

# Promenades urbaines et vision des déplacements au centre-ville de Montréal



**Sylvie Tremblay, M arch. U.D.**  
Chef d'équipe Expertise et innovation en aménagement  
Direction des transports

# PLAN DE LA PRÉSENTATION

- Contexte : orientations en transport à Montréal
- Zones à priorité piétonne
- Projet Sainte-Catherine Ouest
- Promenades urbaines: site de l'atelier
- Enjeux en circulation
- Concept PU à définir et vision globale du Plan directeur d'aménagement

# CONTEXTE: Favoriser l'usage des transports collectifs et actifs et réduire la dépendance à l'auto solo

Défi : Assurer le «meilleur» partage de la rue entre les usagers

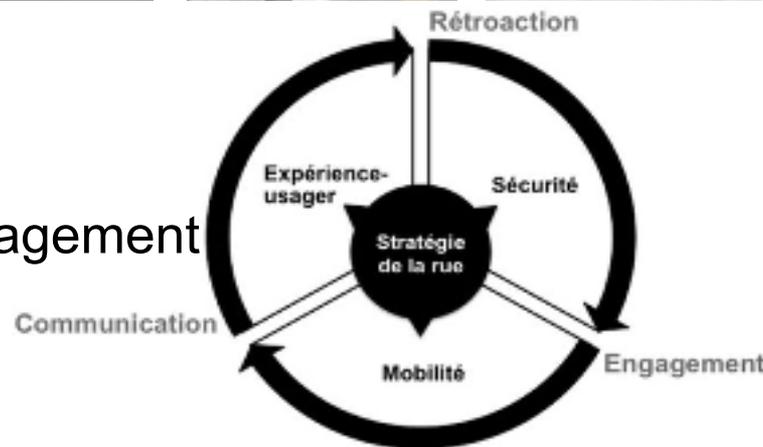


+



= RUE

Stratégie d'aménagement



# CONDITIONS DE RÉUSSITE DU CHANGEMENT

## PRIMAUTE DES PIÉTONS

- Constat : après avoir affiché une baisse significative entre 2005 et 2008, le bilan de sécurité routière des piétons semble maintenant stagner
- Des préoccupations persistantes :
  - Les **piétons** constituent encore près de **50%** des personnes décédées sur les routes du réseau municipal de Montréal
  - Le groupe des **personnes âgées** de 65 ans et plus demeure le plus vulnérable (**2/3 des piétons décédés**)

# CONTEXTE GÉNÉRAL

## STRATÉGIES MUNICIPALES

**2006 CHARTE DU PIÉTON,**  
Redonner au piéton la place qui lui revient dans la ville

**2008 PLAN DE TRANSPORT**  
21 chantiers et un plan d'actions annuel

**2011 POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE**

**2013 STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE**

**2014 COMMISSION SUR LA TRAVERSÉE DE LA RUE**

**2015 PROJET DES PROMENADES URBAINES AU CV**

**2015 PROGRAMME D'IMPLANTATION DE RUES  
PIÉTONNES ET PARTAGÉES**



# CONTEXTE GÉNÉRAL

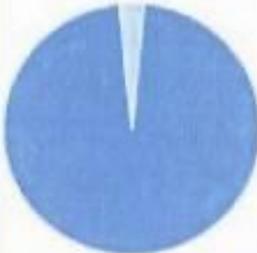
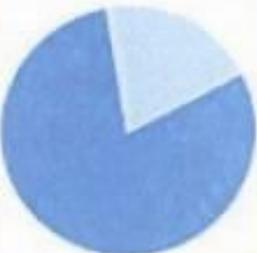
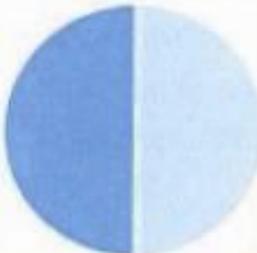
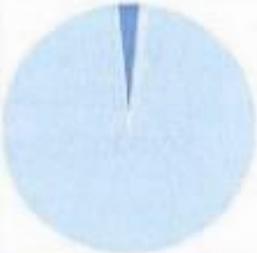
## RUES À BASSE VITESSE EN FRANCE

Rue en partage - code de la rue - priorité aux piétons



### ▪ Décret du 30 juillet 2008 : 3 Principes de base

- Principe de prudence à l'égard des plus faibles
- Zone 30, aucune restriction en circulation ni stationnement, signalisation des entrées
- Doubles-sens cyclables dans la zone de circulation apaisée, la zones 30
- Zone de rencontre : 20 km/h = Priorité aux piétons avec marquage et signalisation des entrées et P aux zone indiquées

Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Apaisement	 Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
Circulation Vie locale					

# ZAPP: ZONES A PRIORITÉ PIÉTONNE

- **PRIORITÉ RELATIVE**
  - Zones de rencontre
  - Rues partagées
  - Zones 30
  
- **PRIORITÉ ABSOLUE**
  - Rues piétonnes

# ZAPP: ZONES A PRIORITÉ PIÉTONNE

## Typologie de rues conviviales pour piétons

**Rue complète  
à 40 – 50 km/h**  
(rue résidentielle,  
commerciale)



**Rue locale  
apaisée à  
40 km/h**



## ZAPP: ZONES A PRIORITÉ PIÉTONNE RELATIVE

**Zone sensible  
(à 30 km/h)**  
autour des écoles,  
des parcs)



**Guide d'aménagement  
durables des rues de Montréal  
Fascicule 1 – Quartiers verts**

**Zone de rencontre  
( 20 km/h)**  
(Woonerf St-Pierre)



# ZAPP: ZONES A PRIORITÉ PIÉTONNE ABSOLUE

## Rues ou zones piétonnes

**Zone festive**  
(festivals)



**Rue et zone piétonne temporaire ou saisonnière**



**Rue et zone piétonne permanente**



**Promenade urbaine**  
(sur rues piétonnes et Rues 30 à 50 km/h)



**Guide d'aménagement durables des rues de Montréal**  
Fascicule 1 – Quartiers verts

# ZONE DE RENCONTRE - 20 KM/H - QUÉBEC



Rue Sainte-Claire



# TRAVERSE PIÉTONNE ZONE 30 ET RUE PIÉTONNE PARIS

## LISIBILITÉ DES SEUILS D'ENTRÉE ET TEST DE MARQUAGE



# TRAVERSE PIÉTONNE ZONE DE RENCONTRE PARIS

## TEST DE MARQUAGE





# PROJET SAINTE-CATHERINE O.

## Phase 2 de Atwater à Mansfield

## Phase 1 de Mansfield à De Bleury



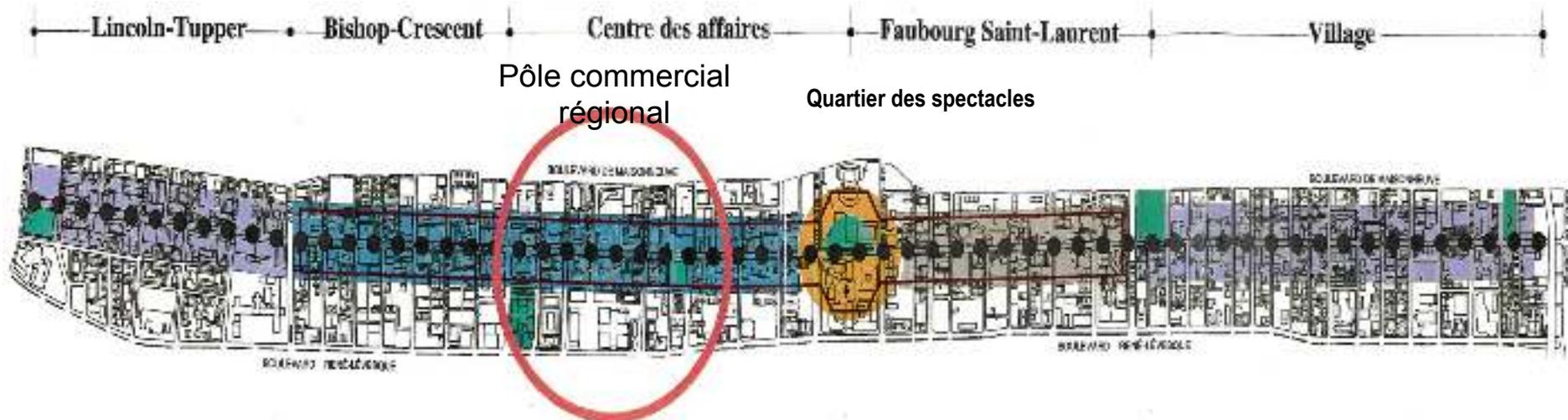
## RUE SAINTE-CATHERINE : AVENUE ATWATER – RUE DE BLEURY

- Longueur : 2,36 km
- Superficie totale : 51 000 m<sup>2</sup>

# PU SAINTE-CATHERINE

## PPU DE LA RUE DE 1994 À AUJOURD'HUI

Image tiré du Plan de mise en valeur, 1994



Phase 2

Phase 1

Pôle Place des arts

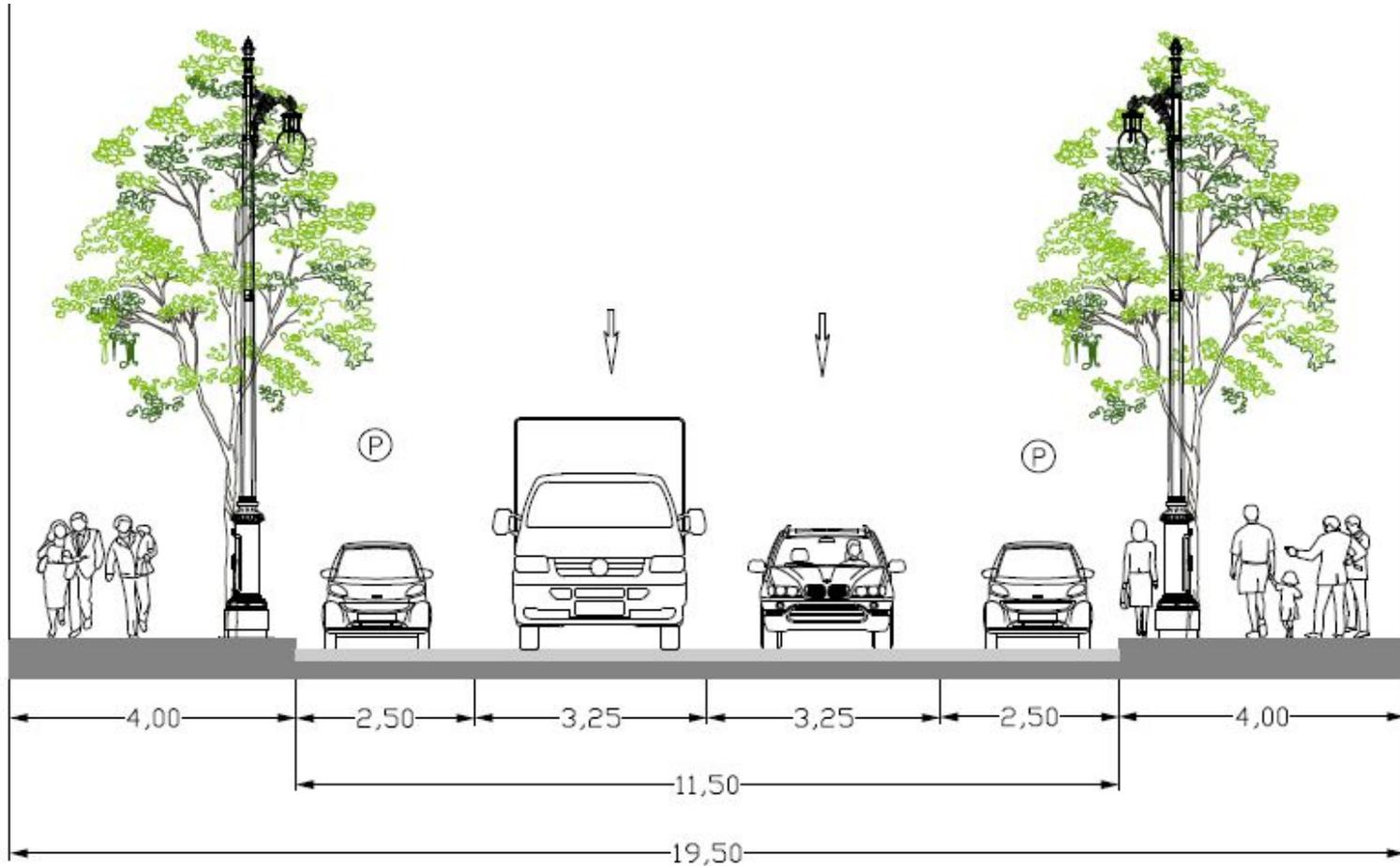
PPU Quartier Latin

Village



# GÉOMÉTRIE DE LA RUE SAINTE-CATHERINE O.

## Caractéristique de l'emprise de la rue



Intersection Mc Gill est la plus achalandée 10,500 piétons

*Exemple de l'intersection Peel/Ste-Catherine*

Heure de pointe du soir (16h30 à 17h30) un mercredi 30 sept. 09

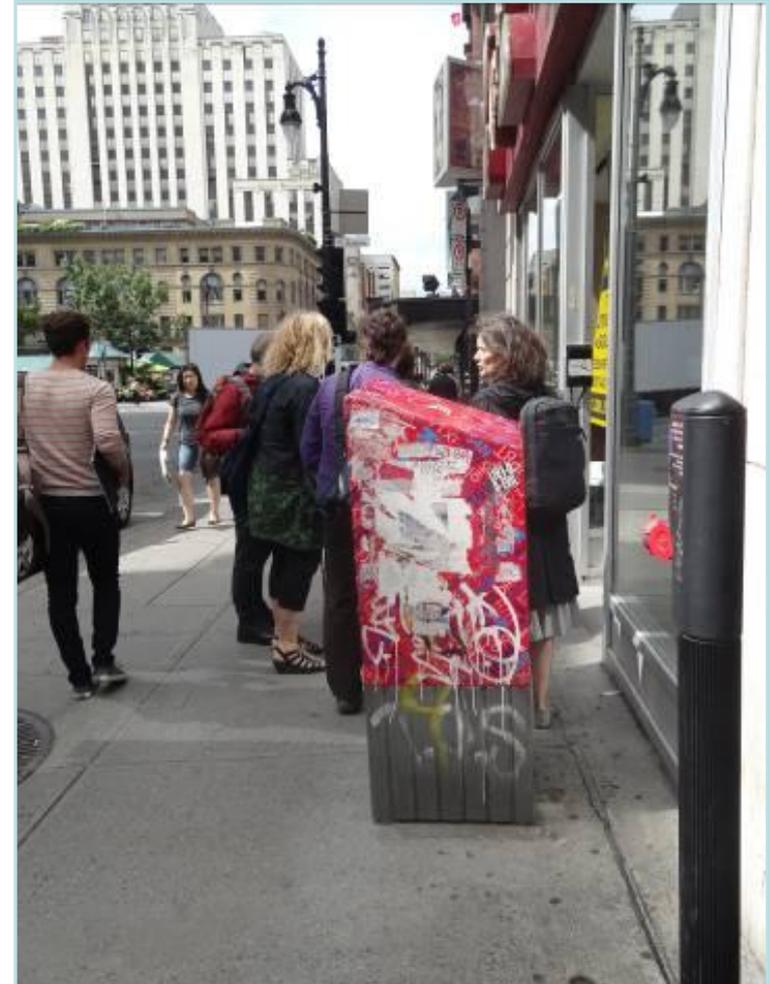
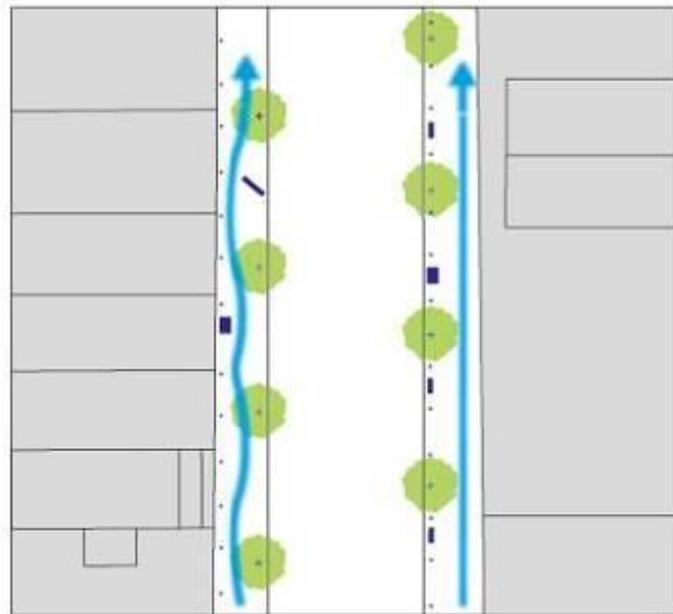
- 7600 piétons
- 1900 véhicules
- 24 cyclistes

2. Déplacement ralenti
3. Déplacement inconfortable / peu sécuritaire
4. Accessibilité universelle problématique
5. Comportements à risque plus nombreux



**Conclusion : des trottoirs trop étroits pour la densité piétonne aux heures de pointe**

## PARCOURS CONTINU ET RECTILIGNE EN BORDURE DE BATIMENTS ET SANS OBSTACLE

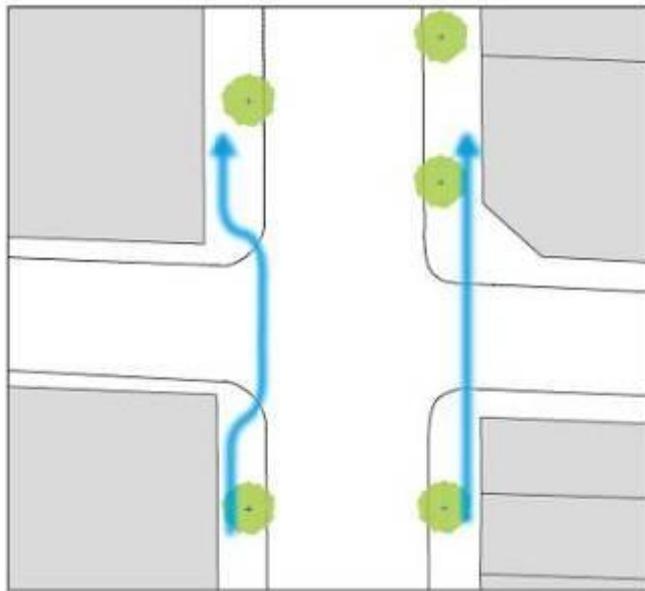


# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT EN AU

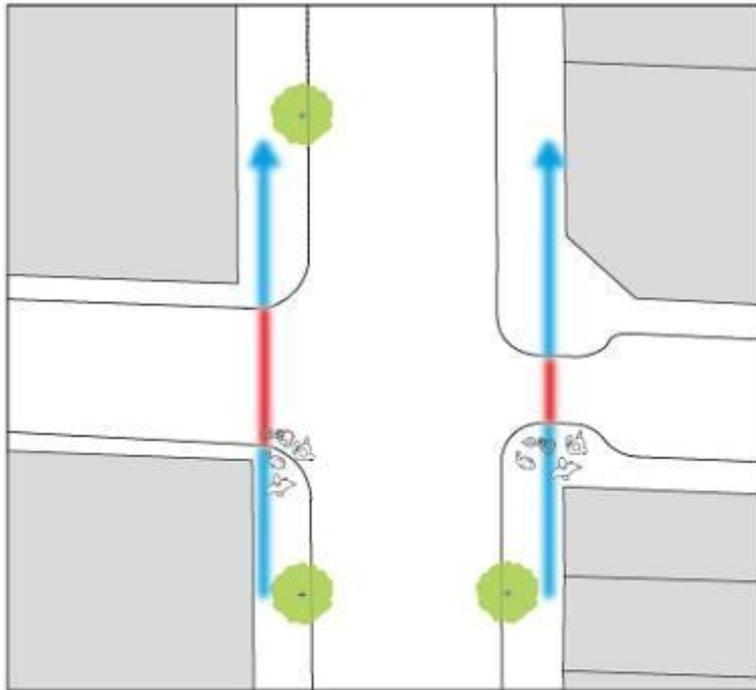
## PARCOURS CONTINU ET RECTILIGNE SANS SAILLIE EN SURPLOMB



## ÉLARGISSEMENT DES BÂTEAUX PAVÉS

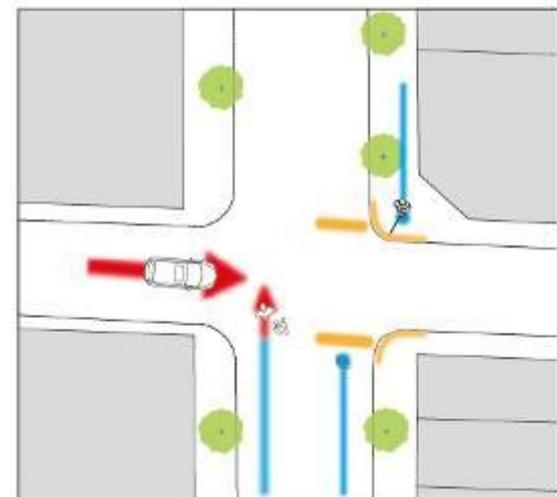
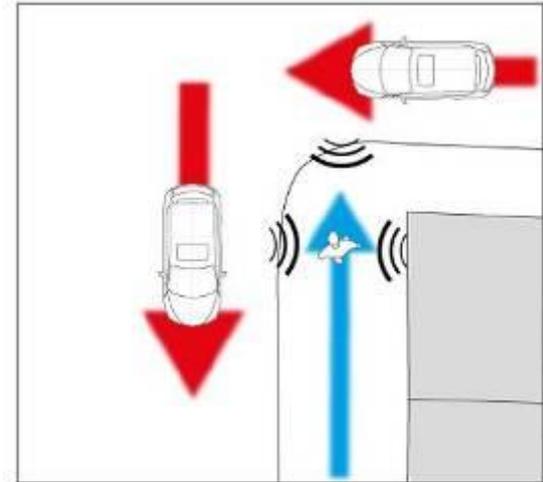


## RÉDUCTION DU TEMPS DE LA TRAVERSÉE

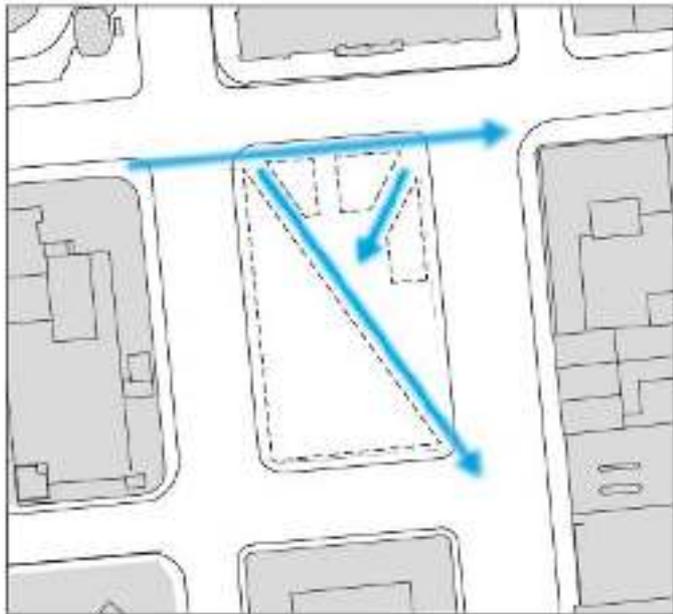


# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT EN AU

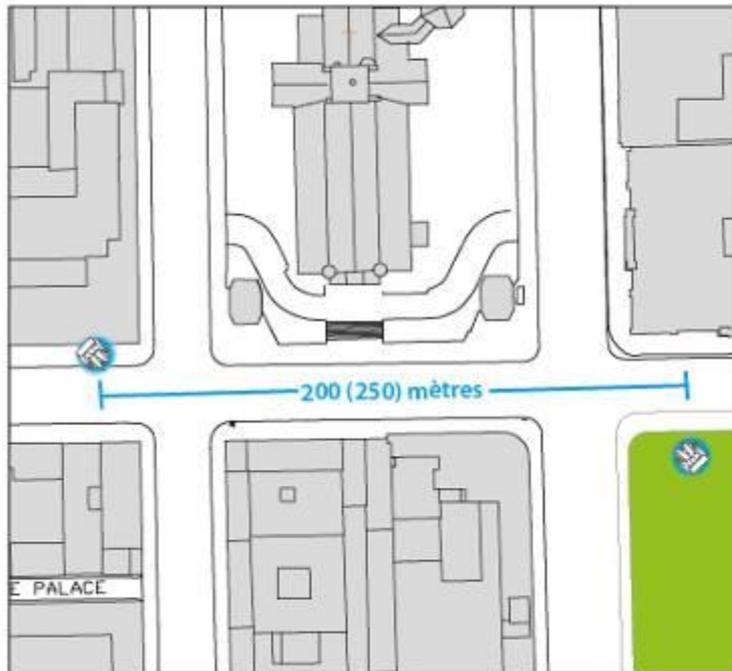
## ÉCHOLOCATION ET BANDES AVERTISSANTES (DALLES TACTILES EN FONTE)



## ESPACES VASTES ET FILS D'ARIANE

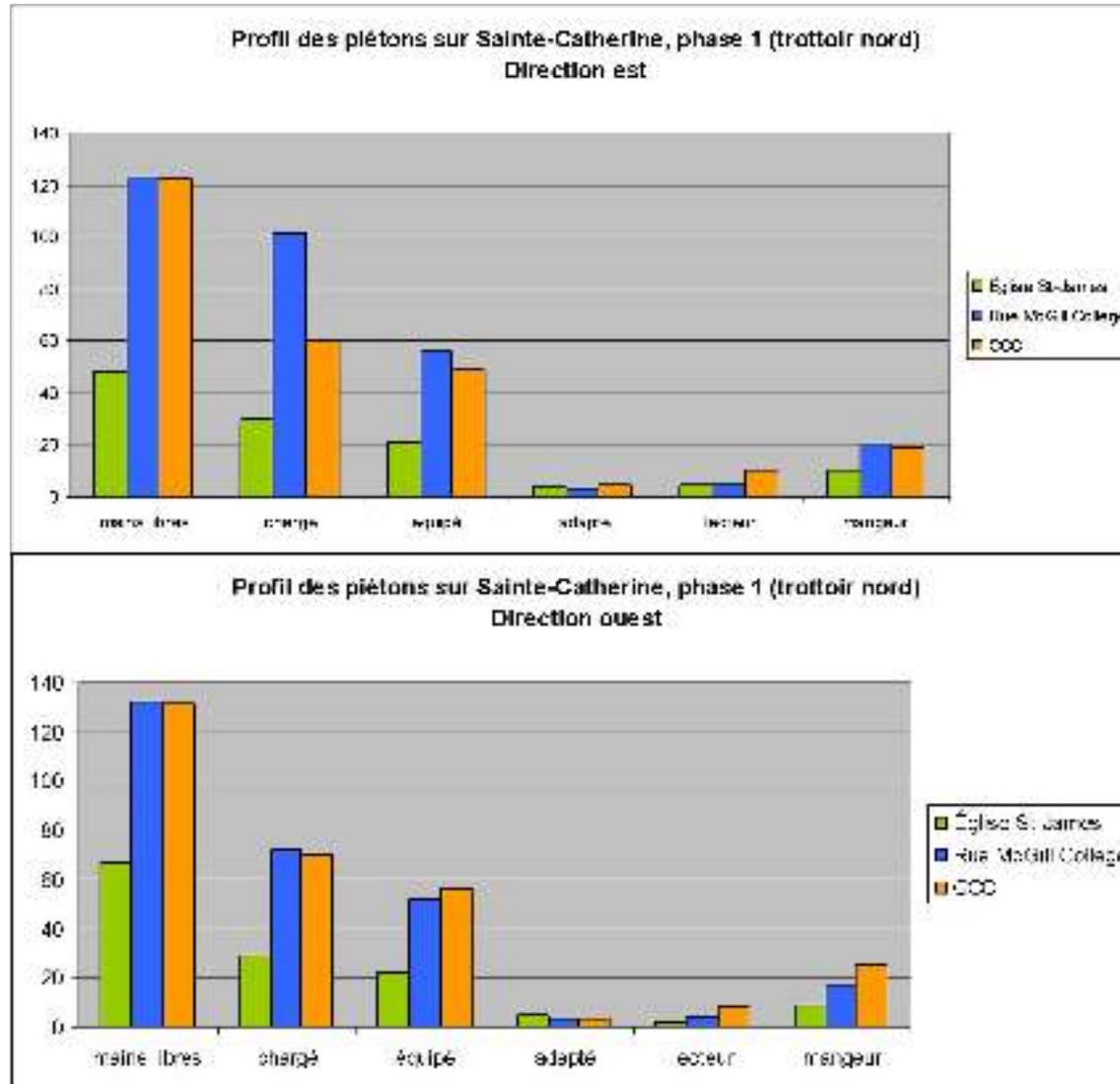


## AIRES DE REPOS SUFFISANT (250M)

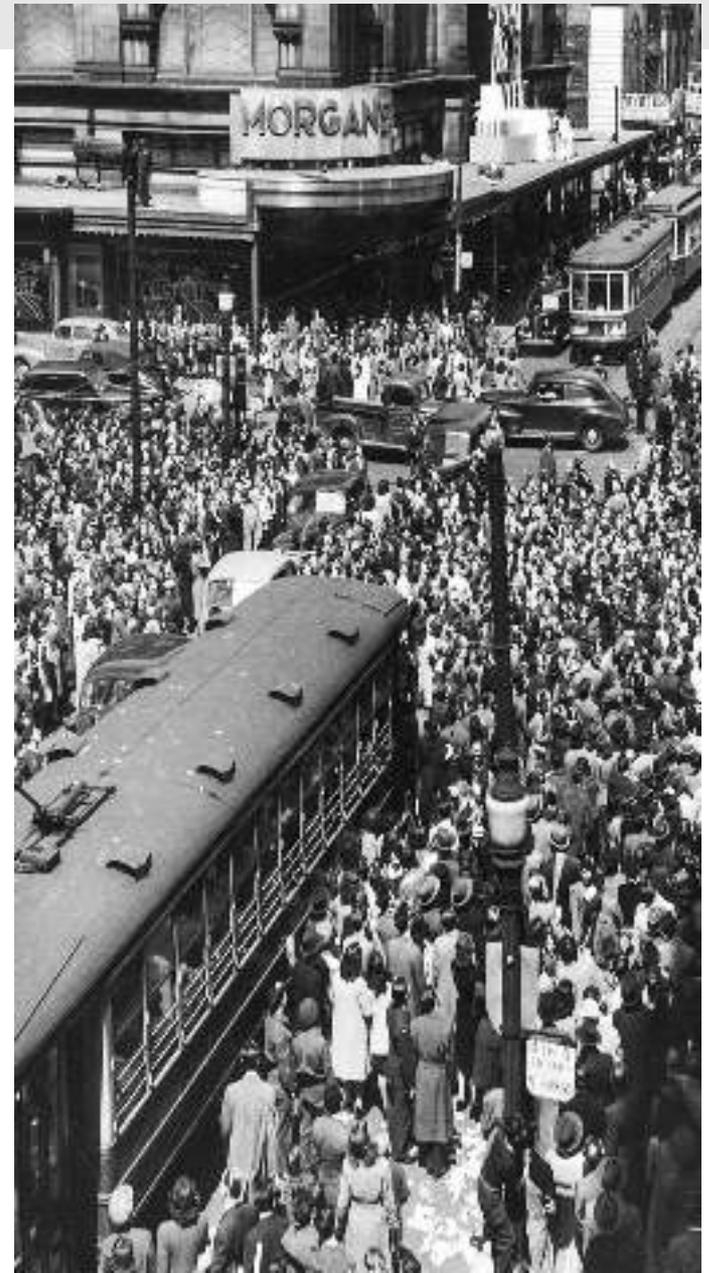




# INVENTAIRE DES ACTIVITÉS PIÉTONNES



# COHABITATION DES MODES DE DÉPLACEMENT



# ANIMATION DE LA RUE : PARADES



# VISION D'AMÉNAGEMENT

Audace et génie du lieu

Consolider le statut de la rue comme **lieu de destination**  
pour **les Montréalais** et les visiteurs  
en appuyant la vitalité de ses **activités économiques**,  
en préservant son **caractère emblématique**  
et en s'adaptant à l'évolution des **modes de vie**

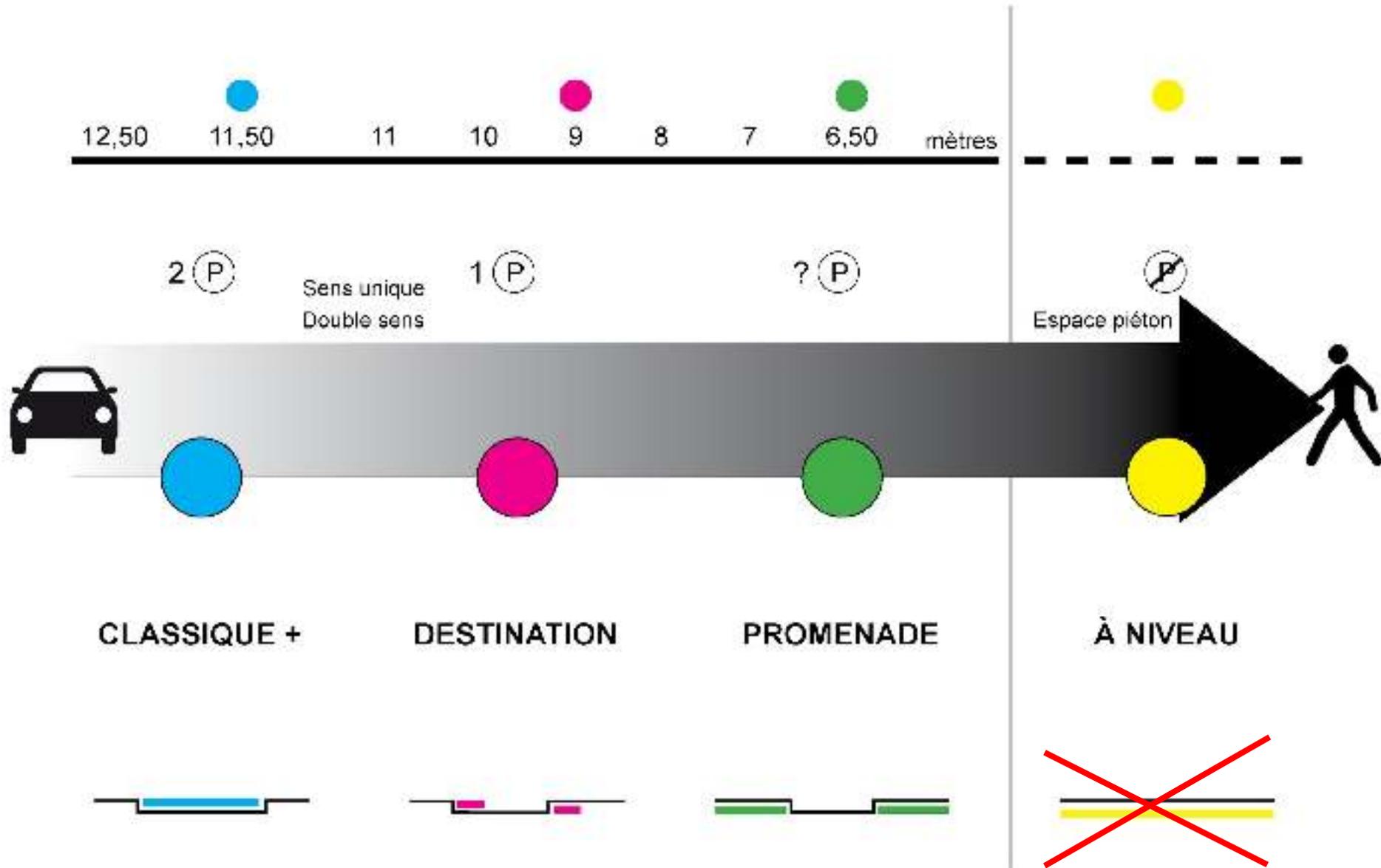
## OBJECTIFS DU PROJET

- Mettre à niveau les infrastructures souterraines incluant les réseaux techniques urbains
- Améliorer la sécurité, la mobilité urbaine et l'expérience des usagers de la rue Sainte-Catherine Ouest;
- Renforcer le caractère distinctif de la rue Sainte-Catherine Ouest;
- Intégrer la stratégie «Montréal ville intelligente et numérique»;
- Réduire les impacts du chantier sur l'achalandage de la rue.

UNE RUE SAINTE-CATHERINE PERFORMANTE, EMBELLIE, AGRÉABLE, DYNAMIQUE ET DIVERTISSANTE, QUI RENFORCERA LE CARACTÈRE DISTINCTIF DE CETTE ARTÈRE

# 3 SCÉNARIOS

## DU DOMAINE DE LA VOITURE AU DOMAINE PIÉTON



# 3 SCÉNARIOS

## DU DOMAINE DE LA VOITURE AU DOMAINE PIÉTON

### 1 CLASSIQUE +



### 2 DESTINATION

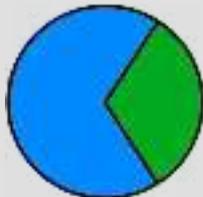


### 3 PROMENADE



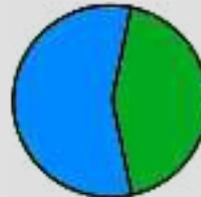
#### DOMAINE DE LA VOITURE

Rue comme circulation  
Géométrie existante  
Facilités pour les voitures  
Peu de mobilier



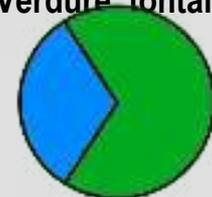
#### RÉÉQUILIBRAGE COHABITATION

Rue comme expérience  
Adaptable selon contexte  
Marche-Halte-Activités  
Animation endogène / exogène

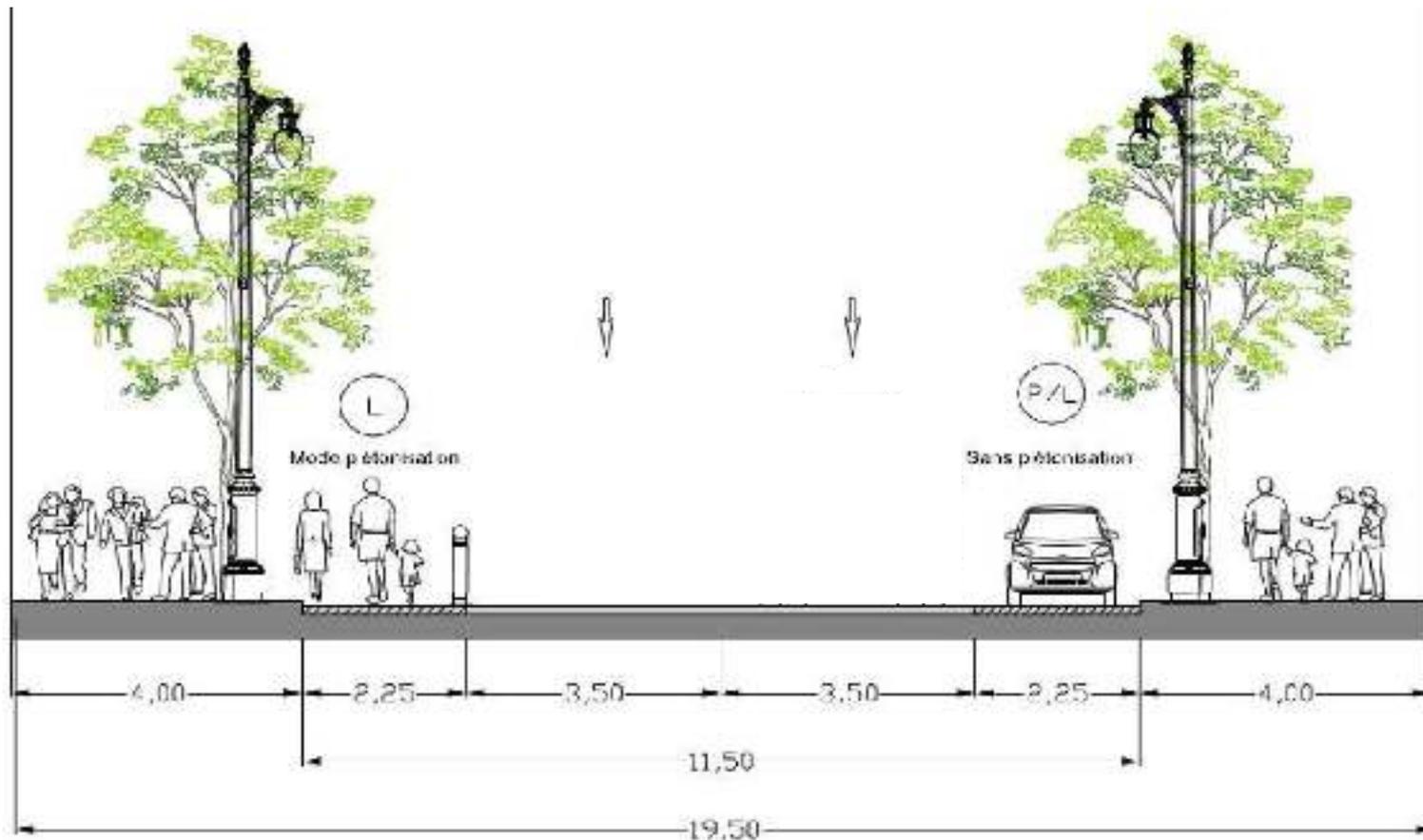


#### DOMAINE DU PIÉTON

Rue comme promenade  
Trottoirs larges  
Circulation facilitée et  
agréable  
Verdure fontaines...



# Scénario 11,5 m à sens unique



## Grande Allée Québec



# PRÉCÉDENT

Grande Allée Québec



# Scénario 9,0 m à sens unique

# Scénario 9,0 m à double sens : transit mall

# Scénario 6,4 m à sens unique

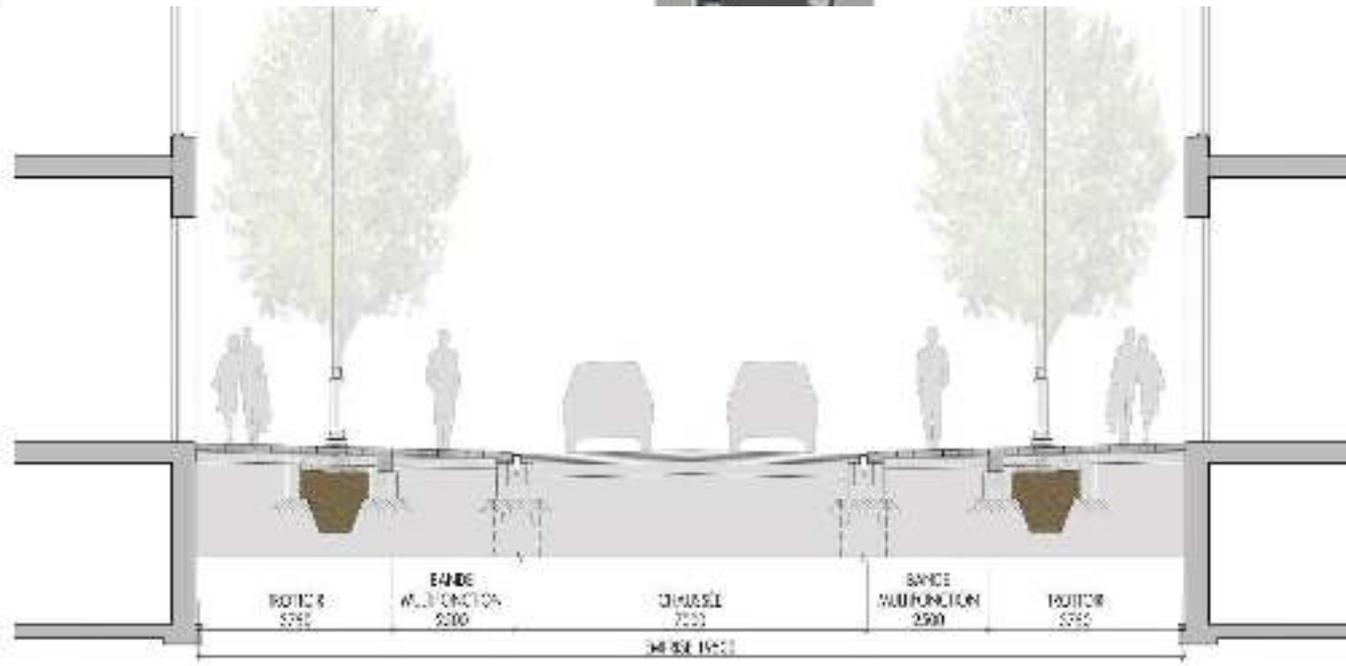
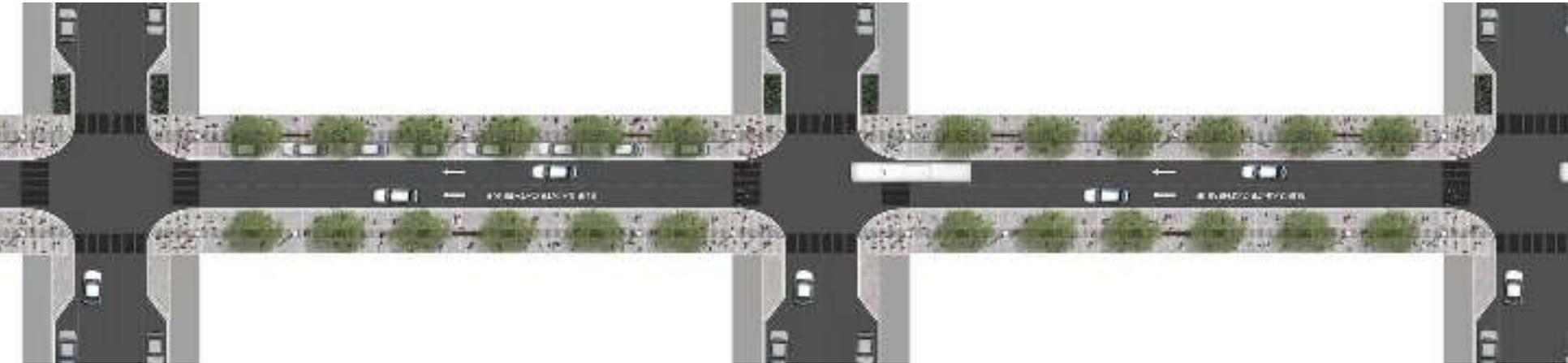
# PRÉCÉDENT

Innovation: Place de la République

Piéton et livraison sur trottoir bas



# SCÉNARIO RETENU



# La future Sainte-Catherine Ouest

Un aménagement audacieux, innovant et flexible



— Parcours promenade urbaine

- Tronçon de la promenade urbaine, (Mc Gill à Aylmer) trottoir réservé aux piétons
- Ailleurs, stationnement possible sur les trottoirs

# La future Sainte-Catherine Ouest



# La future Sainte-Catherine Ouest



# La future Sainte-Catherine Ouest



# La future Sainte-Catherine Ouest





# La future Sainte-Catherine Ouest

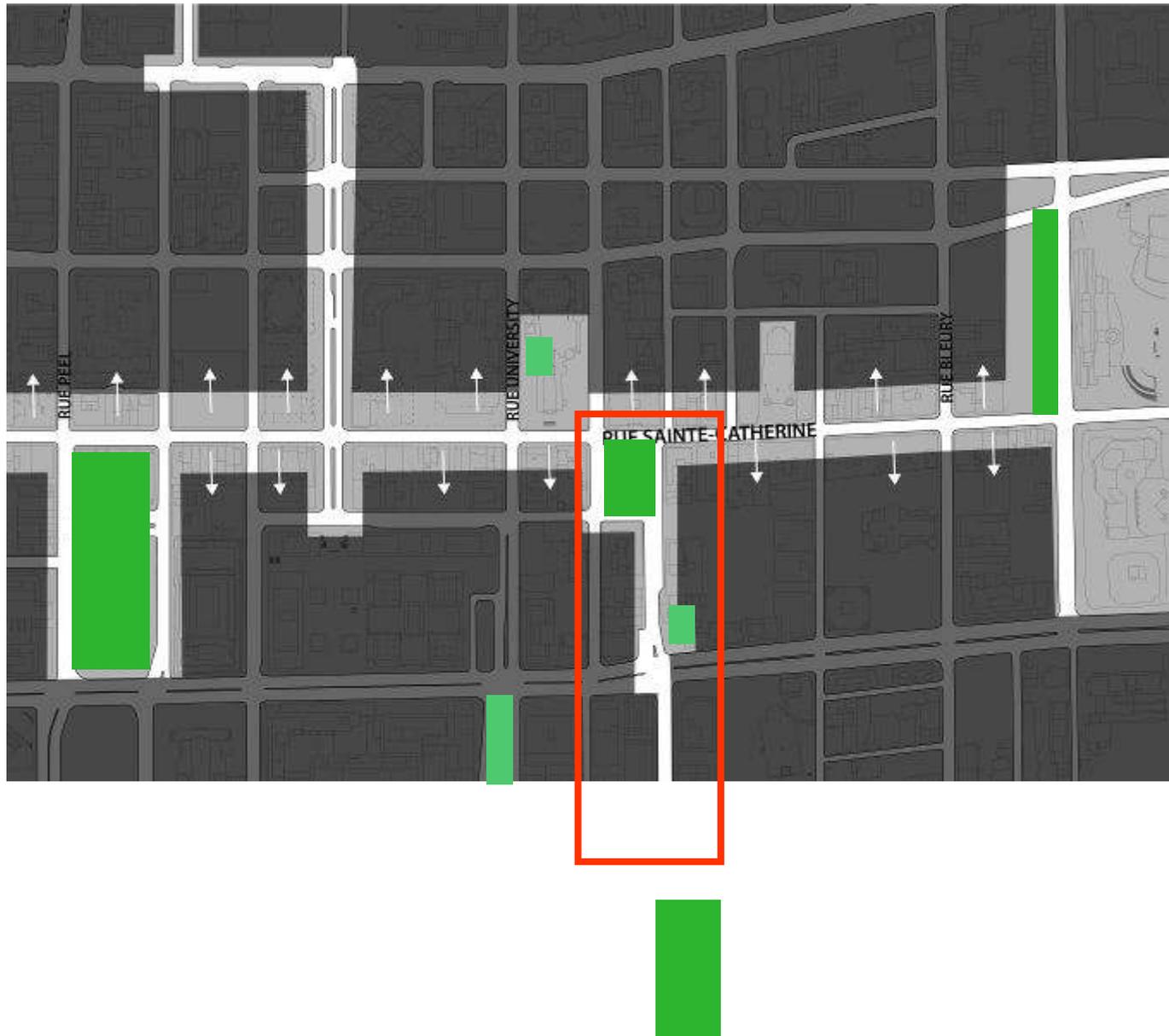


# La future Sainte-Catherine Ouest



# ZONE D'ÉTUDE DE L'ATELIER

## Square Philips et Beaver Hall



# MERCI DE VOTRE ATTENTION

