de gestion des divers fournisseurs de services et d'équipements tout comme celle de la coordination entre les multiples parties prenantes se sont avérées des enjeux nommés couramment en raison des délais serrés. Il a été mentionné que les candidatures retenues pour les piétonnalisations devraient être connues dès le mois de janvier pour assurer un délai de planification raisonnable.

Simplifier le dépôt de projets

Le processus d'appel à projets a été quelquefois décrit comme lourd et fastidieux. Considérant le fait que les demandes étaient déposées par les arrondissements faisant partie de l'administration municipale, le dépôt des propositions de projets mériterait d'être simplifié. Il a également été mentionné que les SDC demeurent les principales opératrices de la piétonnisation et qu'elles pourraient elles-mêmes répondre à l'appel à projets en sollicitant leur arrondissement respectif pour des éléments techniques (signalisation, circulation, gestion du stationnement, etc.). Sur le plan de la forme, le formulaire d'appel à projet ne permettait pas de détailler suffisamment le projet puisqu'il limitait le nombre de caractères dans les boîtes de textes.



Principaux constats - Le processus d'appel à projets

Requérir la collaboration entre les intervenant(e)s impliqué(e)s en amont dès le processus d'appel à projet

Lorsqu'une SDC est présente sur le territoire, il est essentiel d'impliquer l'organisme en amont lors de la démarche d'appel à projets afin de collaborer et définir les modalités du projet de piétonnisation de manière conjointe. Dans un cas spécifique, une SDC n'a pas été impliquée dans le processus alors que la piétonnisation prévue se trouvait en partie sur son territoire.

Lors des rencontres de présentation du programme de piétonnisation, il a été mentionné que la ville de Montréal devait piloter les projets ainsi que l'obtention des autorisations auprès des services de sécurité pour leur réalisation, ce qui n'a finalement pas été le cas. Afin d'éviter toute confusion, le processus d'appel à projets et les rencontres d'informations devraient clarifier davantage les fonctions et responsabilités de chacune des parties prenantes (ville-centre, arrondissements, SDC).

Assurer une prévisibilité et un financement équitable entre les projets

Selon certaines personnes interrogées, le financement (d'un montant maximum de 400 000\$) n'aurait pas été équitable entre les projets alors que certaines artères ont été piétonnisées sur de plus longs tronçons que d'autres. Un ajustement du financement maximum en fonction de l'envergure de la piétonnisation souhaitée pourrait aider à assurer une qualité similaire des aménagements sur l'ensemble du territoire. Dans une même lignée, les enjeux de financement ont grandement varié selon la capacité des SDC à mobiliser des ressources internes qui sont moins coûteuses et parfois plus efficaces qu'en multipliant les consultant(e)s externes. Enfin, les arrondissements et SDC doivent être en mesure de connaître le financement potentiel de manière concrète dès la planification de l'appel à projet.

Faciliter la reddition de compte

La reddition de compte a été un enjeu, notamment pour les arrondissements qui chapeautent plusieurs demandes d'appel à projets distinctes. Il a été difficile de connaître avec précision les postes budgétaires affectés à chaque artère piétonne au sein des différents services des arrondissements.

« Ça prend quelqu'un dédié à la piétonnisation. Une personne pendant 5 mois, un(e) chargé(e) de projet à l'arrondissement voué(e) à ça »

« Le dépôt de candidature était quand même lourd. Ça pourrait être allégé, considérant qu'on fait quand même partie de la ville en tant qu'arrondissement. »

« De savoir que le projet est récurrent peut être utile pour les arrondissements, de savoir qu'ils peuvent travailler là-dessus (...). L'appel à projets de la Ville a été annoncé trop tard. »

Les chargé(e)s de projet ont identifié des contraintes et des obstacles à l'activité économique lors des piétonnalisations.

Des aménagements qui entravent le commerce

Le manque de visibilité de commerces à partir de la rue causé par des éléments d'aménagement temporaire (par exemple, des éléments de signalétique ou des bacs à fleurs) aurait été critiqué par des commerçant(e)s. Les personnes rencontrées font mention que des commerçant(e)s n'ont pas été consulté(e)s avant l'installation d'aménagements devant leurs commerces, ce qui aurait dû être fait si le temps l'avait permis. La possibilité d'effectuer des changements aux aménagements rapidement est identifiée comme un autre moyen de remédier à ce type de situation. Pour ce faire, la réactivité de toutes les parties prenantes est impérative.

Dans certains cas, les recommandations du SIM n'ont pas permis d'effectuer le déploiement de cafés-terrasses tel que prévu. Il est suggéré que les exigences et recommandations du SIM soient plus uniformes sur le territoire et moins négociées à la pièce.

La planification et coordination des travaux d'entretien et des chantiers

En général, les personnes rencontrées témoignent du débordement des poubelles et des bacs de recyclage, particulièrement en période de pointe. La fréquence de collecte d'ordures aurait été insuffisante et complexe sur plusieurs artères, notamment en raison de plages horaires limitées ne nuisant pas aux activités commerciales ou pour des raisons propres aux arrondissements comme le manque d'effectifs. De façon similaire, l'arrosage des plantations, parfois du ressort de l'arrondissement, de la SDC ou de mandataires de ceux-ci, a été ardu. Il en a été de même des travaux à réaliser, tant sur le domaine privé que public, qui ont été plus difficiles à coordonner. Effectivement, les travaux devant être réalisés idéalement en dehors de la période de piétonnisation, des « goulots d'étranglement » ont été créés sur les courtes périodes permettant les chantiers. Cela a parfois résulté en de la gestion de chantiers à la pièce, davantage réactive que proactive. Une meilleure coordination et un meilleur arrimage des différentes opérations entre les parties prenantes permettraient de remédier à ces enjeux pour les commerçant(e)s.

Principaux constats — Vitalité commerciale

Écart des retombées de la piétonnisation selon le type de commerce

Les commerces de destination, à rayonnement régional plutôt que local, ont été plusieurs fois identifiés comme les plus durement affectés par la fermeture des artères aux véhicules. Dans un même ordre d'idée, ce sont les commerces de restauration qui auraient le plus grandement bénéficié de la piétonnisation. Une saturation de l'offre commerciale en commerces de restauration est crainte, car elle compromet la mixité et plus largement la résilience des artères commerciales.

« On a remarqué un problème qu'on a abordé avec la Direction des travaux publics. Les collectes d'ordures n'étaient pas suffisamment fréquentes. Et du côté des travaux publics, ils n'étaient pas d'accord. Ils passaient plus souvent, mais sans ajouter de poubelles. »

« Il faudrait plus impliquer les commerçants dès la conception et voir si les installations peuvent leur porter préjudice en amont. »

« Il y a un risque de perte du sentiment d'appartenance entre la rue et les résident(e)s du quartier. Il faut faire attention que les piétonnalisations ne le compromettent pas en raison d'un déséquilibre dans l'offre commerciale avec trop de commerces de restauration. »

« Il faut planifier tous les éléments : cafés-terrasses, promotions commerciales, il faut prendre un pas de recul plus grand pour intégrer l'ensemble des considérations et éviter des crises. »



Principaux constats — Accessibilité universelle et inclusion sociale

En matière d'accessibilité universelle, les personnes rencontrées se sont généralement référées aux audits réalisés par Société Logique afin d'identifier les enjeux et les apprentissages qui devront être pris en compte lors des futures piétonnalisations.

Fournir un accompagnement en accessibilité universelle dès la conception

Le manque de temps pour la conception des aménagements aurait compromis leur accessibilité universelle. Il est nommé que certains mandataires n'ayant pas l'expertise en la matière auraient dû être davantage accompagnés dès le début du projet, par exemple par la Société logique ou par l'arrondissement. Les notions d'accessibilité universelles étaient également méconnues pour certaines SDC, ce qui demande un travail de sensibilisation en amont. De plus, dans certains cas, la réception des résultats des audits réalisés a été trop tardive, soit vers la fin de la période de piétonnisation, pour que des changements soient apportés. La réalisation d'audits en début de piétonnisation aurait permis d'améliorer les aménagements déployés et de faire preuve de vigilance relativement aux obstacles à la mobilité qui apparaissent au cours de la saison (par exemple, des panneaux publicitaires sur le trottoir, des barrières bloquant le passage, des rampes d'accès trop pentues, etc.).

« On en fait jamais assez. Ce sont des réflexes qui doivent être développés. Au niveau du mobilier urbain, plus on a de temps et de moyens pour le réfléchir et le faire, plus ceux-ci vont être à portée universelle. »



Principaux constats — Accessibilité universelle et inclusion sociale

Créer un lien de confiance avec la clientèle marginalisée

Une augmentation de la fréquentation de certaines artères par des personnes en situation d'itinérance a été rapportée pour la période estivale 2021, particulièrement sur l'Avenue du Mont-Royal et sur la rue Wellington. La présence d'une population itinérante n'est pas vue comme un problème en soi chez les personnes rencontrées. Ce sont plutôt les gestes d'incivilité qui l'accompagnent parfois qui mériteraient d'être davantage abordés et de faire l'objet d'une stratégie entre les organismes communautaires, la police, les cadets et les SDC. Effectivement, les personnes rencontrées ont affirmé l'importance d'avoir des travailleur(euse)s de rues et des organismes en intervention sociale sur les artères commerciales. La présence d'organismes tels que le TRAC et le CARE-Montréal a été reçue positivement en ce sens.

« Ça nous prend des travailleurs de rue à temps plein sur les artères piétonnisées. »

« On travaille beaucoup avec la police et les organismes communautaires, mais il n'y a pas de solution miracle pour les années à venir. »

« C'était difficile d'ajouter des effectifs pour intervenir auprès des personnes vulnérables. Oui, la police, les cadets, mais sans plus. On n'en a pas vraiment entendu parler. Il faudrait inclure ça dans les projets à l'avenir. Il faut offrir des espaces intéressants pour tout le monde. »

« S'il y avait eu des problématiques, on aurait eu la possibilité de communiquer avec eux [les organismes communautaires]. Mais il n'y a pas eu d'ajouts financiers ou humains. »

Principaux constats — Mobilité

Développer une stratégie claire pour la cohabitation entre piéton(ne)s et cyclistes

Les chargé(e)s de projet ont presque unanimement identifié la cohabitation entre les cyclistes et piéton(ne)s comme un enjeu pour lequel une stratégie uniforme entre les artères commerciales mériterait d'être déployée. Bien qu'aucun accident n'ait été rapporté lors des entretiens, plusieurs personnes nomment que le passage de cyclistes affecte négativement le sentiment de sécurité sur les artères et cause un certain stress chez des usager(ère)s, en particulier les groupes d'enfants en garderie et les personnes âgées.

Pour améliorer la cohabitation entre ces deux groupes, il est proposé d'agir sur plusieurs fronts. D'une part, une communication soutenue est souhaitée pendant la période de piétonnisation au moyen d'une campagne de sensibilisation et de règles de circulation claires. Il est recommandé que la sensibilisation et l'éducation sur les règles de déplacements des artères commerciales soient accompagnées d'une présence policière accrue à certains moments clés de la piétonnisation afin de faire respecter les règles et intercepter les usager(ère)s récalcitrants. Fait intéressant, la cohabitation piéton(ne)s-cyclistes a été davantage perçue comme un problème chez les chargé(e)s de projets des artères où l'interdiction complète de circuler à vélo a été privilégiée. La difficulté d'application de l'interdiction serait en cause.

« Les vélos sont moins sensibles à la question de la cohabitation à la fin de l'été parce qu'on (SDC) avait relâché nos efforts de sensibilisation. »

« Il y a des cas, dans d'autres villes, que la Ville de Montréal pourrait étudier et desquels elle pourrait s'inspirer. Ça serait pertinent de recevoir des conseils pour une meilleure cohabitation. »



Multiplier les mesures ciblées favorisant l'accessibilité

Les personnes rencontrées ont donné quelques exemples d'efforts déployés afin de maintenir l'accessibilité de leur artère tout au long de l'été. La présence d'un service de vélo-taxi, tel que Vélo Duo sur l'Avenue du Mont-Royal, a d'ailleurs suscité l'intérêt de plusieurs d'entre elles. L'implantation de modes de mobilité douce sur les artères a été reconnue comme contribuant à l'image de marque de Montréal.

Les ajouts d'espaces de stationnement tarifés et d'espaces de stationnement de courte durée de type « dépose-minute » (entre 5 et 15 minutes) sur les rues résidentielles transversales durant la période de la piétonnisation ont couramment été cités comme un bon moyen d'améliorer l'accessibilité véhiculaire. Néanmoins, un non-respect des limites de temps a été constaté par pour le stationnement de courte durée.

Les chargé(e)s de projets ont partagé certaines solutions qui contribueraient à favoriser l'accessibilité aux artères. Il est proposé de créer un service de navettes gratuites reliant des points stratégiques comme la plage urbaine de Verdun à la rue Wellington. La création de grands espaces de stationnement délimités pour les vélos est mise de l'avant, de même que le rapprochement de certains arrêts d'autobus sur les rues transversales aux intersections des artères.

« On a compensé le nombre de parcomètres enlevés sur l'artère sur les espaces résidentiels. Les citoyen(ne)s de proximité doivent l'accepter: Ils doivent faire leur bout de chemin en laissant des espaces de stationnement disponibles dans une zone qui historiquement leur était réservée. »

Principaux constats — Aménagements et design

Compte tenu du temps alloué à la planification et à la conception des aménagements, les personnes rencontrées en ont pour la plupart été très satisfaites. Néanmoins, des suggestions et commentaires ressortent des entretiens pour améliorer les aménagements futurs :

- Le délai de réalisation doit être suffisant pour permettre une conception réfléchie du mobilier sur les plans de la durabilité des matériaux (pour le récupérer les années suivantes), de l'accessibilité universelle, des utilisations souhaitées (détente, co-working, pause-café, etc.) et de l'occupation de l'espace public (pour éviter une saturation d'aménagements);
- Les aménagements n'auront pas l'impact souhaité sans une bonne animation et une occupation tout au long de la journée. Ils doivent inciter à l'animation de l'artère même dans les heures habituelles d'accalmie;
- Les aménagements doivent faire partie intégrante de l'image de marque mise de l'avant pour l'artère commerciale. La signalétique sur l'artère gagnerait à être aux couleurs de son identité visuelle plutôt que de s'apparenter à celle d'un chantier de construction. L'octroi d'une certaine latitude aux SDC en ce sens est voulu;



Principaux constats — Aménagements et design

- Les aménagements temporaires ont une perspective événementielle aux yeux de la clientèle, ils doivent donc constamment se renouveler pour susciter l'intérêt. Cela implique de nouvelles enveloppes budgétaires chaque année et pose un obstacle au recyclage des matériaux utilisés. Une vision forte de la Ville, encadrant l'articulation des aménagements, pourrait guider les chargé(e)s de projets et les aider à trouver un équilibre entre la nouveauté et le réemploi des aménagements. À ce titre, certaines personnes rencontrées ont montré un intérêt envers la mutualisation et les rotations des aménagements entre les SDC;
- Selon certaines personnes, le verdissement gagnerait à être plus équitable entre les artères commerciales. Certaines auraient été très verdies et d'autres, très peu. De plus, un entretien et un arrosage adéquats devraient être planifiés en amont de la piétonnisation par les équipes des travaux publics, ou encore, par les SDC à la condition d'une plus grande prévisibilité dans l'appel à projets à cet égard;
- Les aménagements proposés doivent faire l'objet d'une consultation en amont auprès des commerçants. La localisation des aménagements et leur design final doivent être acceptés des commerçant(e)s qui devront composer avec ceux-ci.

« Si on poursuit avec la piétonnisation, on ne pourra pas recommencer avec de nouveaux équipements chaque année. Il faut mutualiser les aménagements entre SDC, les échanger, on pourra économiser, et c'est plus durable. Les gens veulent de la nouveauté, mais il faut trouver des solutions durables et créatives. On reste en mode "essai-erreur". »

« Les aménagements ont été suffisants, mais il y aura une déception si on reprend les mêmes aménagements l'année prochaine. »

« Les commerçant(e)s avaient leur mot à dire, ils ont fait part de leurs besoins et commentaires. »

Principaux constats — Communications et gouvernance

Des enjeux et des pistes de solutions ont été identifiés lors des entretiens afin de faciliter la communication entre les parties prenantes impliquées dans la piétonnisation.

Parmi les enjeux soulevés, deux ont été plus fréquemment évoqués et devraient être considérés dans les prochaines démarches de piétonnisation. Les délais serrés de planification n'ont pas permis d'établir une communication optimale entre les SDC, les arrondissements, les commerçant(e)s, les mandataires ou fournisseurs et les citoyen(ne)s. Dans le cas particulier de la rue Ontario, le court laps de temps n'a pas permis de consulter de manière satisfaisante les commerçant(e)s et de cerner leurs préoccupations adéquatement. Dans d'autres cas, les courts délais n'ont pas permis de déployer une stratégie de communication efficace.

La gestion d'une piétonnisation est complexe, le succès de la démarche repose en grande partie sur d'étroites communications entre la SDC et l'arrondissement. L'organisation de rencontres de coordination fréquentes entre les différentes cellules d'organisation semble corrélée avec la réussite perçue de la piétonnisation par les chargé(e)s de projets rencontré(e)s. Au contraire, les personnes qui ont trouvé laborieuses les communications entre la SDC et l'arrondissement ont moins bien perçu la piétonnisation estivale. Il a été recommandé à quelques reprises de nommer un(e) « chef d'orchestre » à l'arrondissement responsable de la coordination afin de maintenir une bonne communication entre les multiples intervenant(e)s. Au niveau de la Ville de Montréal, le pilotage des rues piétonnes pourrait relever d'une équipe dédiée à la Division des événements publics, qui possède l'expertise pour coordonner des événements d'envergure (par exemple le Marathon de Montréal). En ce sens, il est demandé que la Ville de Montréal se dote d'une vision claire pour les piétonnisations et par rapport aux artères commerciales en général.

Il a également été mentionné qu'une meilleure communication passe par la récolte et le partage d'informations et de données. Une personne a par exemple mentionné que le nombre et la localisation des espaces de stationnement tarifés disponibles devraient être connus et partagés par l'Agence de mobilité durable en période de piétonnisation. Cette communication transparente et prévisible de l'information auprès de la clientèle contribuerait à éliminer les problèmes d'accessibilité et atténuerait la mauvaise perception des piétonnisations relativement à la gestion des espaces de stationnement.

« Élément clé du succès : très étroite et saine collaboration entre la SDC et l'arrondissement. On a travaillé en équipe avec eux, on a bien travaillé ensemble. »

« La clé c'est d'avoir des acteurs investis parce que c'est beaucoup de ping-pong. L'enjeu a peut-être plus été l'identification du leader. »

« L'arrondissement a fait l'erreur de contacter directement des commerçant(e)s mécontent(e)s. La gestion des plaintes est longue et laborieuse. La clé est la communication. La SDC devrait elle-même contacter ses commerçant(e)s. »

Bons coups

Plusieurs bons coups, collaborations fructueuses et initiatives positives ont été soulignés par les chargé(e)s de projets :

- Les artères commerciales ayant déjà eu des expériences de piétonnisation avant la saison estivale 2021 étaient plus enclines à considérer l'accessibilité universelle, avant et pendant la conception des aménagements, notamment grâce aux audits de la Société logique déjà réalisés;
- Les livraisons commerciales ne semblent pas avoir été un enjeu. La plupart des personnes rencontrées estiment qu'elles ont bien été gérées. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes s'est avérée somme toute positive. Aucune personne rencontrée n'a évoqué d'accidents. Encore une fois, la collaboration entre les différents partenaires (arrondissements, SDC, police et cadets) et leur vigilance à cet endroit aurait permis la bonne cohabitation;
- L'accessibilité en transport en commun n'a pas été problématique sur la majorité des artères. La coordination avec la STM en amont de la piétonnisation aurait été exemplaire;
- Très peu de plaintes semblent avoir été enregistrées à l'égard des piétonnisations (problème d'accessibilité, stationnement, nuisances, bruit, etc.);
- La bonne collaboration entre les parties prenantes a été saluée dans plusieurs cas. Citons par exemple la collaboration entre l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal et ses services, la STM, la SDC de l'Avenue Mont-Royal et l'Association des Commerçants de l'Avenue Duluth.

