



Les collectivités recherchent un environnement sain, pratique et attrayant, conçu en fonction de leurs besoins, qui offre des espaces publics confortables et sécurisés, loin de la pollution et du bruit dérangeant.

## Aménager des rues conviviales

Depuis toujours, la rue joue un rôle de premier plan dans l'organisation fonctionnelle et le cadre de vie des gens. À l'origine même du développement de nos villages, de nos quartiers, de nos villes, s'est imprimée dans les tracés de rue toute l'histoire de nos milieux de vie. Il n'y a qu'à observer des photographies et des plans anciens pour mieux apprécier l'évolution d'un milieu et ses transformations et ainsi comprendre son évolution et ses caractéristiques propres. Le développement des années 1960 à 1990 a privilégié la présence de l'automobile. L'urbanisme moderne a alors proposé de larges rues, de vastes stationnements et encouragé un mode de transport onéreux pour la santé et l'environnement. Trop souvent, la rue a perdu jusqu'à sa nature même, soit un espace de vie et de transit également accessible à tous les usagers, en devenant une route, soit un simple lieu de circulation automobile. Les villes et villages font maintenant face au défi de « réhumaniser » la rue et mieux répondre aux besoins diversifiés qui s'expriment aujourd'hui: besoin de déplacement selon différents modes, besoin de protéger l'identité physique et l'image d'un milieu, besoin de sécurité pour tous les usagers, besoin de lieux d'échange et de rencontre, nécessité d'accueillir une mixité d'usages, etc. L'aménagement de la rue mérite d'être abordé de manière réfléchie afin de répondre adéquatement aux diverses fonctions qu'elle remplit. Ne serait-il pas possible, que ce soit pour le piéton, le cycliste, l'automobiliste ou l'utilisateur des transports en commun de se déplacer sans stress, de façon confortable et en sécurité? Pour y parvenir, différents éléments doivent être considérés.



La rue Sault-au-Matelot, située dans l'arrondissement historique de Québec, constitue un exemple de rue aménagée en zone de rencontre où le piéton, le cycliste et l'automobiliste pratiquent une cohabitation basée sur le respect et la sécurité pour tous.

# Aménager des rues conviviales



L'aménagement de réseaux cyclables doit répondre autant à des besoins de loisirs qu'à des trajets utilitaires.

## 1. LES ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER

### A Une vision

La planification du développement doit s'appuyer sur une vision claire et partagée par les citoyens et les divers acteurs du développement local qui en seront des porteurs de première ligne. En favorisant l'implication citoyenne, les autorités municipales pourront mieux sentir le pouls et les besoins de la population sur divers aspects dont les usages réels et souhaités des rues, leur apparence, leur aspect sécuritaire, etc. La vision est à la base d'un bon développement : un conseil municipal doit voir la concertation comme un outil de travail qui facilite la planification future et l'allocation des ressources disponibles.

### B Les fonctions

Une rue vivante offre à ses usagers une diversité de fonctions (commerciale, résidentielle, institutionnelle, de divertissement, d'animation, etc.). Les interactions entre celles-ci seront d'autant plus faciles si ces différents usages sont pris en compte dès l'étape de planification du développement des secteurs urbanisés. Leur prise en considération peut entraîner des actions temporaires pour faciliter la cohabitation des fonctions. Par exemple, pendant la période estivale et à certaines heures, une rue commerciale peut être fermée en tout ou en partie à la circulation automobile favorisant sa réappropriation par les piétons.

Le maillage entre les fonctions de la rue peut aussi faire l'objet de démarches plus permanentes. C'est notamment le cas lorsque l'aménagement physique de la ville vise une présence pérenne du transport actif. Aménager des trottoirs ou des voies cyclables de qualité de façon à ce que les citoyens puissent se rendre à pied ou à vélo vers la majorité des services et des installations qui font partie de leur quotidien, aménager des cheminements piétonniers entre les développements résidentiels et le noyau commercial, favoriser la concentration commerciale afin d'encourager chez les résidents l'achat de proximité sont des actions de nature à maximiser l'utilisation judicieuse de l'espace.

### C La sécurité et la convivialité

Lieu d'affluence et de convergence, la rue devrait être aménagée de manière à assurer la sécurité des piétons et la cohabitation des différents moyens de transport en prévoyant des espaces pour les cyclistes, les automobilistes et les transports en commun.

Plusieurs types d'aménagement peuvent contribuer à sécuriser les usagers, par exemple ceux visant à réduire le champ visuel périphérique des automobilistes afin qu'ils réduisent leur vitesse; les rétrécissements



Le déneigement des pistes cyclables (réseau blanc) favorise une utilisation des transports actifs tout au long de l'année.



Le réaménagement d'un carrefour stratégique fait une large place aux déplacements piétons en utilisant des pavés de couleur contrastante. Des aménagements paysagers contribuent à créer une zone tampon avec la rue, offrant aux utilisateurs des espaces de circulation paisibles et attrayants.

cissements de chaussées et les aménagements qui favorisent l'apaisement de la circulation; l'amélioration de l'éclairage public et des éléments signalant la présence des différents usagers de la rue; la plantation d'arbres et de massifs; l'installation de plots rétro réfléchissants et de balises; l'utilisation de matériaux contrastés et de mobilier urbain pour différencier visuellement la chaussée des autres espaces de circulation et les différentes sections de la rue selon son usage; l'implantation de barrières métalliques permettant de canaliser la circulation piétonne de part et d'autre d'un passage piéton; la signalisation des entrées de ville afin de les rendre plus perceptibles, etc.

### D Les parcours des usagers

Pour faciliter les déplacements alternatifs à l'automobile, les autorités municipales doivent miser sur l'élaboration de tracés plus efficaces que ce soit pour les cyclistes ou les piétons, notamment vers les principaux pôles générateurs d'achalandage et de déplacement (ex. pôles d'emploi, pôles commerciaux, parcs, écoles, correspondances de transport). Ces tracés doivent être considérés sous un angle pratique et utilitaire, et non pas uniquement récréatif, comme c'est souvent le cas lorsque l'on parle du vélo, par exemple. L'utilisation fréquente, voire quotidienne, d'un mode de transport nécessite des parcours empruntables et les plus directs possibles de manière permanente. Ce constat est d'autant



En milieu urbain, dense comme en milieu villageois, les aménagements pour piétons sont autant justifiés.

plus vrai lorsqu'il s'agit de modes de transport actifs nécessitant l'énergie même de l'utilisateur (vélo, marche, etc.).

Pourquoi ne pas faire de l'hiver un allié dans les déplacements actifs en déneigeant les pistes cyclables pour encourager l'utilisation du vélo à l'année et développer un « réseau blanc »? Pourquoi ne pas installer des stationnements à vélo de manière plus régulière, à l'image de ce qu'il se fait pour l'automobile? Le vélo peut devenir une composante essentielle d'une mobilité durable dans les villes. Il est reconnu pour son utilité et son efficacité économique, environnementale et énergétique pour les déplacements en milieu urbain. C'est le mode de locomotion le plus rapide et le moins cher de la maison au travail sur des distances inférieures à 7 km. Même si les déplacements utilitaires à vélo sont de plus en plus populaires, ceux-ci peuvent être encouragés

des conditions propices et favorables à l'obtention et à l'appropriation de tous ces éléments physiques qui marquent l'identité locale. Les promeneurs peuvent par exemple, suivre des parcours suggérés à leur rythme ou déambuler au gré de leur inspiration, guidés par une carte ou par une signalisation appropriée.

## 2. DES APPROCHES INSPIRANTES

Ces constats sont partagés depuis longtemps à l'échelle des pays occidentaux. Plusieurs pratiques ont été adoptées pour répondre à ces problématiques et recréer des rues qui soient de véritables lieux de vie et non plus exclusivement des espaces de circulation automobile. Chaque milieu appelle une approche et des aménagements particuliers, qui se définissent presque naturellement dès lors qu'une bonne analyse des caractéristiques du milieu a été faite. Les approches qui suivent sont quelques-uns des exemples d'un large éventail d'interventions qui peuvent être entreprises et adaptées à différentes réalités.



Les nouveaux aménagements ont permis d'offrir aux piétons de larges trottoirs construits de pavés esthétiques qui ajoutent du caractère à la rue et la rendent plus attrayante aux utilisateurs.

par l'implantation de parking vélo pour les cyclistes qui arrivent à destination. Ainsi une vision d'aménagement et de développement doit intégrer des infrastructures cyclables et piétonnes pour suivre l'évolution durable de la société.

### E L'esthétique et le patrimoine

Une rue conviviale présente des caractéristiques esthétiques d'intérêt. Dans cette optique, il serait judicieux de concevoir des textures de sol ou des pavages qui contribuent à enrichir et à mettre en valeur le paysage urbain; les aménagements devraient également faire une large place à la végétation et aux plantations qui améliorent le cadre de vie et qui influencent positivement les perceptions des consommateurs; le choix d'un mobilier urbain attrayant, sécuritaire, utile et confortable pourrait accroître l'intérêt de se déplacer à pied ou à vélo.

De plus, la rue dans son aménagement peut devenir le théâtre de circuits de découverte du patrimoine et des caractéristiques du cadre de vie en créant

### A Zones 30

Les zones 30 sont des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, dans les milieux urbanisés. Elles sont appliquées sur des rues où les vocations « sociales et locales » priment (lieux de rencontre, de jeux pour les enfants, etc.). Elles sont tout à fait adaptées aux rues de quartiers résidentiels et peuvent aussi être intéressantes dans les secteurs plus denses des cœurs de municipalités.

Cette limitation de vitesse n'est pas toujours accompagnée d'aménagements particuliers, toutefois l'expérience démontre que ces derniers favorisent, dans la plupart des cas, le respect de la réduction de vitesse. L'application de telles mesures est facilitée par des démarches de sensibilisation car il s'agit avant de tout de changer les mentalités des automobilistes. Les effets de ces zones 30 sur la réduction de la gravité des accidents sont aujourd'hui largement démontrés.

### B Contresens cyclables

Ayant fait son apparition dans plusieurs pays européens depuis plusieurs années et aujourd'hui adopté au Québec, le contresens cyclable permet l'utilisation dans les deux sens, pour les cyclistes, d'une rue qui est à sens unique pour les véhicules motorisés.

Ces contresens sont généralement permis sur des rues moins empruntées par les automobiles où la vitesse est réduite (50 ou 30 km/h)



Le contresens cyclable permet aux utilisateurs d'emprunter des trajets plus directs et moins achalandés par les automobiles.

# Aménager des rues conviviales



L'aménagement d'une zone refuge protégée de bornes permet une traversée par étapes et sécuritaire pour les piétons.

mais qui permettent au cycliste de suivre un trajet plus direct. Cela permet également au cycliste d'éviter d'emprunter les trottoirs, alors plus disponibles pour les piétons. En bout de ligne, il s'agit d'un moyen supplémentaire de favoriser la pratique du vélo à des fins utilitaires. Les contresens ont l'avantage d'offrir une meilleure visibilité tant au cycliste qu'à l'automobiliste et de limiter les risques d'accidents. Pour s'assurer de leur efficacité, les contresens cyclables doivent notamment être instaurés dans des rues de 3,5 m de large au minimum, et doivent être appliqués sur un réseau suffisamment étendu pour être attrayant pour ses usagers.

## C Zones de rencontre

Le concept de zone ou espace de rencontre s'appuie sur l'idée que certains espaces appartiennent à tous les usagers et que la priorité doit être laissée en tout temps à ceux qui sont les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc.). En d'autres termes, dans ces espaces, l'automobiliste est généralement l'usager qui doit tenir compte de la présence de tous les autres usagers et qui doit s'adapter à leur mode de déplacement.

Ces zones de rencontre sont généralement localisées dans les centres-villes commerciaux, les cœurs de municipalités et les zones résidentielles. Dans ces zones, le piéton et le cycliste ne sont pas limités dans les espaces qu'ils peuvent emprunter. Toutefois, il est recommandé, lorsque cela est possible de garder un ou des espaces réservés aux seuls piétons afin de permettre aux plus vulnérables d'entre eux de se déplacer, en toute tranquillité. Ces zones de rencontre deviennent des lieux très propices à l'activité sociale et améliorent grandement la qualité de vie des centres-villes.

## D Walk 21

Walk 21 est une série de conférences internationales consacrées au trafic piétonnier qui a débuté à Londres en l'an 2000. Depuis, de nombreuses villes à travers le monde ont été l'hôte de ces rencontres, dont Toronto, au Canada. Cette plate-forme internationale, à laquelle participent des experts, des chercheurs, des leaders du gouvernement, des gens du secteur privé et des organismes à but non lucratif, est un lieu d'échanges de bonnes pratiques et de connaissances acquises à travers le monde et ce afin de trouver des solutions aux problèmes actuels de mobilité que connaissent les villes et les localités.

Cette charte internationale détermine les besoins des marcheurs et fournit un cadre commun pour aider les autorités à recentrer leurs politiques, activités et relations existantes afin de créer une culture où les gens choisissent de marcher et peuvent pratiquer cet exercice dans un cadre attrayant. Les signataires de la charte s'engagent à travailler en concertation avec d'autres intervenants afin de contribuer à la création d'une culture de la marche et ce, en élaborant un plan d'action qui comporte des engagements respectant huit principes.

### Les 8 principes de la Charte internationale de la marche *Walk 21*

1. Une mobilité qui favorise l'intégration de tous (notamment les personnes handicapées);
2. Des espaces publics bien conçus et biens aménagés pour tous;
3. Le développement de réseaux piétons intégrés (complets, cohérents, sûrs, y compris l'accès aux transports publics);
4. Un aménagement du territoire favorable aux piétons (structures urbaines, localisation des activités, place des piétons dans la planification des déplacements);
5. La réduction des dangers de la route (suivi, mesures);
6. La réduction des facteurs d'insécurité;
7. Des autorités locales qui se préoccupent de la question des piétons (structures, financement);
8. Une culture de la marche (promotion, valorisation).



Une rue conviviale devrait comporter des aménagements invitants pour tous les types de visiteurs: marcheurs, cyclistes et automobilistes. Toutefois, rappelons-nous qu'à un moment ou l'autre, nous sommes tous des piétons!