

# TRANSFORMER LES BOULEVARDS ET LES ROUTES À VOCATION COMMERCIALE

Outils pour requalifier les *strips* commerciales en milieux de vie conviviaux et sécuritaires



VIVRE EN VILLE



## Des fiches pour aider à déployer le potentiel des *strips* commerciales

Pour guider les municipalités dans la transformation de ces voies structurantes, Vivre en Ville propose une démarche jalonnée de repères et illustrée de mesures inspirantes pour analyser leur fonctionnement, mobiliser les acteurs concernés et se préparer à agir efficacement.

### CONTENU

#### Considérer la sécurité

01 – Pourquoi intervenir sur un boulevard ou une route à vocation commerciale ?

#### Guider le changement

02 – Comprendre le fonctionnement du corridor pour se préparer à agir efficacement

03 – Mobiliser les acteurs puis planifier et mettre en œuvre le projet de transformation

#### S'outiller pour agir

04 – Choisir les composantes du projet de transformation

 [vivreenville.org/routes](https://www.vivreenville.org/routes)

## Partenaires financiers

Le projet *Sécurité et convivialité sur les boulevards et les routes à vocation commerciale* est financé par le ministère des Transports du Québec, dans le cadre du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

**Transports**  
**Québec** 

ISBN: 978-2-923263-60-1 (version imprimée)

ISBN: 978-2-923263-61-8 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2021

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales Canada, 2021

© Vivre en Ville (2021)

[www.vivreenville.org](https://www.vivreenville.org)

## POURQUOI INTERVENIR SUR UN BOULEVARD OU UNE ROUTE À VOCATION COMMERCIALE ?



Source : Vivre en Ville

Voies structurantes accueillant de nombreux types d'activités, les boulevards et les routes à vocation commerciale présentent, partout au Québec, des défis nombreux.

Leur localisation stratégique, l'utilisation souvent peu optimale des terrains riverains et le retard que ces milieux accusent en matière de sécurité et de convivialité offrent pourtant un grand potentiel pour leur transformation.

### Des voies omniprésentes au Québec

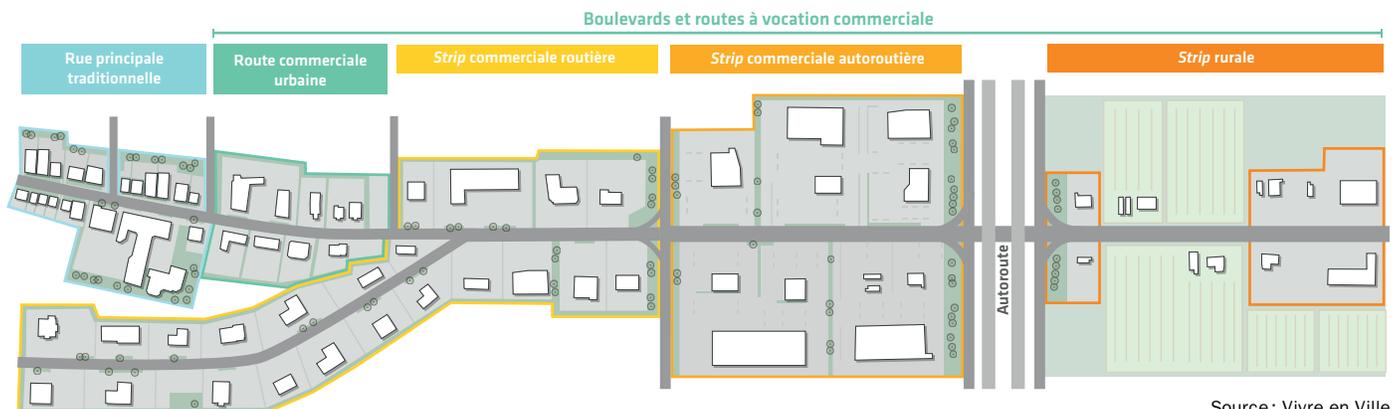
Présents dans un grand nombre de collectivités québécoises, les boulevards et les routes à vocation commerciale se sont développés massivement à partir des années 1960, avec la généralisation de l'usage de l'automobile<sup>1</sup>. Autrefois conçues pour relier des destinations importantes à l'échelle d'une collectivité ou d'une région, ces voies stratégiques sont devenues des lieux prisés pour les activités commerciales, attirées à la fois par l'accessibilité routière et le peu de contraintes imposées à l'implantation des bâtiments et à l'affichage.

Ce mode d'urbanisation a créé des environnements jouant des rôles antagonistes, à la fois destinations et lieux de passage, menant à l'apparition de différents **problèmes** :

- ▶ une sécurité routière déficiente, liée à des aménagements inadaptés aux modes de déplacement présents;
- ▶ des déplacements peu efficaces, en raison des nombreuses manœuvres et d'une trame viaire parfois incohérente;
- ▶ une baisse de qualité des milieux de vie voisins, causée par une cohabitation peu harmonieuse des activités;
- ▶ une concurrence commerciale nocive pour les centralités existantes.

Héritage de transformations successives trop souvent peu planifiées, ces corridors (composés des voies et des milieux qu'elles traversent) regorgent cependant de **potentialités**<sup>2</sup> pour améliorer :

- ▶ les conditions de déplacement, particulièrement pour les modes actifs et collectifs;
- ▶ la qualité de l'environnement et du paysage urbains;
- ▶ l'optimisation du territoire et des infrastructures grâce à la consolidation urbaine.

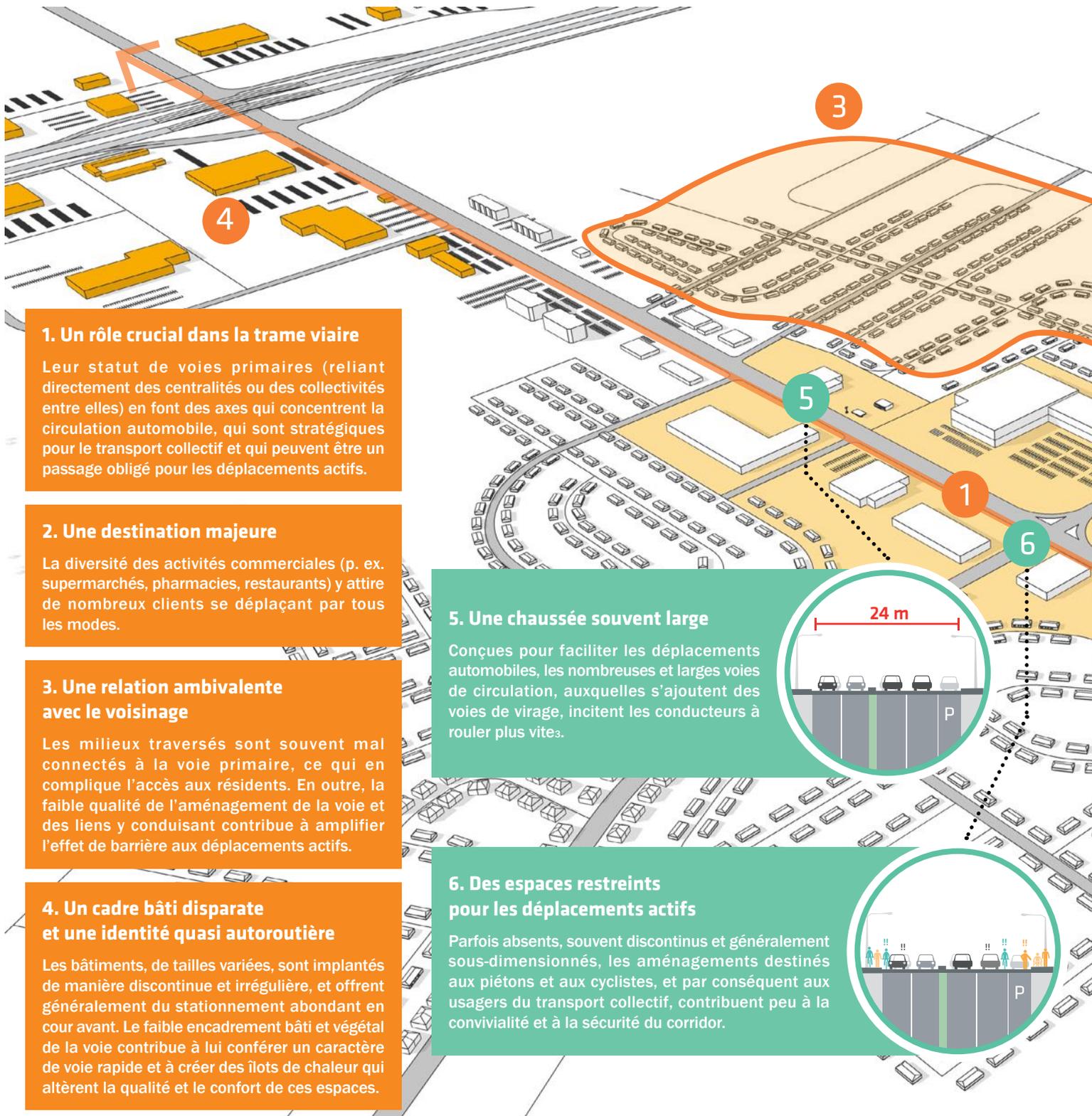


### Des corridors aux profils variés

Les boulevards et les routes à vocation commerciale présentent différents visages selon leur situation, les destinations reliées, leur morphologie (celle de l'emprise publique et celle des milieux traversés) mais également les activités et la circulation qu'ils supportent.

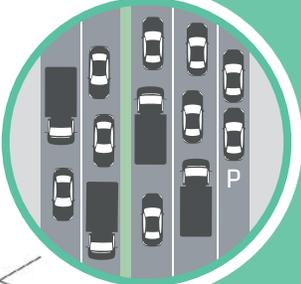
### Une mutation à l'origine de défis multiples

L'environnement des boulevards et des routes à vocation commerciale témoigne d'aménagements successifs conçus pour tirer profit de la visibilité et de l'accessibilité automobiles (p. ex. emplacement et traitement des stationnements, éclairage extérieur, implantation et gabarit des bâtiments, affichage, etc.) et non pour respecter l'échelle du piéton. Bien qu'aménagées comme des routes, certaines voies sont toutefois de plus en plus occupées comme le seraient des rues, ce qui tend à en faire, avec les milieux qu'elles traversent, des corridors à l'identité hybride. Mais quel que soit leur état, tous les corridors partagent des composantes communes.



## Des conditions de déplacement complexes

Malgré le rôle important des boulevards et des routes à vocation commerciale pour les déplacements, leur aménagement, tout comme celui des milieux qu'ils traversent, offre souvent un faible degré de sécurité et de convivialité, tout particulièrement pour les déplacements actifs et le transport collectif.



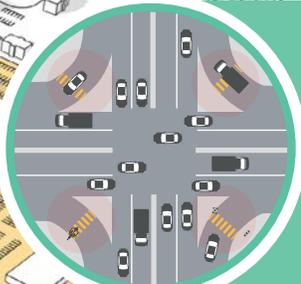
### 7. Un volume important de circulation

L'achalandage important augmente les risques de collision, particulièrement aux intersections<sup>4</sup>.



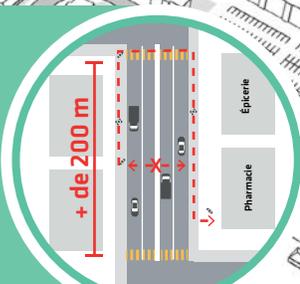
### 8. De nombreux accès et intersections

Les entrées charretières larges et fréquentes ainsi que les intersections mineures aux configurations variées entraînent des manœuvres qui nuisent à l'efficacité et à la sécurité de tous les déplacements, particulièrement pour les usagers vulnérables<sup>5</sup>.



### 9. Des intersections risquées pour les usagers vulnérables

Destinée avant tout à assurer la fluidité de la circulation motorisée, la configuration des intersections (présence de voies et de bretelles de virage avec îlots déviateurs, tracé des traversées piétonnières, fréquence et temps de passage) augmente l'exposition au risque de collision pour les usagers vulnérables<sup>6</sup>.



### 10. Des traversées peu fréquentes

L'espace important entre les traversées, souvent supérieur à 200 mètres, force les piétons à faire de grands détours, voire les incite à traverser en dehors des points aménagés à cet effet.

## Des atouts sur lesquels miser

Malgré de nombreux défis à relever, les boulevards et les routes à vocation commerciale présentent bien souvent des atouts pour la consolidation :

- ▶ une diversité d'activités attrayante ;
- ▶ une bonne accessibilité routière, qui rend également possibles des parcours structurants de transport collectif ;
- ▶ de vastes espaces peu occupés, notamment en raison des stationnements de surface ;
- ▶ des bâtiments existants de faible valeur architecturale ;
- ▶ des activités en constante évolution, notamment pour les centres commerciaux d'anciennes générations ;
- ▶ des défis moindres en matière d'acceptabilité sociale que dans les milieux résidentiels établis.

L'évolution de ces corridors, qui est parfois déjà à l'œuvre comme en témoigne l'ajout d'ensembles résidentiels de forte densité, gagne à être planifiée plus tôt que tard, afin de répondre de manière cohérente et concertée aux différents besoins des usagers, et d'éviter la juxtaposition d'activités et d'usages potentiellement incompatibles.



Source : Vivre en Ville.

## Des occasions à saisir

De nombreux éléments déclencheurs peuvent être à l'origine de la démarche de transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale :

- ▶ des travaux majeurs, rendus nécessaires par des infrastructures désuètes ;
- ▶ des lacunes d'aménagement à combler pour répondre à de nouveaux besoins (p. ex. ceux des cyclistes) ;
- ▶ un souhait des décideurs municipaux d'améliorer un secteur, que cela suive ou précède une planification formelle ;
- ▶ un changement de vocation initié par les propriétaires de terrains du corridor (p. ex. requalification d'un centre commercial ou d'un golf).



Source : Vivre en Ville.

## Une démarche pour réinventer le corridor

Changer le visage d'un morceau important d'une collectivité constitue une démarche ambitieuse, qui nécessite de suivre plusieurs étapes et d'employer les mesures appropriées :



## Références

(1) Filion, 2018 | (2) McAndrews et Marshall, 2018 | (3) Ivan et collab., 2009 | (4) Québec. ASSS de Montréal, 2007 | (5) Ewing et Dumbaugh, 2009 | (6) Southworth, 2005



Autres fiches, références complètes et ressources : [vivreenville.org/routes](http://vivreenville.org/routes)

# COMPRENDRE LE FONCTIONNEMENT DU CORRIDOR POUR SE PRÉPARER À AGIR EFFICACEMENT



Source: Vivre en Ville

S'engager dans la transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale, en vue d'améliorer les conditions de sécurité et de convivialité qui sont offertes à ses différents usagers, demande de dresser un premier portrait de situation à partir duquel pourront être enclenchées les prochaines étapes de la démarche de planification.

## Étape 1. Dresser un premier portrait de situation sous trois angles

La première étape à franchir pour comprendre le fonctionnement d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale est d'en dresser un portrait sous trois angles complémentaires :

- ▶ le rôle et l'identité du corridor ;
- ▶ les dysfonctionnements rencontrés en matière de mobilité ;
- ▶ les occasions à saisir pour améliorer la situation.

### Définir le rôle et l'identité du corridor

En dépit de leur banalité apparente, les corridors formés par les boulevards et les routes à vocation commerciale et les milieux qu'ils traversent se distinguent par le ou les rôles qu'ils jouent aux différentes échelles du territoire et, plus largement, par leur identité. Comprendre ce qu'ils sont et ce qu'ils permettent de faire est une étape incontournable de la planification de leur transformation.

#### Le rôle

Le rôle reflète la ou les fonctions remplies par le boulevard ou la route à vocation commerciale :

##### Au sein de la trame viaire :

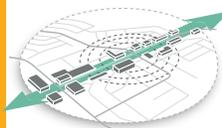
son importance, les destinations qu'il relie, la fréquence et le niveau hiérarchique des intersections, etc.

##### Par l'intégration des modes de déplacement :

la place et l'importance accordées aux modes actifs, au transport collectif, au transport des marchandises, etc.

##### Par les activités auxquelles il donne accès :

leur type, leur diversité et la qualité de leur cohabitation, leur public cible et leur zone de chalandise, leur complémentarité ou leur concurrence avec celles d'autres secteurs, etc.



#### L'identité

L'identité relève de la perception du boulevard ou de la route à vocation commerciale par ses différents usagers à différents égards :

##### Les bâtiments :

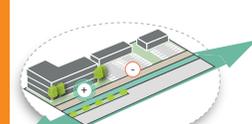
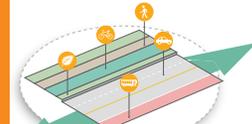
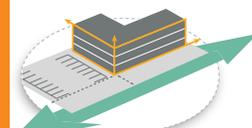
leur implantation, leur gabarit, leur volumétrie, l'aménagement de leur parcelle, etc.

##### L'aménagement de l'espace public :

le nombre et la largeur des voies, les espaces occupés par les terre-pleins et les autres aménagements centraux, la qualité des espaces dédiés aux différents usagers notamment actifs, etc.

##### L'ambiance dégagée par les lieux :

la qualité architecturale, le niveau d'entretien, les perspectives visuelles ouvertes ou cadrées par les alignements de bâtiments et de végétaux, etc.



## Une structure à déchiffrer

Le rôle et l'identité d'un corridor ne sont pas toujours uniformes et peuvent donc être difficiles à définir. Les particularités de l'emprise du boulevard ou de la route ou celles des milieux traversés peuvent venir teinter ses différents tronçons. Le cas échéant, la reconnaissance de ces spécificités permet de le diviser en différentes séquences :

- ▶ qui devront être prises en compte lors de l'élaboration de la vision de transformation, par exemple en vue de les atténuer ou les renforcer, de mieux les connecter entre elles, pour en tirer profit, ou simplement pour mieux répondre aux besoins qui y sont associés;
- ▶ qui permettront de rompre la monotonie du parcours, mais aussi d'améliorer son attractivité et sa convivialité, particulièrement pour les déplacements actifs;
- ▶ qui pourront être associées à des phases distinctes de transformation, compte tenu des interventions différentes qu'elles nécessitent.

## Identifier les dysfonctionnements rencontrés en matière de mobilité

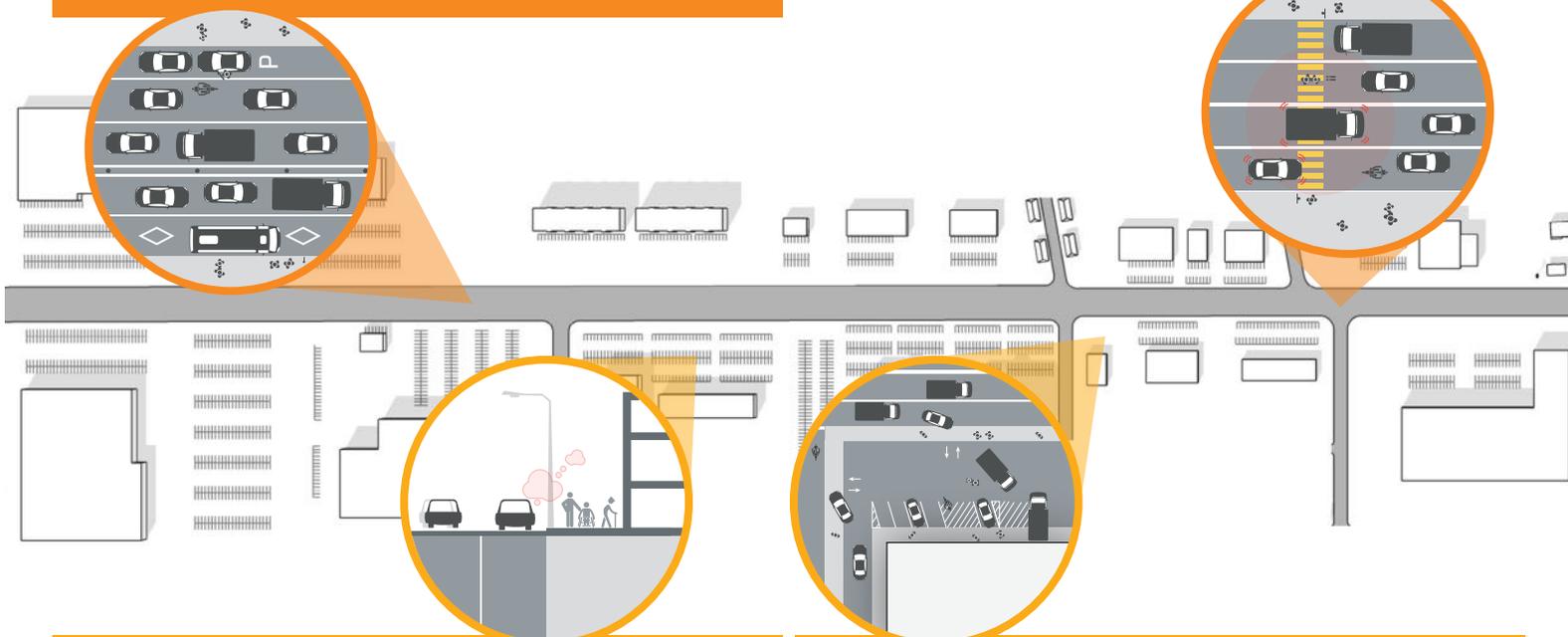
L'absence d'aménagements adaptés aux différentes séquences d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale peut conduire à des situations insatisfaisantes pour tous les modes de déplacement, notamment pour les usagers des modes actifs qui sont fortement affectés par l'insécurité et le manque de convivialité. À partir d'observations terrains ou d'études existantes, et avec l'appui de professionnels spécialisés en mobilité, de nombreux dysfonctionnements peuvent être identifiés, avant d'être examinés plus en détail avec l'aide des acteurs impliqués (voir **Fiche 03**) ou des études complémentaires de sécurité routière.

### Circulation des différents modes le long de la voie

- ▶ Conditions de circulation véhiculaire : vitesses pratiquées, niveau de congestion, présence de véhicules lourds, dangerosité des manœuvres et caractère accidentogène, etc.
- ▶ Convivialité et sécurité des déplacements actifs : existence des infrastructures ; continuité, dimensions et qualité des parcours, incluant l'accessibilité universelle ; zones de conflits ; etc.
- ▶ Qualité des transports collectifs : niveau et efficacité de la desserte, répartition des arrêts, conditions d'attente, lien avec les activités, etc.

### Franchissement de la voie pour les modes actifs

- ▶ Fréquence des possibilités de traversée pour les piétons : proximité des intersections entre elles, présence de passages pour piétons en section courante, cohérence entre les traverses existantes et les activités génératrices de déplacements, etc.
- ▶ Conditions de traversée offertes aux usagers vulnérables : exposition à la circulation et mesures de protection, temps et conditions d'attente, accessibilité universelle, etc.

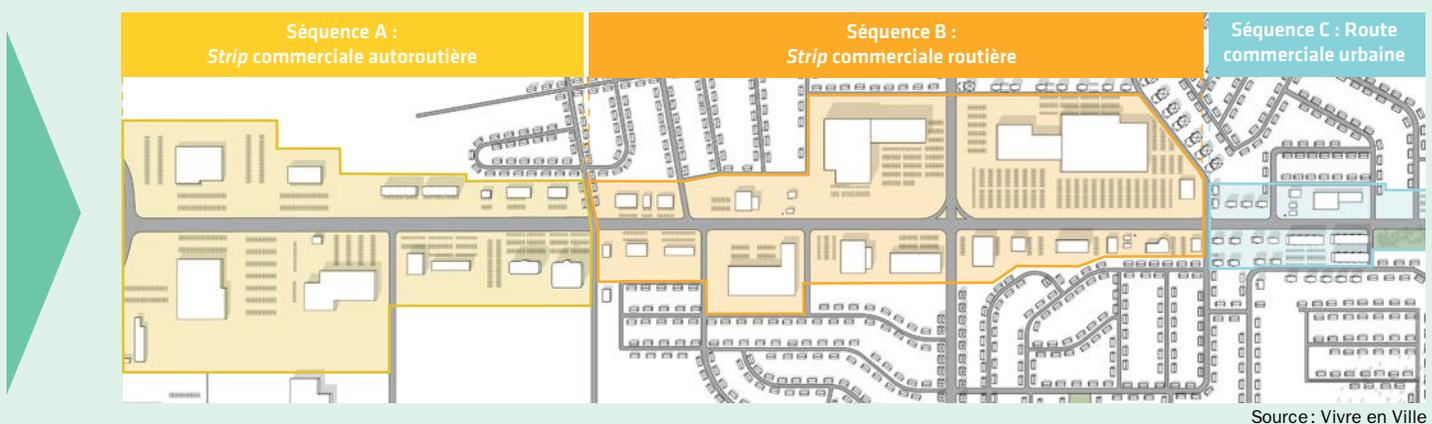


### Qualité du cadre bâti

- ▶ Échelle humaine du cadre bâti et des aménagements de l'espace public.
- ▶ Confort de l'espace : présence végétale, mobilier, éclairage urbain, etc.
- ▶ Environnement favorable à la santé : bruit, qualité de l'air, etc.

### Relation entre les activités et les milieux voisins

- ▶ Cohabitation entre la circulation locale sur la voie (activités de proximité), générée par des destinations d'importance (concentrations d'emplois) et la circulation de transit.
- ▶ Difficulté d'accéder aux activités riveraines à partir des milieux voisins.
- ▶ Nuisances associées aux activités en place : bruit, livraisons, report de la circulation sur les voies locales, etc.



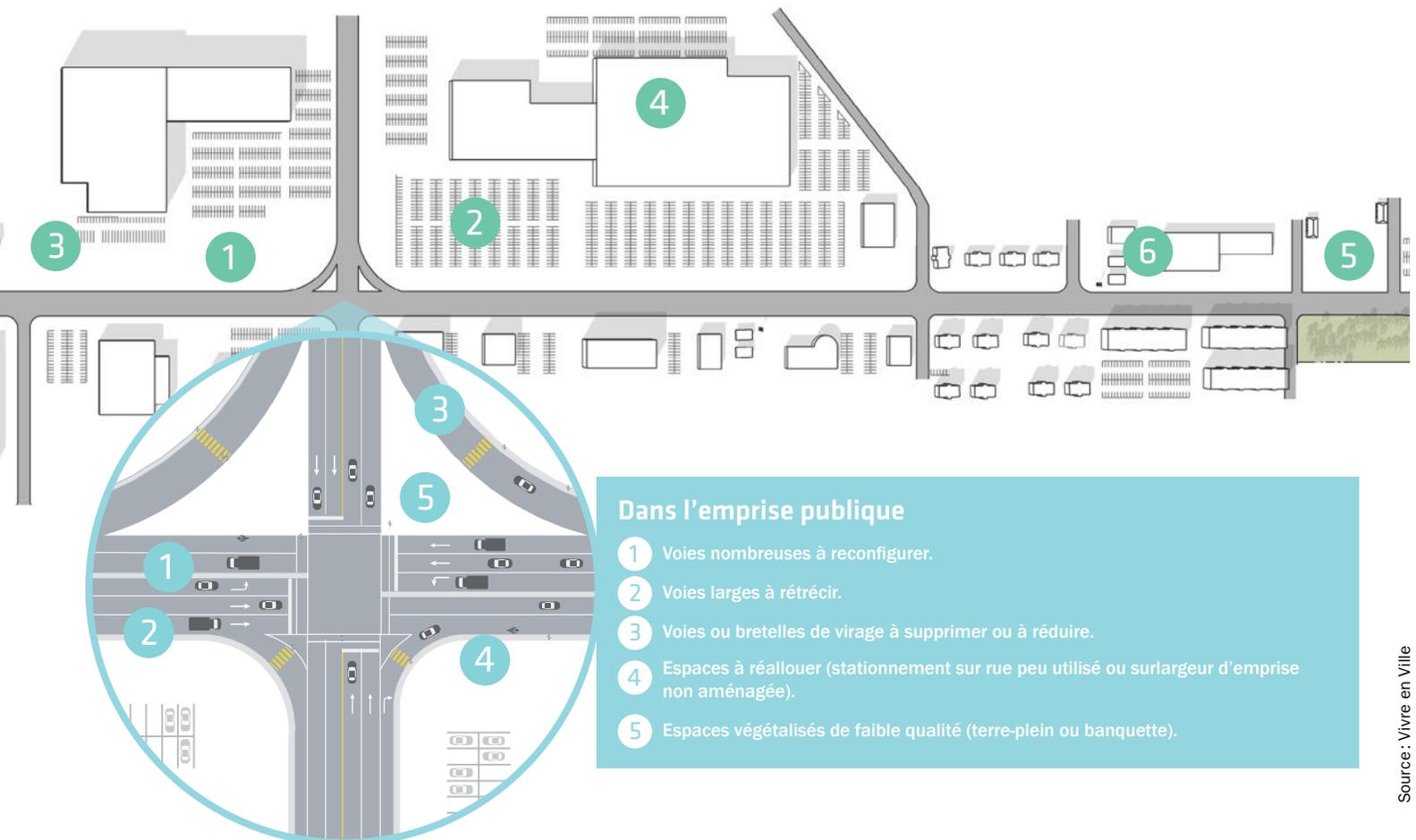
Source : Vivre en Ville

## Identifier les occasions à saisir pour améliorer la situation

Si les vastes espaces qui caractérisent les boulevards et les routes à vocation commerciale expliquent en grande partie leur caractère hostile pour les déplacements actifs, ils sont également une ressource précieuse pour la transformation. Les recenser permet d'identifier des opportunités d'optimisation de la distribution, de l'utilisation et de l'encadrement de l'espace.

### Sur les terrains riverains

- |   |   |
|---|---|
| 1 Espaces disponibles en cour avant pour implanter les bâtiments plus près de la rue.   | 4 Activités désuètes ou bâtiments inoccupés à requalifier.  |
| 2 Espaces de stationnements surnuméraires à requalifier.  | 5 Terrains publics sous-utilisés.   |
| 3 Liaisons à conserver, consolider ou créer sur des terrains privés (p. ex. sur des stationnements ou des espaces sous-utilisés) pour accroître la connectivité de la trame viaire. | 6 Terrains de petite superficie pouvant faire l'objet d'un remembrement cadastral en vue d'une densification. |



### Dans l'emprise publique

- 1 Voies nombreuses à reconfigurer.
- 2 Voies larges à rétrécir.
- 3 Voies ou bretelles de virage à supprimer ou à réduire.
- 4 Espaces à réallouer (stationnement sur rue peu utilisé ou surlargeur d'emprise non aménagée).
- 5 Espaces végétalisés de faible qualité (terre-plein ou banquette).

## UNE BASE SOLIDE POUR LA SUITE DE LA DÉMARCHE

Le portrait émanant des trois angles d'approche proposés permet de mieux comprendre le fonctionnement actuel du boulevard ou de la route à vocation commerciale et de se préparer à y intervenir. Ce diagnostic préliminaire servira de socle pour la suite de la démarche.

### Fiche 02

**Comprendre** le fonctionnement du boulevard ou de la route à vocation commerciale pour **se préparer à agir** efficacement (étape 1)

Quels sont les éléments déclencheurs et les problèmes rencontrés ?  
Que peut-on envisager changer ?

#### RÔLE ET IDENTITÉ DU CORRIDOR

- ▶ Le fonctionnement actuel, tant pour la circulation que pour les activités, est-il le résultat d'une situation voulue ou est-il hérité d'une évolution non maîtrisée ?
- ▶ La circulation actuelle est-elle cohérente avec le rôle du boulevard ou de la route ?
- ▶ L'identité du lieu est-elle un atout ou bien gagnerait-elle à être améliorée ?

#### DYSFONCTIONNEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- ▶ Quels sont les obstacles à la circulation des piétons et des cyclistes ?
- ▶ La cohabitation des usagers pourrait-elle être améliorée ?
- ▶ Peut-on faire évoluer la circulation motorisée ? Y a-t-il des alternatives pour déplacer une partie de la circulation de transit ?
- ▶ Le transport collectif gagnerait-il à être amélioré ? Existe-t-il une planification à cet effet ?

#### OCCASIONS À SAISIR POUR AMÉLIORER LA SITUATION

- ▶ Des espaces peuvent-ils être mobilisés pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs ?
- ▶ Quels sont les potentiels de transformation des abords du boulevard ou de la route ?
- ▶ Des espaces vacants sont-ils disponibles ?
- ▶ Une reconfiguration de la chaussée permettrait-elle d'améliorer la cohabitation des usages et la sécurité des modes actifs ?

Un diagnostic préliminaire révélant les défis à relever  
et les marges de manœuvre disponibles

### Fiche 03

**Fiche 03 : Mobiliser** les acteurs (étape 2) puis **planifier** (étape 3) et **mettre en œuvre** (étape 4) la transformation du boulevard ou de la route à vocation commerciale

## Élargir les horizons de la réflexion, chemin faisant

Pour s'assurer que la transformation souhaitée réponde à différents besoins, une approche globale et décloisonnée doit être privilégiée. Cela passe par trois conditions essentielles :

- ▶ une mobilisation des acteurs qui seront concernés par cette transformation, notamment afin de raffiner avec eux le diagnostic préliminaire élaboré par la municipalité (voir **Fiche 03**) ;
- ▶ une ouverture, chez l'ensemble des parties prenantes, à remettre en question certains aspects jusqu'ici considérés « intouchables », particulièrement concernant la circulation véhiculaire ;
- ▶ le recours à des solutions à différentes échelles afin de résoudre les problèmes rencontrés, plutôt que de se limiter à des interventions ponctuelles sur la voie ou à ses abords.



Autres fiches, références complètes et ressources :  
[vivreenville.org/routes](http://vivreenville.org/routes)

## MOBILISER LES ACTEURS PUIS PLANIFIER ET METTRE EN ŒUVRE LE PROJET DE TRANSFORMATION



Source : Vivre en Ville

Sur la base du diagnostic préliminaire du territoire, il est maintenant possible de franchir les étapes clés devant conduire à la transformation du boulevard ou de la route à vocation commerciale. Cette fiche précise les actions à entreprendre pour mobiliser les acteurs concernés, les impliquer dans la planification d'un projet incarnant la vision esquissée, et les faire contribuer à sa mise en œuvre.

### Une démarche au service de la vision

Un boulevard ou une route à vocation commerciale est plus qu'une simple infrastructure de transport, c'est l'épine dorsale de tout un corridor qui peut être composé de concentrations d'activités et de milieux de vie de différents types. Sa transformation peut donc être complexe et s'échelonner sur une longue période.

Pour en assurer la pertinence et la cohérence, trois nouvelles étapes sont proposées :

#### Étape 2.

##### Mobiliser les parties prenantes

- ▶ Rassembler les acteurs concernés.
- ▶ Raffiner le diagnostic préliminaire.
- ▶ Élaborer une vision qui sera partagée par les parties prenantes.

##### Résultats

- ▶ Diagnostic
- ▶ Vision

#### Étape 3.

##### Planifier la transformation

- ▶ Traduire la vision dans un projet rassembleur.
- ▶ Apporter des réponses efficaces et cohérentes aux problèmes rencontrés.

##### Résultats

- ▶ Concept
- ▶ Projet

#### Étape 4.

##### Mettre en œuvre le projet

- ▶ Définir les modalités de mise en œuvre.
- ▶ Élaborer un plan d'intervention
- ▶ Saisir les opportunités de réalisation qui se présentent.

##### Résultats

- ▶ Documents officiels
- ▶ Réalisation

### Énoncer une vision ambitieuse

En s'appuyant sur le diagnostic du territoire, la vision définit le devenir souhaitable du corridor formé par la voie et les abords du boulevard ou de la route à vocation commerciale. Elle prend la forme d'un énoncé simple qui, à travers une description ambitieuse mais vraisemblable de ce que devrait et pourrait devenir le corridor dans l'avenir, témoigne des orientations suivies et des mesures prises par les acteurs pour procéder à la transformation. Elle constitue le fil conducteur guidant l'ensemble des interventions de la mise en œuvre afin d'en assurer la cohérence<sup>1</sup>.

## Étape 2. Mobiliser les parties prenantes

La transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale a des conséquences sur des acteurs souvent nombreux et variés. Même si certains propriétaires fonciers peuvent initier des modifications, il revient à la municipalité d'orchestrer le projet de corridor. Pour en faciliter l'élaboration et la mise en œuvre, elle a la responsabilité d'associer les parties prenantes le plus tôt possible pour :

- ▶ favoriser l'adhésion à la démarche et l'appropriation du projet à venir;
- ▶ profiter et croiser leurs expertises techniques, théoriques ou d'usage afin de réviser, d'enrichir et de valider le diagnostic préliminaire du territoire (voir [fiche 02](#));
- ▶ développer une compréhension commune des enjeux et s'entendre sur leur hiérarchisation;
- ▶ définir une vision partagée avec les parties prenantes;
- ▶ garantir l'arrimage de la démarche avec les autres exercices de planification;
- ▶ stimuler l'innovation pour l'élaboration des solutions à mettre en œuvre;
- ▶ mettre à profit les acteurs mobilisés pour communiquer.

Selon le niveau d'avancement de la démarche, le type de résultats recherchés et le type d'acteurs concernés, différentes formes de mobilisation et de communication peuvent être envisagées.

Qui?	 <b>Décideurs municipaux</b>	 <b>Partenaires institutionnels</b>	 <b>Acteurs du milieu</b>
<b>Activités de mobilisation envisageables</b>   	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Élus</li> <li>▶ Directeurs et professionnels des services de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, du génie et des transports, des travaux publics et de l'entretien, du développement économique, de l'environnement, des loisirs et des sports, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ministère des Transports, Direction régionale de la santé publique, Hydro-Québec, etc.</li> <li>▶ Communauté métropolitaine, MRC, autorités organisatrices de transport, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Associations de gens d'affaires</li> <li>▶ Propriétaires et promoteurs</li> <li>▶ Gestionnaires et occupants</li> <li>▶ Résidents et usagers du corridor</li> <li>▶ Organismes communautaires et représentants des usagers: piétons, cyclistes, usagers du transport collectif, aînés, personnes handicapées, etc.</li> </ul>
	<b>Communication</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Plateformes de présentation de la démarche</li> <li>▶ Informations sur les perturbations à venir en lien avec les travaux</li> <li>▶ Présentations publiques aux étapes clés</li> </ul>		

### Les routes sous la compétence du gouvernement du Québec<sup>2</sup>

De nombreux boulevards et routes à vocation commerciale sont sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Afin qu'une collaboration efficace soit établie, une municipalité qui souhaite intervenir en ces lieux est invitée à :

- ▶ documenter l'ensemble de ses enjeux ou préoccupations en matière de sécurité routière;
- ▶ se doter d'une vision claire de la transformation à différentes échelles, inscrite dans des documents officiels;
- ▶ être proactive, dans un contexte où les projets routiers se planifient plusieurs années avant leur mise en œuvre;
- ▶ aborder des pistes de solutions envisageables et cohérentes avec les autres interventions prévues par la Municipalité.

En recevant ces informations intégrées à une résolution municipale, la direction régionale du Ministère sera en mesure de valider, à partir de diverses analyses de sécurité, le besoin d'intervention. Les possibilités d'arrimage avec des travaux prévus sont également évaluées, dans un souci d'optimisation des coûts et des interventions sur les chaussées. Si de tels travaux ne sont pas prévus à court terme, la Municipalité pourrait tout de même, sous réserve de l'acceptation du Ministère, être en mesure d'intervenir à ses frais.

## Étape 3. Planifier la transformation

### Esquisser des scénarios conceptuels pour explorer les possibilités

Afin d'illustrer les diverses avenues possibles pour concrétiser la vision, il est suggéré d'esquisser différents scénarios à larges traits, sous la forme de concepts schématiques, qui répondront aux questions de base suivantes :

- ▶ Si une partie de la circulation de transit peut être déplacée sur un parcours alternatif, quel espace cela libère-t-il sur le boulevard ou la route à vocation commerciale ?
- ▶ Quelle place accorder aux différents modes de déplacement ? Selon quelles modalités : sur quelles voies, de quelle manière, selon quelle intensité ?
- ▶ La transformation de ce corridor doit-elle conduire à la création d'une nouvelle centralité ou à la consolidation d'une centralité émergente ? Si oui, quelles pourraient être les conséquences sur les centralités existantes, notamment le centre-ville ?
- ▶ Quels pourraient être les impacts des différents scénarios sur les finances publiques ?

Suffisamment définis pour être crédibles tout en restant préliminaires, ces scénarios conceptuels servent de base aux discussions avec les acteurs, pour raffiner la vision de façon itérative, choisir le scénario le plus apte à incarner adéquatement cette dernière, et débiter l'élaboration d'un projet détaillé de transformation.



#### TROIS CONCEPTS PRÉLIMINAIRES POUR REPENSER LE BOULEVARD ARTHUR-SAUVÉ À SAINT-EUSTACHE<sup>3</sup>

Dans le cadre d'une réflexion portant sur la requalification du boulevard Arthur-Sauvé entre l'autoroute 640 et la rivière des Mille-Îles, la Ville de Saint-Eustache a exploré différentes avenues d'aménagement. Pour cela, elle a sollicité trois firmes spécialisées pour que chacune réalise, de manière indépendante, un concept d'aménagement préliminaire.

Avec l'accompagnement de Vivre en Ville, le comité mis en place pour l'occasion a piloté le travail des firmes et procédé à une évaluation des propositions visant à faire ressortir les points forts. Cet exercice novateur a été particulièrement stimulant pour la réflexion des différents services de la Ville. Ses résultats nourriront l'élaboration d'un futur programme particulier d'urbanisme (PPU) pour cette artère ainsi qu'une réflexion plus large portant sur la mobilité à l'échelle de la ville.

### Traduire le concept d'aménagement sous la forme d'un projet détaillé

Le projet illustre, de manière détaillée (à l'aide de formes paramétrées et de modalités précises d'articulation), le scénario conceptuel privilégié pour transformer le boulevard ou la route à vocation commerciale (voir [Fiche 04](#)). Il présente notamment les composantes suivantes.

#### Sur l'emprise publique

- ▶ Le traitement accordé aux différents modes de déplacement : localisation et dimension des cheminements piétonniers et cyclables, infrastructures de transport collectif, nombre et largeur des voies, etc.
- ▶ La configuration des intersections existantes ou à créer et leur mode de gestion.
- ▶ Les aménagements paysagers.

#### Sur les terrains privés actuels

- ▶ Les nouvelles rues et les passages destinés aux modes actifs.
- ▶ L'implantation et le gabarit proposés pour les bâtiments sur les terrains à requalifier, ainsi que les éventuelles opérations cadastrales nécessaires au préalable.
- ▶ Les aménagements proposés : traitement des entrées charretières, gestion du stationnement, cheminements piétons, aménagements paysagers.

### Traduire le projet dans les documents officiels

Afin de rendre possible la transformation souhaitée pour le boulevard ou la route à vocation commerciale, le projet doit être traduit dans les documents de planification (p. ex. plan d'urbanisme et programme particulier d'urbanisme, plans directeurs en lien avec l'aménagement et la mobilité) et la réglementation municipale pertinente (p. ex. règlements de zonage, de lotissement et discrétionnaires).

## Étape 4. Mettre en œuvre le projet

La transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale implique des interventions, à la fois sur l'espace public et sur les terrains privés (voir [Fiche 04](#)), dans lesquelles la municipalité a un rôle clé à jouer.

### Avancer stratégiquement

Pour gérer la complexité d'une telle transformation, la municipalité a intérêt à **se doter d'un bureau de projet** solide, capable de rejoindre rapidement et de travailler efficacement avec les acteurs clés (p. ex. le ministère des Transports et les grands propriétaires) réunis dans un comité dédié.

En outre, tout en conservant la souplesse nécessaire pour saisir les opportunités qui se présentent, le projet devrait être conçu pour se **réaliser par phases**, définies de manière à assurer la cohérence et la cohabitation constante des interventions effectuées sur l'emprise et aux abords de la voie, à étaler les investissements publics nécessaires, ainsi qu'à mitiger les nuisances liées au chantier. Contrairement à celles d'un projet immobilier, les phases de transformation d'un corridor ne correspondent pas nécessairement à des secteurs à construire avant de passer aux suivants. Elles peuvent plutôt être établies :

- ▶ en réponse à l'urgence d'améliorer les conditions de déplacement de certains modes dans tout le corridor ;
- ▶ selon la complexité d'intervention, souvent associée au nombre ou aux types d'acteurs à impliquer ;
- ▶ pour refléter l'identité et les besoins particuliers de chaque séquence du corridor (voir [Fiche 02](#)).

### Stimuler la transformation des terrains riverains

Si la traduction du projet dans les documents officiels est ce qui rendra possible la transformation des terrains privés, la municipalité doit néanmoins jouer un rôle proactif si elle souhaite voir cette dernière se réaliser rapidement :

- ▶ mobiliser et communiquer de façon continue autour des améliorations associées au projet ;
- ▶ engager le dialogue avec les porteurs de projets immobiliers pour rechercher une meilleure cohérence avec le concept, avant même la mise en place de la nouvelle réglementation ;
- ▶ agir de manière exemplaire dans ses interventions sur l'espace public (p. ex. en améliorant la convivialité du milieu ou la desserte en transport collectif) et dans ses investissements (p. ex. en implantant ou en améliorant des équipements publics structurants, en prenant garde à ne pas nuire aux autres secteurs du territoire) ;
- ▶ accompagner les propriétaires et les développeurs, en proposant des interventions et en les appuyant via des incitatifs techniques, financiers ou fiscaux.



Source : Vivre en Ville

À Saint-Eustache, le développement d'équipements sportifs a été accompagné d'interventions sur les espaces publics permettant de rehausser la convivialité et le verdissement sur cette portion du boulevard.

### Améliorer l'emprise publique et les abords immédiats

Améliorer la convivialité et la sécurité d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale demande de transformer la voie en ayant recours à une grande variété d'interventions. Pour les mener à bien, la municipalité doit :

- ▶ garder un contact étroit avec les propriétaires fonciers touchés par le réaménagement, notamment en ce qui a trait aux modifications des entrées charretières ;
- ▶ établir un cahier des charges qui traduit clairement les exigences, les balises et les critères du projet, afin d'éviter des écarts entre ce dernier et les plans et devis qui dictent la mise en œuvre ;
- ▶ mobiliser différentes expertises techniques et y recourir tout au long du processus ;
- ▶ si nécessaire, recourir à des aménagements transitoires pour agir rapidement et évaluer l'efficacité de certaines mesures ;
- ▶ accompagner les résidents et les usagers dans la gestion du changement et des perturbations, en tenant notamment compte des conditions offertes aux plus vulnérables.

## Références

(1) Vivre en Ville, 2018 | (2) Forest, 2021 | (3) Rousseau, 2021



Autres fiches, références complètes et ressources :  
[vivreenville.org/routes](http://vivreenville.org/routes)

## CHOISIR LES COMPOSANTES DU PROJET DE TRANSFORMATION



Source : Vivre en Ville.

Élaborer le projet de transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale requiert de déterminer quelles sont les interventions les plus stratégiques à mettre en œuvre pour relever les défis rencontrés par les acteurs concernés aux différentes échelles de la collectivité. Si les objectifs poursuivis sont souvent les mêmes d'un territoire à l'autre, les formes que prennent ces interventions et les modalités de leur articulation les unes aux autres doivent toutefois être adaptées au contexte et aux caractéristiques spécifiques de chaque corridor.

### Vers des changements à plusieurs échelles

La transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale constitue une occasion rare pour non seulement améliorer les conditions de déplacement mais aussi réorienter le développement urbain de la collectivité. Au-delà des enjeux de circulation, les interventions à mettre en œuvre doivent répondre à différents besoins de la collectivité, au sein d'un projet cohérent et réaliste (voir **Fiche 03**). Ensemble, ces interventions devront notamment contribuer à :

#### À l'échelle urbaine

Inscrire le corridor aux différentes échelles de la collectivité pour :

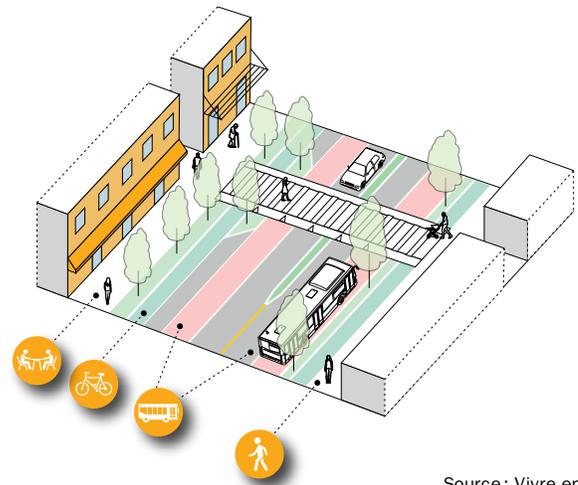
- ▶ affirmer la personnalité souhaitée ;
- ▶ anticiper la transformation à long terme ;
- ▶ permettre le déplacement de tous ;
- ▶ connecter les milieux voisins.



#### À l'échelle de la voie

Repenser l'espace de la voie et de ses abords immédiats pour :

- ▶ renforcer la relation avec les activités riveraines ;
- ▶ accorder plus de place pour la circulation des modes actifs et collectifs ;
- ▶ sécuriser les franchissements de la voie.



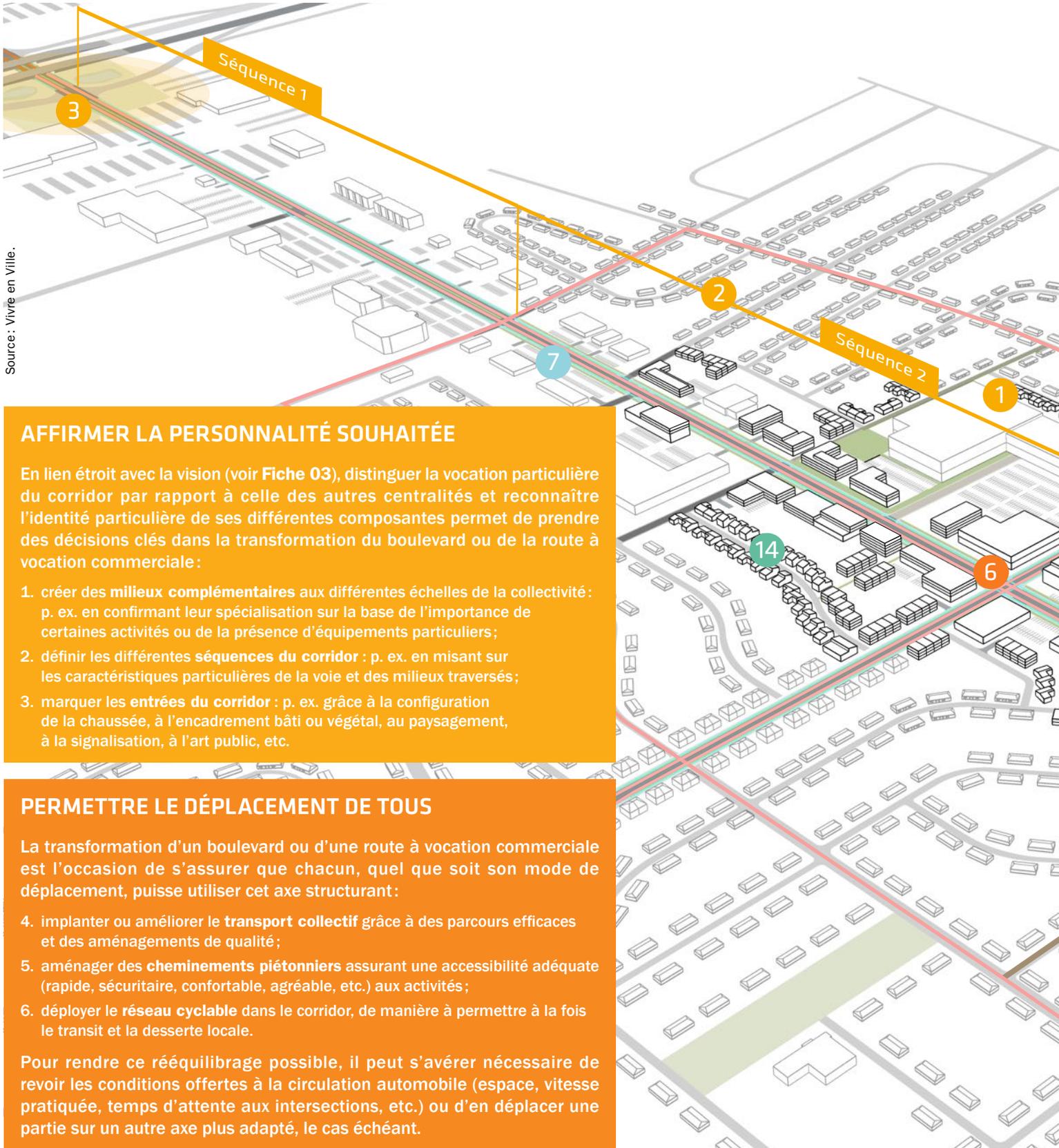
Source : Vivre en Ville.

### Consolidation ou éparpillement ?

Les nombreux atouts que possède un boulevard ou une route à vocation commerciale (p. ex. son accessibilité, la présence d'activités et la disponibilité d'espaces constructibles) en font un support idéal de la consolidation urbaine. Celle-ci ne doit toutefois pas s'effectuer au détriment d'autres centralités du territoire, particulièrement le centre-ville. Autrement dit, le projet de transformation du corridor doit être cohérent avec la capacité de développement de la collectivité et éviter un déplacement non désiré d'activités.

### Inscrire le corridor aux différentes échelles de la collectivité

En évoluant, le boulevard ou la route à vocation commerciale peut devenir un élément plus structurant de l'aménagement du territoire, aux échelles de l'agglomération, de la municipalité, des quartiers et des voisinages. Pour cela, le projet de transformation devrait être élaboré sur la base des quatre grands principes suivants.



Source : Vivre en Ville.

#### AFFIRMER LA PERSONNALITÉ SOUHAITÉE

En lien étroit avec la vision (voir Fiche 03), distinguer la vocation particulière du corridor par rapport à celle des autres centralités et reconnaître l'identité particulière de ses différentes composantes permet de prendre des décisions clés dans la transformation du boulevard ou de la route à vocation commerciale :

1. créer des **milieux complémentaires** aux différentes échelles de la collectivité : p. ex. en confirmant leur spécialisation sur la base de l'importance de certaines activités ou de la présence d'équipements particuliers ;
2. définir les différentes **séquences du corridor** : p. ex. en misant sur les caractéristiques particulières de la voie et des milieux traversés ;
3. marquer les **entrées du corridor** : p. ex. grâce à la configuration de la chaussée, à l'encadrement bâti ou végétal, au paysagement, à la signalisation, à l'art public, etc.

#### PERMETTRE LE DÉPLACEMENT DE TOUS

La transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale est l'occasion de s'assurer que chacun, quel que soit son mode de déplacement, puisse utiliser cet axe structurant :

4. implanter ou améliorer le **transport collectif** grâce à des parcours efficaces et des aménagements de qualité ;
5. aménager des **cheminements piétonniers** assurant une accessibilité adéquate (rapide, sécuritaire, confortable, agréable, etc.) aux activités ;
6. déployer le **réseau cyclable** dans le corridor, de manière à permettre à la fois le transit et la desserte locale.

Pour rendre ce rééquilibrage possible, il peut s'avérer nécessaire de revoir les conditions offertes à la circulation automobile (espace, vitesse pratiquée, temps d'attente aux intersections, etc.) ou d'en déplacer une partie sur un autre axe plus adapté, le cas échéant.

## ANTICIPER LA TRANSFORMATION À LONG TERME

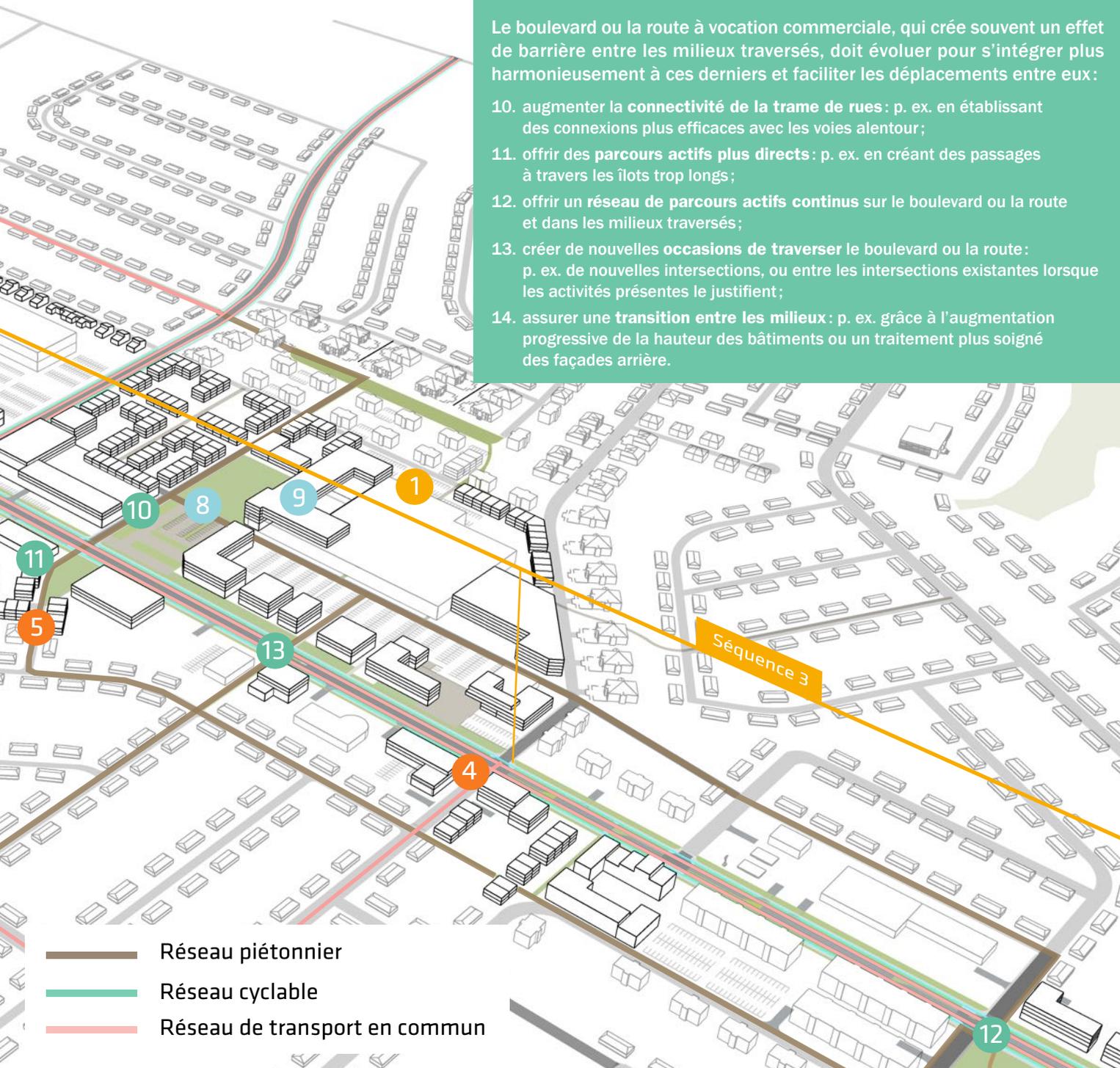
La transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale aura des effets pour les décennies à venir. Sa planification ne doit donc pas uniquement répondre aux besoins immédiats. Elle doit être prospective et permettre à la collectivité de répondre à l'évolution de ces derniers :

7. aménager l'emprise publique en fonction de la **mobilité souhaitée à long terme**, et non des conditions actuelles de circulation et de fréquentation ;
8. prévoir la **transformation incrémentale** du corridor : p. ex. grâce à des aménagements qui anticipent une densification graduelle ou l'évolution par étape de la trame de rues ;
9. anticiper les **changements majeurs d'activités** : p. ex. l'arrivée ou le départ d'un important acteur commercial.

## CONNECTER LES MILIEUX VOISINS

Le boulevard ou la route à vocation commerciale, qui crée souvent un effet de barrière entre les milieux traversés, doit évoluer pour s'intégrer plus harmonieusement à ces derniers et faciliter les déplacements entre eux :

10. augmenter la **connectivité de la trame de rues** : p. ex. en établissant des connexions plus efficaces avec les voies alentour ;
11. offrir des **parcours actifs plus directs** : p. ex. en créant des passages à travers les îlots trop longs ;
12. offrir un **réseau de parcours actifs continus** sur le boulevard ou la route et dans les milieux traversés ;
13. créer de nouvelles **occasions de traverser** le boulevard ou la route : p. ex. de nouvelles intersections, ou entre les intersections existantes lorsque les activités présentes le justifient ;
14. assurer une **transition entre les milieux** : p. ex. grâce à l'augmentation progressive de la hauteur des bâtiments ou un traitement plus soigné des façades arrière.



### Repenser l'organisation et la répartition de l'espace de la voie et de ses abords immédiats

Les interventions à choisir et à articuler au sein du projet de transformation du boulevard ou de la route à vocation commerciale doivent à la fois permettre d'améliorer l'ambiance du corridor ainsi que la sécurité et la convivialité des déplacements pour l'ensemble des usagers.

Pour y parvenir, les interventions doivent concourir à :

1. renforcer la relation avec les activités riveraines ;
2. accorder plus de place pour la circulation des modes actifs et collectifs ;
3. sécuriser les franchissements de la voie.



#### LA REQUALIFICATION DU BOULEVARD GEORGES-GAGNÉ SUD À DELSON

Dans le contexte du développement de l'aire TOD de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné, la Ville de Delson a élaboré en 2014 un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour encadrer la requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud. Ce PPU a établi les balises qualitatives et normatives à respecter pour «créer un secteur multifonctionnel dynamique, articulé autour d'un espace public structurant, offrant une forme urbaine compacte et durable, caractérisée par une mixité, une densité optimale ainsi qu'une trame urbaine perméable»<sup>1</sup>.

Initiée en 2016, la requalification de l'ancien cinéma Cinéplex Odéon et d'une partie du centre commercial Plaza Delson a déjà complètement transformé l'encadrement bâti et végétal du boulevard dont l'emprise publique sera réaménagée prochainement<sup>2</sup>. Un exercice de planification élargie de l'aire TOD s'est poursuivi en 2017, avec une démarche participative préalable à un nouveau PPU élargi aux secteurs situés au nord et à l'est du périmètre actuel<sup>3</sup>.

Avant (2011)



Source : Google Maps.

Après (2020)



Source : Vivre en Ville.

Le boulevard Georges-Gagné Sud en direction nord, à la hauteur de la rue Cartier.

Avant (2011)



Source : Google Maps.

Après (2020)



Source : Vivre en Ville.

Densification et redécoupage de la trame viaire dans l'ancien stationnement du cinéma Cinéplex Odéon, au niveau de la rue Viau.

# 1. Renforcer la relation avec les activités riveraines

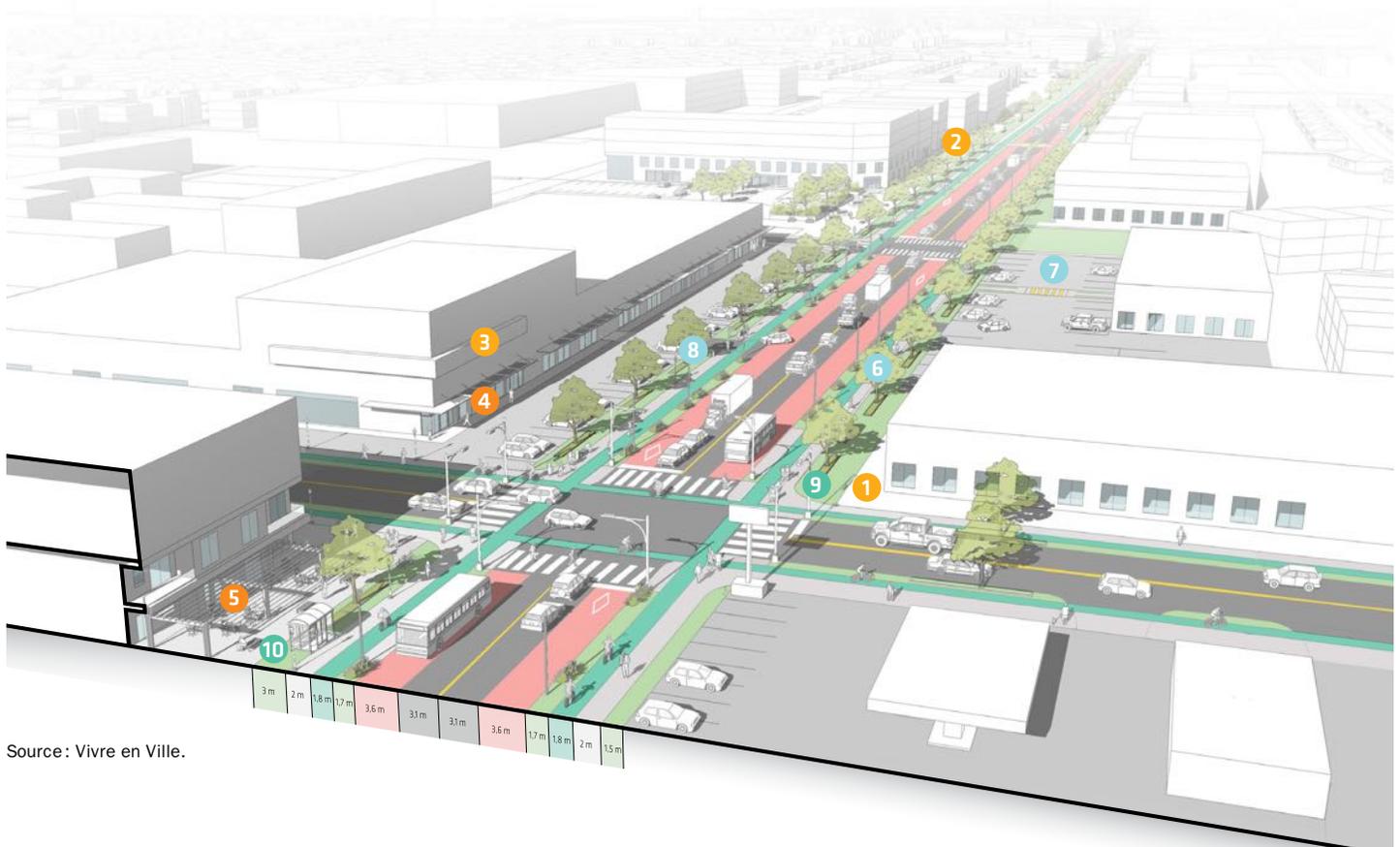
Procéder à un meilleur encadrement bâti et végétal de la voie, par une série d'interventions sur l'emprise publique et sur les terrains privés riverains, permet non seulement d'améliorer les qualités paysagères des espaces ouverts du boulevard ou de la route à vocation commerciale, mais aussi de modifier le comportement des automobilistes au profit de la sécurité et de la convivialité des déplacements actifs.

## UN CADRE BÂTI RESSERRÉ

1. Rapprocher les bâtiments de la voie et limiter les stationnements de surface en cour avant pour resserrer le champ visuel des automobilistes et les inciter à ralentir.
2. Réduire la distance entre les bâtiments pour assurer un encadrement bâti continu, assurant par le fait même une plus grande proximité des activités entre elles.
3. Augmenter la hauteur des bâtiments pour intensifier l'occupation du sol à proximité de la voie, tout en veillant à mitiger les impacts négatifs sur les voisins.

## UN MILIEU ANIMÉ

4. Privilégier les activités visibles et accessibles au public au rez-de-chaussée des bâtiments (p. ex. commerces et services) pour contribuer à l'animation de la voie.
5. Optimiser les cours avant et les espaces publics résiduels pour faciliter leur appropriation par les activités voisines (p. ex. affichage, terrasses) et les usagers de la voie (p. ex. lieux d'arrêt, rassemblements spontanés).



Source: Vivre en Ville.

## UNE AMBIANCE REHAUSSÉE

6. Accroître la végétation, notamment en hauteur pour créer un encadrement adapté à l'importante largeur de l'emprise publique, améliorer l'apparence de la voie et accroître le confort des piétons et des cyclistes.
7. Aménager des liens conviviaux vers les bâtiments très éloignés de la voie pour faciliter et sécuriser les déplacements à partir de la voie principale.
8. Prévoir des lampadaires à échelle humaine pour assurer l'éclairage adéquat des cheminements piétonniers et cyclistes.

## DES SÉQUENCES RÉVÉLÉES

9. Souligner les entrées du corridor et le passage entre les séquences, notamment grâce à une réflexion sur le paysage.
10. Investir dans le mobilier urbain et l'art public pour accroître la qualité des espaces et les distinguer.

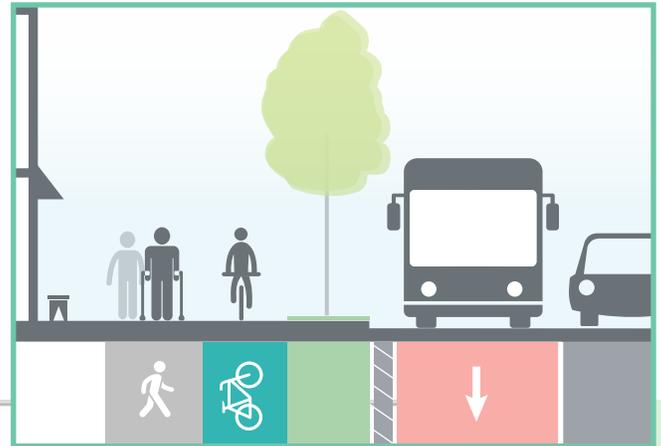
## 2. Accorder plus de place pour la circulation des modes actifs et collectifs

En raison de son rôle dans la trame viaire et des activités qui s'y trouvent, un boulevard ou une route à vocation commerciale est utilisé, par tous les modes de déplacement, tant pour la circulation de transit que locale. Son aménagement doit donc permettre une cohabitation harmonieuse entre les différents modes.

### Bonifier les conditions offertes aux piétons et aux cyclistes

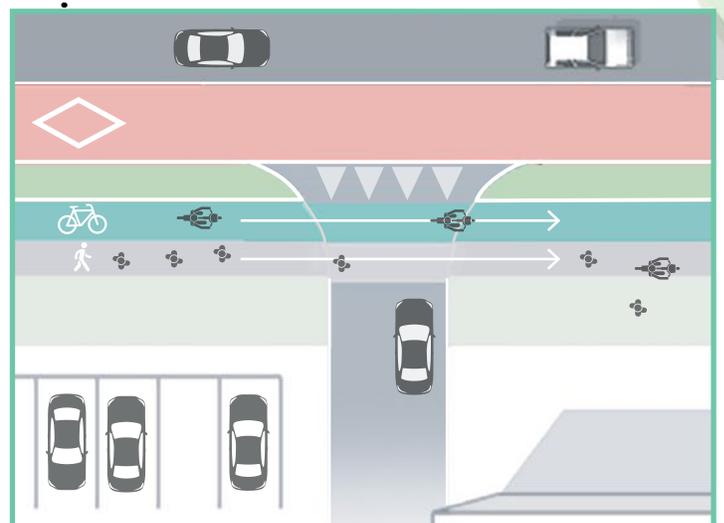
#### DES CHEMINEMENTS CONFORTABLES ET SÉCURITAIRES

- ▶ Concevoir des aménagements adaptés pour les piétons et les cyclistes (trottoirs et voies cyclables larges, plats, continus, libres de tout obstacle, conçus pour être facilement déneigés, etc.). Privilégier les pistes cyclables unidirectionnelles pour une meilleure desserte des deux côtés de la voie et générer moins de conflits.
- ▶ Séparer les différents modes de déplacement pour limiter les conflits entre les usagers (p. ex. avec une bordure ou une banquette).



#### LA CIRCULATION DES MODES ACTIFS PRIORISÉE

- ▶ Aménager des trottoirs ininterrompus aux intersections secondaires et aux entrées charretières pour garantir une circulation fluide des modes actifs le long de la voie principale.
- ▶ Réduire le nombre et la largeur des entrées charretières pour améliorer le confort des usagers actifs et réduire les conflits avec les véhicules.



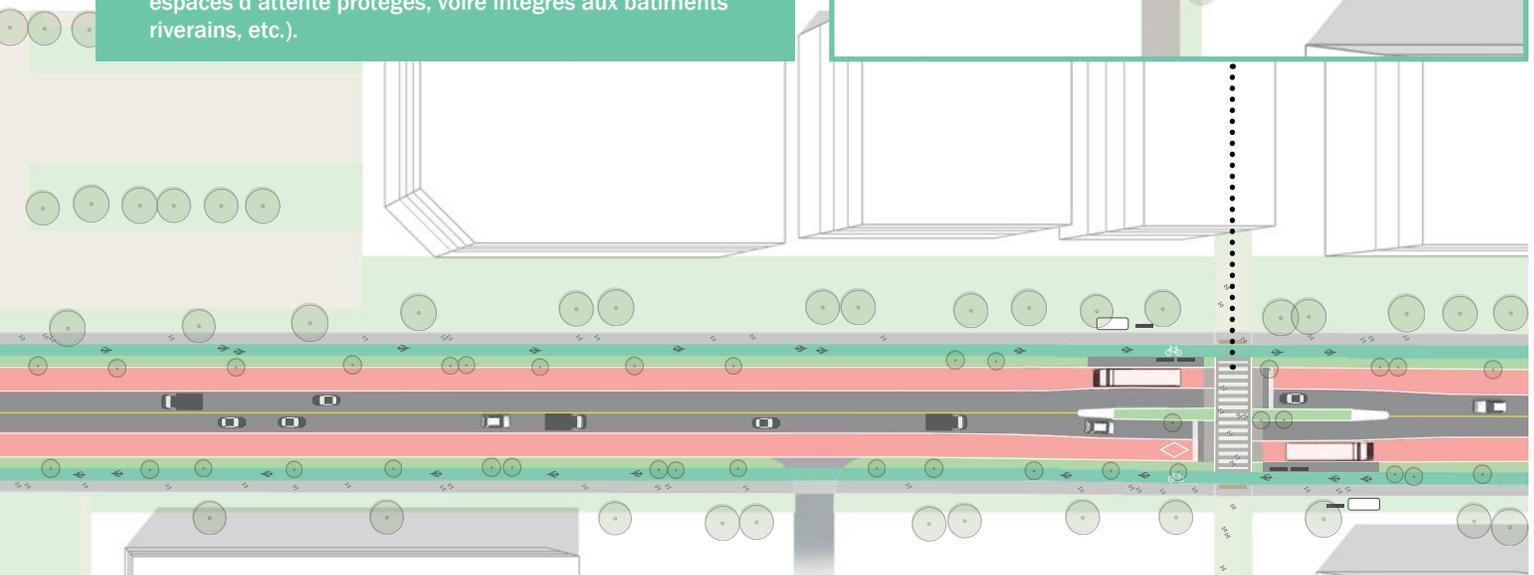
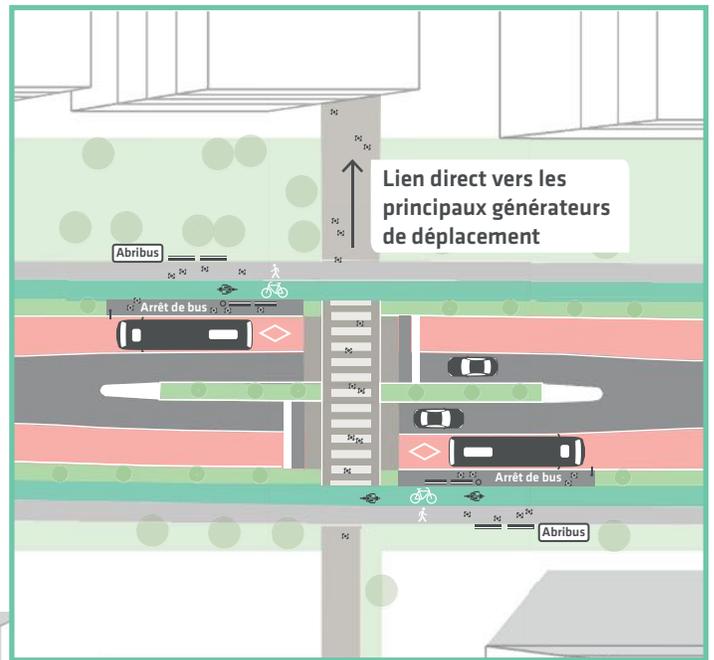
## Assurer la qualité du transport collectif

### UN TRANSPORT COLLECTIF EFFICACE

- ▶ Mettre en place des mesures de priorité pour améliorer la rapidité de la desserte (voies réservées, mesures préférentielles aux intersections, etc.).
- ▶ Localiser stratégiquement les points d'accès pour desservir les principaux générateurs de déplacement et limiter la distance qui les sépare.

### UNE INTÉGRATION FINE DANS LE MILIEU

- ▶ Réduire les conflits entre les usagers du transport collectif et les cyclistes au niveau des points d'accès.
- ▶ Assurer de bonnes conditions d'accès et d'attente aux usagers pour offrir des environnements conviviaux et universellement accessibles en toute saison (liens piétons vers les destinations, y compris dans les aires de stationnement, espaces d'attente protégés, voire intégrés aux bâtiments riverains, etc.).



Source : Vivre en Ville.

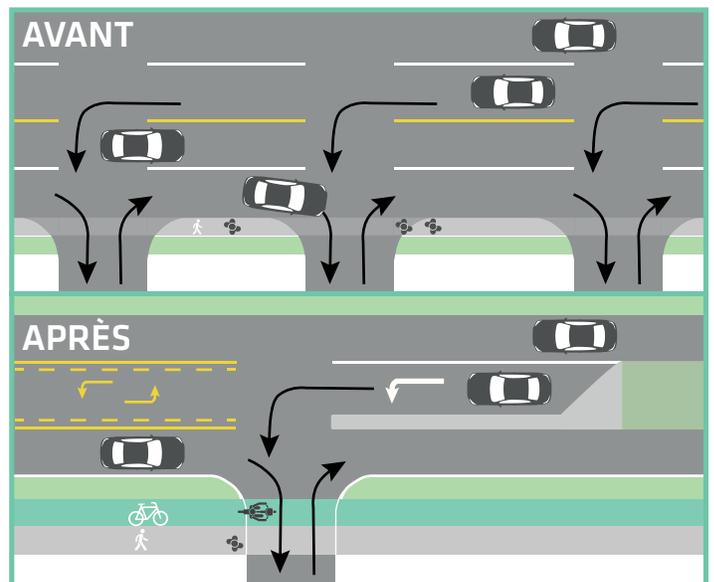
## Réviser les conditions offertes à la circulation motorisée

### UNE CHAUSSÉE RÉDUITE

- ▶ Rétrécir les voies de circulation pour réguler les vitesses pratiquées<sup>4</sup>.
- ▶ Limiter le nombre de voies, par exemple grâce à une voie de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S).

### DES MANŒUVRES CONTRÔLÉES

- ▶ Canaliser les possibilités de virage grâce à l'aménagement de terre-pleins ou de voies de virage et d'insertion.
- ▶ Restreindre les accès à partir des voies locales en condamnant certaines intersections ou en y limitant les mouvements pour les véhicules, sans entraver les cheminements actifs.



## Un régime minceur pour la chaussée : comment faire ?

L'espace offert par l'emprise publique ne permet pas toujours d'accommoder l'ensemble des usagers. Dans une telle situation, les stratégies associées au régime routier<sup>5</sup> permettent, sous réserve d'une analyse de sécurité routière, de libérer efficacement de l'espace tout en contribuant à la sécurité.

### ► Des voies de circulation pas plus larges que nécessaire

Pour les voies de circulation fréquentées par des véhicules lourds ou de transport collectif, une largeur de 3,3 à 3,5 m est suffisante. Dans les autres cas, elle peut même être réduite à 3 m sans augmenter les risques de collision<sup>6</sup>. En l'absence d'aménagements cyclables séparés de la chaussée, une surlargeur doit toutefois être prévue pour permettre aux conducteurs de dépasser les cyclistes de manière sécuritaire.

### ► Un nombre réduit de voies de circulations

Lorsque les manœuvres de virage à gauche sont fréquentes, et que l'implantation d'une voie réservée au transport collectif n'est pas envisagée, une voie de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S) peut se substituer à deux voies de circulation sur une route à quatre voies. Une telle mesure diminue les risques de collision<sup>7</sup> sans affecter la fluidité de la circulation, y compris dans certains cas où le débit est supérieur à 20 000 véhicules par jour<sup>8</sup>.

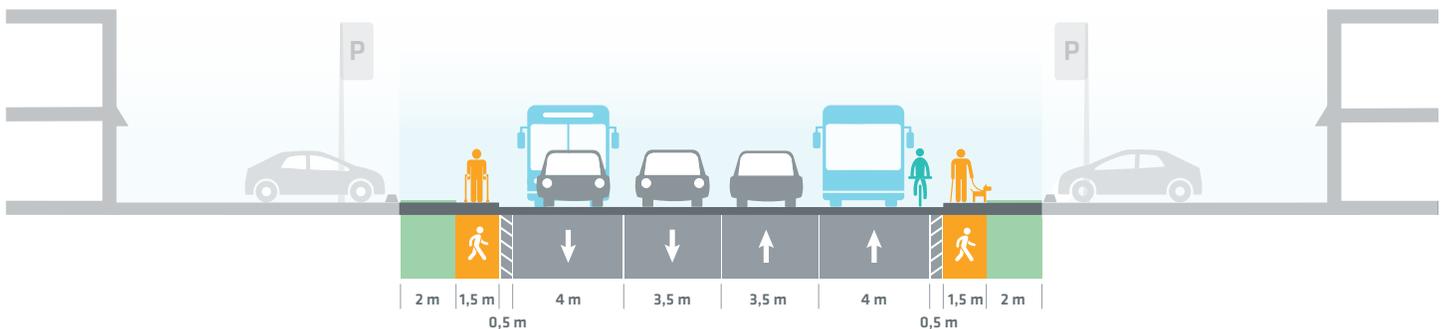


Source : Ville de Val-d'Or, fournie par Ruesécure inc.

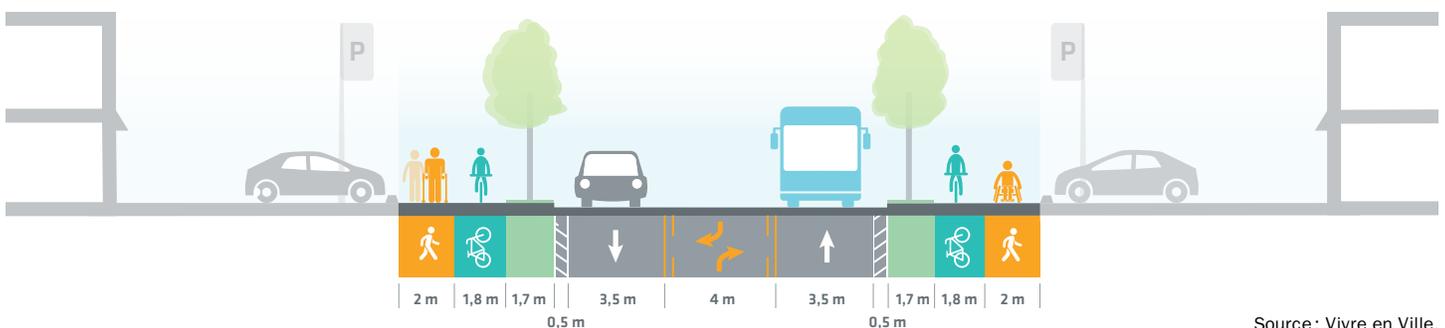
À Val-d'Or, la création d'une VVG2S sur la 3<sup>e</sup> Avenue a permis d'implanter des trottoirs et des bandes cyclables.

Ensemble, ces deux stratégies permettent d'obtenir des gains significatifs :

## AVANT



## APRÈS



Source : Vivre en Ville.

Malgré les bénéfices associés, l'implantation d'une VVG2S peut accentuer le caractère routier de l'espace public : un effet qui peut être mitigé par une qualité accrue de l'aménagement des abords, ou par l'aménagement d'îlots centraux ou de terre-pleins lorsque la configuration des accès le permet. Conséquemment, le projet de transformation du boulevard ou de la voie à vocation commerciale devrait également viser à réduire le nombre, la fréquence et la largeur des entrées charretières, limitant ainsi les besoins de virage. En outre, lorsqu'une VVG2S est implantée sur une voie également utilisée par le transport collectif, des aménagements particuliers (p. ex. en baie) peuvent être nécessaires afin d'éviter que l'arrêt des bus ne devienne trop gênant pour la circulation.



## LE RÉAMÉNAGEMENT DES ENTRÉES CHARRETIÈRES DANS TROIS CONTEXTES DIFFÉRENTS

Les entrées charretières se trouvent à l'interface entre l'emprise publique et les terrains privés. Leur transformation peut s'avérer délicate pour la municipalité, et nécessite donc des échanges importants avec les propriétaires et occupants des immeubles concernés.

### Saisir les occasions pour relever les défis associés aux accès

À **Baie-Comeau**, la réfection du boulevard La Salle a été l'occasion de mieux séparer la chaussée des parcelles riveraines<sup>9</sup> et de délimiter des entrées charretières sans entraver l'accessibilité pour les véhicules lourds<sup>10</sup>.

Avant (s.d.)



Source : OPTION aménagement.

Après (2018)



Source : Vivre en Ville.

En amont de la réfection du pavage prévue par le ministère des Transports du Québec (MTQ) sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 116), la Ville de **Belœil** a augmenté la végétalisation et corrigé des configurations à l'origine de manœuvres dangereuses (recul sur la voie)<sup>11</sup>.

Avant (2011)



Source : Ville de Belœil.

Après (2018)



Source : Vivre en Ville.

Dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointes-aux-Trembles à **Montréal**, le réaménagement visant à améliorer le caractère du boulevard Saint-Jean-Baptiste a permis de recalibrer les entrées charretières et de mieux les encadrer par de la végétation et du mobilier urbain<sup>12</sup>.

Avant (2011)



Source : Ville de Montréal.

Après (2019)



Source : Vivre en Ville.

### Une approche individualisée au service d'une vision d'ensemble : la recette d'un investissement payant

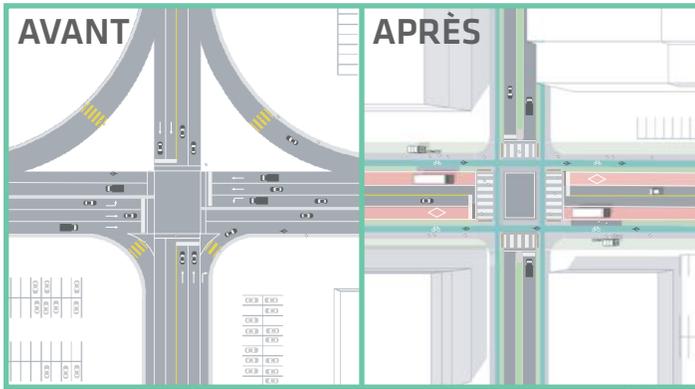
Dans les trois cas, la collaboration avec les acteurs concernés explique en grande partie la réussite de ces interventions :

- ▶ des rencontres individuelles avec les propriétaires et exploitants des activités riveraines ;
- ▶ la présence d'un agent sur place, pour assurer le lien entre le milieu et l'équipe de conception (Baie-Comeau) ;
- ▶ la réalisation des plans des accès par la Ville pour gagner en agilité et mieux connaître le contexte (Belœil) ;
- ▶ la collaboration proactive de certains propriétaires qui en ont profité pour reconfigurer leurs accès et espaces extérieurs (Montréal) ;
- ▶ des investissements et des subventions pour des travaux à l'interface de l'emprise publique et des terrains privés afin d'assurer la cohérence d'ensemble et l'amélioration paysagère des terrains privés (verdissement, façades, enseignes).

### 3. Sécuriser les franchissements de la voie

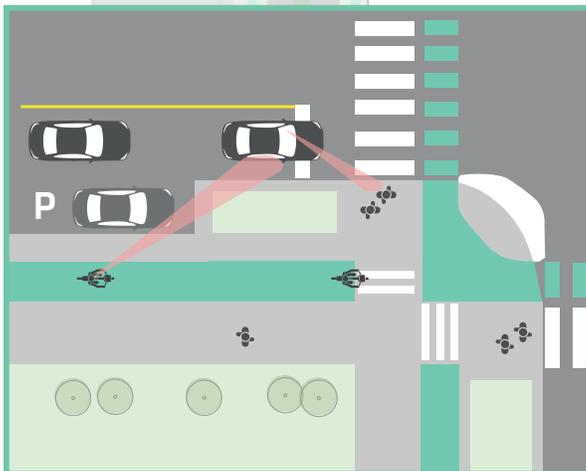
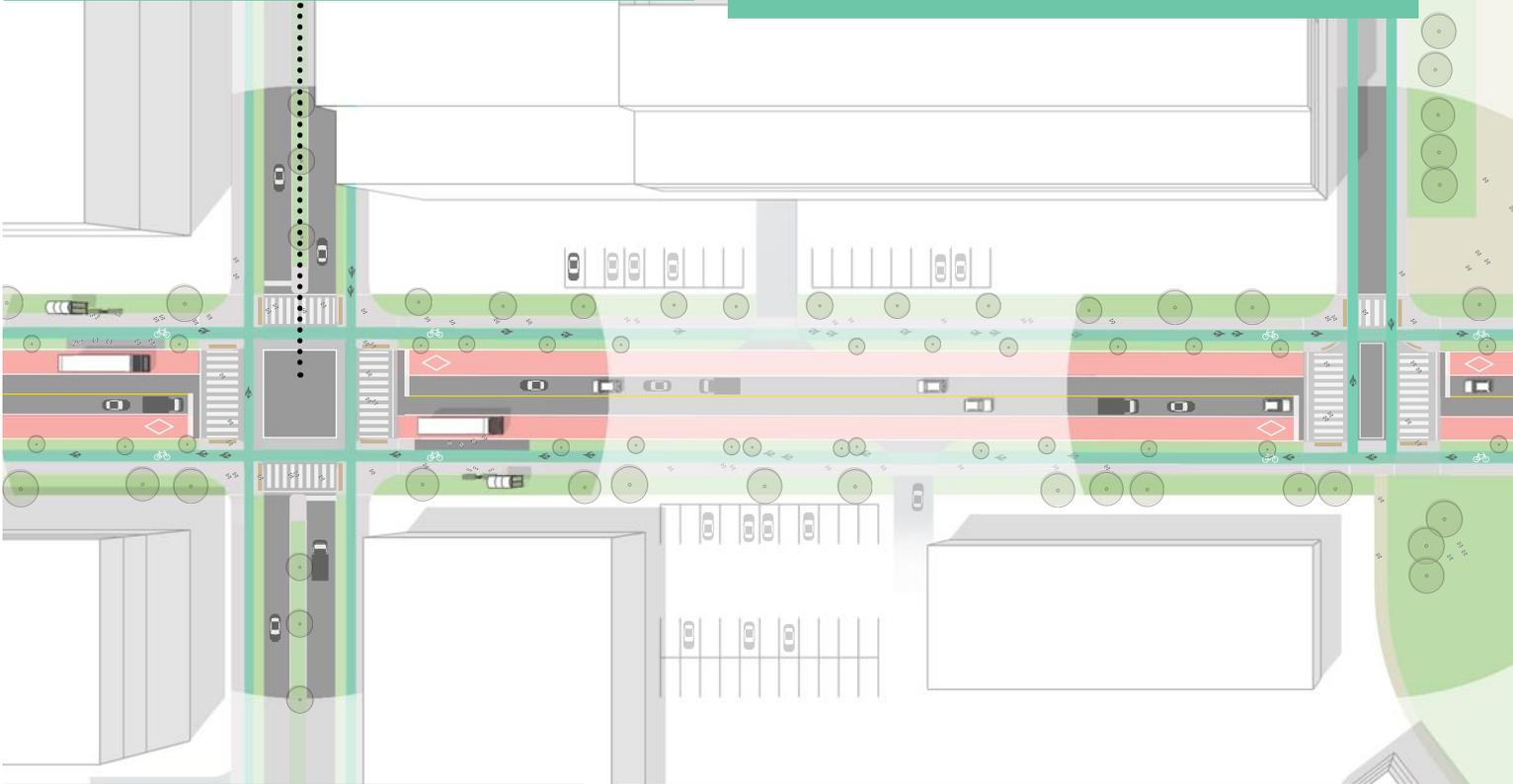
Tant pour accéder aux diverses activités que pour circuler entre les milieux voisins, traverser un boulevard ou une route à vocation commerciale est un mouvement incontournable. Le projet de transformation doit donc le rendre possible, facile et sécuritaire.

#### Sécuriser les intersections principales



#### DES AMÉNAGEMENTS SIMPLES ET COMPACTS

- ▶ Rétrécir la chaussée et limiter le nombre de voies (p. ex. en évitant qu'une voie de virage ne se poursuive après une intersection) pour réduire la distance à parcourir pour les piétons.
- ▶ Réduire les rayons de virage et supprimer les bretelles de virage pour sécuriser les traversées et abaisser les vitesses lors des manœuvres véhiculaires. Si nécessaire, notamment pour assurer la fluidité du transport collectif, une voie de virage à droite peut se substituer à une bretelle de virage.



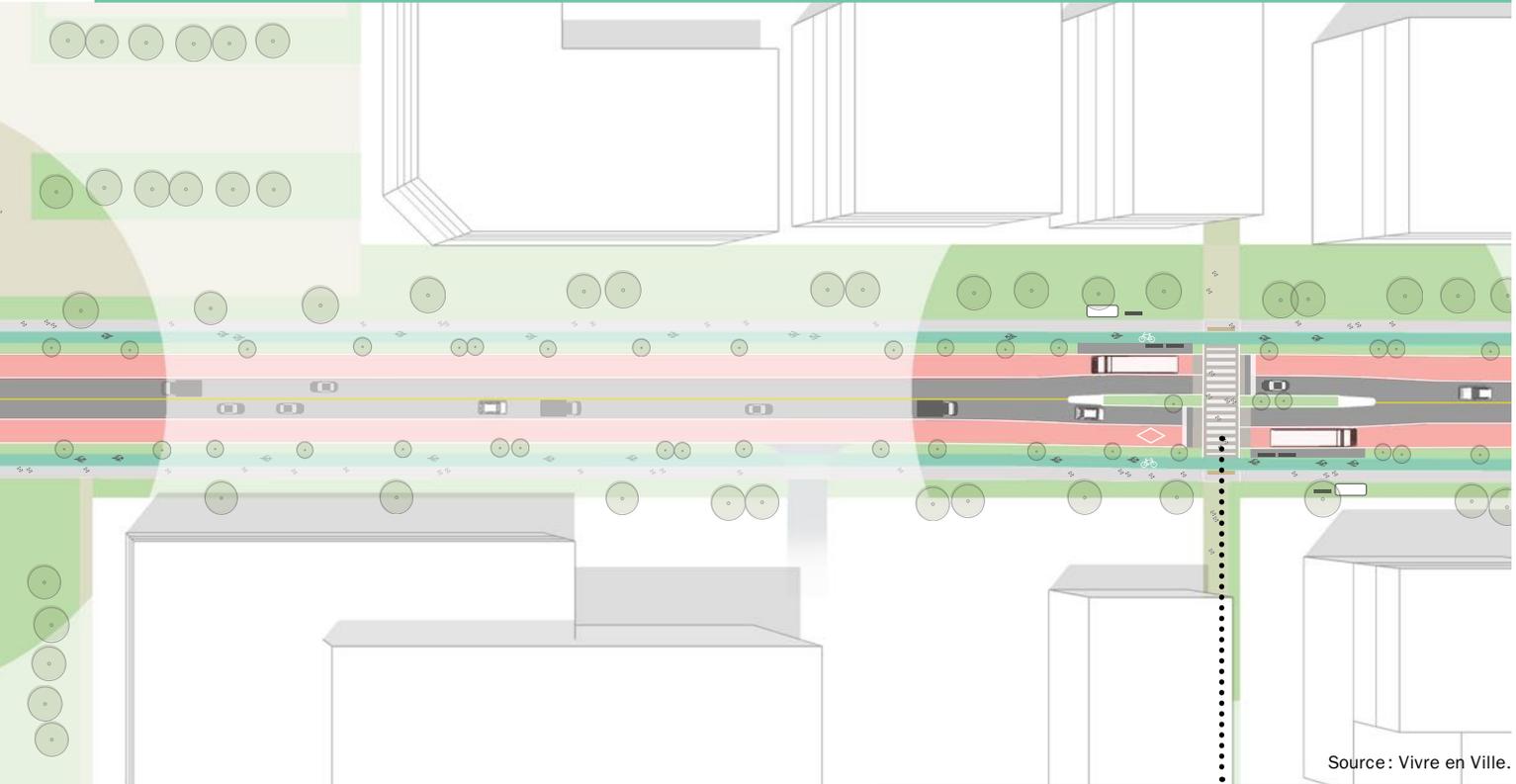
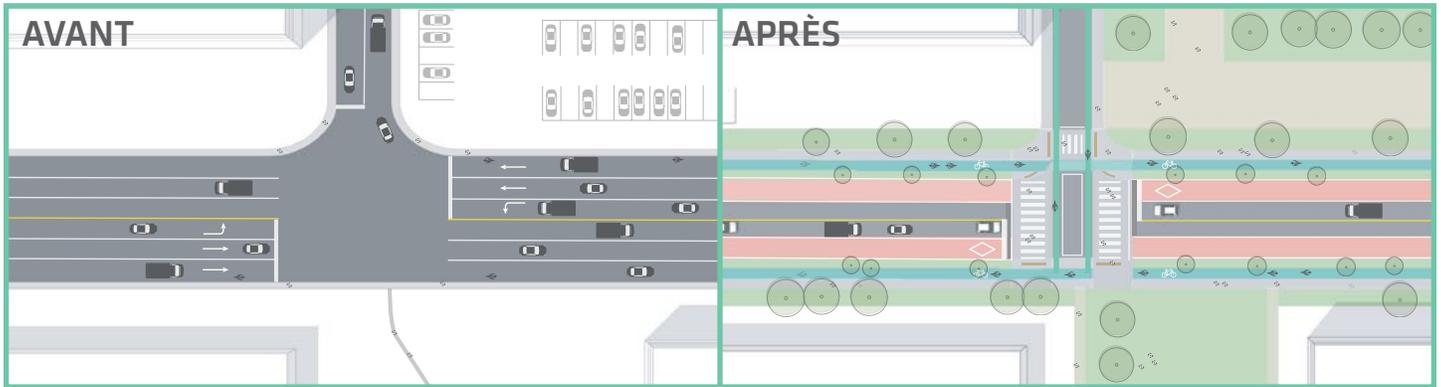
#### DES TRAVERSÉES CONVIVIALES ET SÉCURITAIRES

- ▶ Assurer la clarté, la lisibilité et le confort des cheminements piétonniers et cyclables aux intersections : p. ex. en veillant à la continuité des tracés et leur marquage au sol, et en aménageant des espaces distincts, généreux, protégés et faciles à entretenir en hiver.
- ▶ Aménager des îlots de refuge au centre de la chaussée pour permettre une traversée en deux temps et réduire l'exposition au risque de collision pour les piétons.
- ▶ Interdire le virage à droite au feu rouge pour réduire les conflits véhiculaires et les risques de collision avec les piétons.

## Améliorer la traversée en dehors des intersections principales

### DAVANTAGE D'INTERSECTIONS SÉCURISÉES

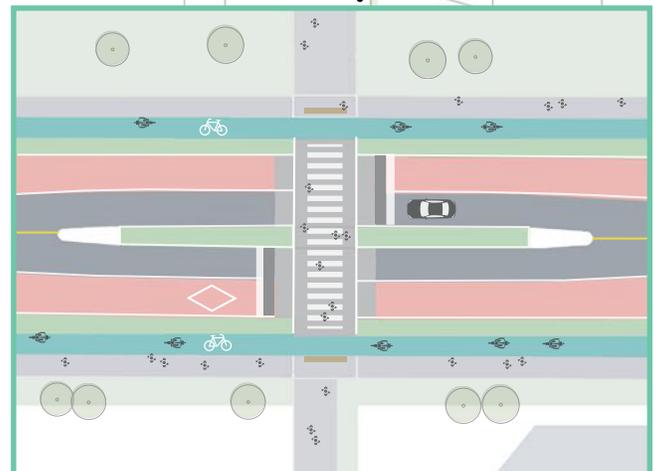
- ▶ **Planter des feux de circulation** à une intersection non gérée, particulièrement lorsque la distance avec la prochaine intersection signalée est élevée (p. ex. supérieure à 100 ou à 200 m, selon le contexte<sup>13</sup>).



Source : Vivre en Ville.

### NOUVEAU PASSAGE POUR PIÉTONS EN SECTION COURANTE

- ▶ **Sécuriser au maximum la traversée des piétons**, par exemple grâce à l'implantation d'arrêts ou de feux de signalisation, ou encore par l'aménagement d'îlots refuges.
- ▶ **Rétrécir ponctuellement la chaussée**, en réduisant l'accotement ou en condamnant le stationnement sur rue s'il existe, pour limiter la distance à franchir pour les piétons et induire un ralentissement chez les conducteurs.



### Des mesures transitoires pour améliorer rapidement la sécurité

Élaborer un projet de transformation d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale qui sera mis en œuvre sur une longue période peut sembler peu utile lorsqu'on souhaite améliorer la sécurité routière à court terme. Or, pour intervenir rapidement et tester certaines mesures de façon peu coûteuse, il est possible de recourir à des aménagements transitoires. Utilisant des éléments relativement légers (bollards et délinéateurs, bacs de plantation, blocs de bétons, etc.) et accompagnée de la signalisation nécessaire, cette approche peut notamment être utilisée pour :

- ▶ réduire le nombre de voies au profit de voies cyclables ou de voies réservées au transport collectif;
- ▶ aménager des îlots centraux afin de contrôler les manœuvres de virage ou d'offrir un espace de refuge pour les piétons;
- ▶ restreindre les mouvements des véhicules à certaines intersections, par exemple en condamnant des voies de virage;
- ▶ rétrécir les rayons de courbure aux intersections.

Contrairement aux mesures temporaires, surtout destinées à marquer les esprits, les aménagements transitoires visent à influencer durablement les comportements et peuvent être implantés sur une longue période, et subir des ajustements pour tenir compte des apprentissages. Leur mise en œuvre nécessite donc une planification adéquate pour en assurer le caractère sécuritaire à long terme, de même que leur entretien, particulièrement lorsqu'ils sont conservés en hiver.



Reconfiguration transitoire d'une intersection majeure à Calgary.



#### Pour aller plus loin

La transformation concrète d'un boulevard ou d'une route à vocation commerciale passe par la mise en œuvre rigoureuse de mesures efficaces, inspirées des meilleures pratiques. Au-delà des recommandations et des normes présentées dans les ouvrages du MTQ, les ressources techniques suivantes constituent des références de conception pour les professionnels innovants.

- *Publié par Vélo Québec, le guide Aménager pour les piétons et les cyclistes présente clairement les besoins des piétons et des cyclistes et détaille précisément les différents aménagements possibles.* [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)
- *Publié par l'Association des transports du Canada, le Guide canadien de la modération de la circulation est une référence technique pointue en matière de réduction des vitesses et de contrôle des débits véhiculaires.* [www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)
- *Référence nord-américaine en matière d'aménagement d'espace publics, la National Association of City Transportation Officials propose de nombreux guides gratuits, accessibles à tous, du novice à l'expert.* [www.nacto.org](http://www.nacto.org)

## Références

(1) Ville de Delson, 2014 | (2) Bisson, 2021 | (3) Ville de Delson, 2017 | (4) Fitzpatrick et collab., 2000 | (5) Bowman, 2013 | (6) Potts et collab., 2007 | (7) Québec. MTQ, 2016 | (8) US DOT FHWA, 2014 | (9) Hudon, 2021 | (10) Nadeau, 2021 | (11) De Courval, 2021 | (12) Dubeau et Lessnick, 2021 | (13) GDCL et NACTO, 2016



Autres fiches, références complètes et ressources : [vivreenville.org/routes](http://vivreenville.org/routes)

## Direction

**Marie-Hélène Coll**, directrice générale adjointe

**David Paradis**, directeur – Recherche, formation et accompagnement

**Jeanne Robin**, directrice principale

**Christian Savard**, directeur général

## Recherche, rédaction et illustrations

**Pierre-Yves Chopin**, chargé de projets

**Thomas Fortin**, conseiller – Aménagement du territoire et urbanisme

**Jean-Philippe Simard**, conseiller – Design urbain et urbanisme

## Collaboration à l'illustration

**Joëlle Naud**, conseillère – Design urbain et urbanisme

## Graphisme

**CORSAIRE** | Design | Communication | Web

## Remerciements

L'équipe de Vivre en Ville remercie sincèrement l'ensemble des personnes ayant apporté leur contribution et leur soutien dans la réalisation de ce projet.

## Notice bibliographique recommandée

VIVRE EN VILLE (2021). *Transformer les boulevards et les routes à vocation commerciale : outils pour requalifier les strips commerciales en milieux de vie conviviaux et sécuritaires*, 24 p. (coll. Passer à l'action) [vivreenville.org].

## TRANSFORMER LES BOULEVARDS ET LES ROUTES À VOCATION COMMERCIALE

Aménagés avant tout pour favoriser la circulation automobile et l'accessibilité des destinations desservies, les boulevards et les routes à vocation commerciale font partie des paysages du quotidien, partout au Québec.

Malgré une localisation stratégique et une fréquentation importante, il s'agit le plus souvent d'espaces publics peu sécuritaires constituant un environnement hostile pour les usagers les plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes.

Pourtant, bien que les défis à relever soient nombreux pour gagner en sécurité et en convivialité, ces voies structurantes présentent un fort potentiel d'amélioration.

À travers quatre fiches pratiques permettant de comprendre les enjeux propres à ces milieux, d'analyser leur fonctionnement et de se préparer à agir, Vivre en Ville outille les décideurs et les professionnels municipaux souhaitant procéder à une transformation bénéfique pour chacune des parties prenantes, et ce, à l'échelle de la voie comme à l'échelle urbaine.

## PASSER À L'ACTION

La collection « Passer à l'action » regroupe des fiches techniques, des études de cas et des outils pratiques à l'intention des décideurs et des professionnels prêts à poser des gestes concrets pour développer des collectivités viables, partout au Québec.

## À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.



VIVRE EN VILLE

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [vivreenville.org](http://vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

### ■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9

T. 418.522.0011

### ■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4

T. 514.394.1125

### ■ GATINEAU

200-A, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec) J8Y 3W9

T. 819.205.2053