

RAPPORT DE RECOMMANDATIONS DES PROJETS DE PIÉTONNISATION - ÉDITION 2021

L'équipe responsable de la coordination du projet 2021 souhaite émettre des recommandations pour une prochaine édition. Ces recommandations touchent la gouvernance, l'aménagement de la piétonnisation et le projet pilote de la cohabitation vélo piéton.

L'objectif de ce rapport est de résumer l'ensemble du travail qui a été accompli pour les trois (3) projets de piétonnisation et d'émettre des recommandations pour les prochaines éditions.



Crédit photo Latrompette Studio

Mise en contexte

La piétonnisation saisonnière des rues commerçantes de l'arrondissement a été appliquée pour la première fois sur le Plateau Mont-Royal en 2020, dans le contexte de la pandémie. La Ville de Montréal avait alors créé les VAS. En 2021, le concept de piétonnisation a été repris, cette fois encouragé par un soutien financier de la Ville de Montréal et dans l'objectif de contribuer à la relance de l'activité commerciale et des rues commerçantes partout sur le territoire de la Ville. À la différence de 2020, les arrondissements étaient responsables à part entière des projets de piétonnisation réalisés en 2021, y compris la nature du partenariat à développer avec les SDC et les associations intéressées.

Trois rues intéressées ont fait l'objet d'une demande de soutien financier dans le cadre de l'appel à projets annoncé par le Service du développement économique le 15 janvier et lancé le 16 février 2021, les dossiers de candidatures ont été déposés le 22 mars, les résultats annoncés le 6 avril :

Avenue du Mont-Royal : piétonnisation saisonnière

- a obtenu une note de passage de 83 % et à une subvention du SDÉ de 400 000 \$;
- Elle avait lieu entre Saint-Laurent et Fullum, soit sur 2,3 km, sur 12 semaines du 18 juin au 7 septembre. Elle est donc de type saisonnière;
- Fermeture de rue complète avec grandes intersections étanches à Saint-Laurent, Saint-Denis, Saint-Hubert, De La Roche, Papineau, Lorimier, Fullum.

Avenue Duluth : fermeture ponctuelle

- L'avenue Duluth, malgré un note de 66 %, sous le seuil du passage a obtenu une subvention de 69 269 \$;
- L'avenue Duluth a été fermée à la circulation, entre Saint-Laurent et Saint-Hubert, du 9 juillet au 29 août, du vendredi 16 h à dimanche 21 h;
- Fermeture de rue avec bollards pour rues secondaires et blocs de béton (pas rouges) à Saint-Laurent et Saint-Hubert, et triangle de clôture mills à Saint-Denis. La présence de nombreux chantiers de construction à proximité a motivé en grande partie l'acceptation de la fermeture de la rue, les fins de semaine. La mobilité des déplacements nécessitait l'ouverture de la circulation sur la rue Duluth durant la semaine.

Boulevard Saint-Laurent

- D'abord retenue pour une piétonnisation partielle, avec une note de 77 % et 400 000 \$ de subvention. La SDC prévoyait un corridor de circulation et élargissement des espaces piétons approuvé par le SIM et SAMU, mais le projet a été abandonné en mai, compte-tenu des coûts, des délais, des besoins en stationnement, de la sécurisation de l'espace piétonnier et l'espace libre d'obstacle demandé par la STM;
- La piétonnisation partielle a été remplacée par le déploiement de terrasses, de placotoirs et d'îlots de travail connectés de Sherbrooke à Mont-Royal et la fermeture complète du boulevard à deux (2) occasions pour la tenue des festivals Mural et BLVD.
- Une aide financière de 150 000 \$ a été accordée par le SDÉ pour le mobilier terrasse-placotoir-îlots.

TABLE DES MATIÈRES

1. La gouvernance	4
1.1. La structure de projet	4
1.2. Le budget et affectation des ressources	4
1.3. L'échéancier	5
2. Planification et sécurisation du site	6
2.1. Les ordonnances	6
2.2. Permis	6
2.3. Mesures de sécurisation du site	7
2.4. Mandat de sécurité	7
2.5. Signalisation	8
3. L'aménagement des piétonnisations	10
3.1. Avenue du Mont-Royal	10
3.2. Avenue Duluth	11
4. Les communications	12
5. La mobilité	14
5.1. La cohabitation vélos piétons	14
5.2. Vélo Duo	14
5.3. Éva Coop	14
5.4. STM	15
6. Monitoring	16
6.1. Étude universitaire(INRS-Polytechnique) - Cohabitation	16
6.2. Consultations des commerçants et usagers	16
6.3. Comptage - Éco-compteur	17
6.4. Accessibilité universelle	17
7. Propreté	19
7.1. Horaires des collectes	19
7.2. Brigade propreté	19
7.3. Graffitis et tags	19

1. La gouvernance

1.1. La structure de projet

- Un professionnel /chargé de projet dédié à la coordination de tous les partenaires et de toutes les actions des fonctionnaires a été bénéficié cette année. Des rencontres hebdomadaires ont eu lieu entre les professionnels de l'arrondissement pour comprendre et coordonner les actions de chacun. Des rencontres de coordination pour chaque projet ont été tenues hebdomadairement avec les partenaires responsables.

Recommandations

- **Qu'un professionnel/chargé de projet soit dédié à la coordination de l'ensemble des partenaires;**
- **Établir des rencontres hebdomadaires avec l'équipe interne et avec chacun des partenaires.**

1.2. Le budget et affectation des ressources

- N'ayant que peu de données en mains en début d'année, le SDÉ a établi la somme à accorder aux 11 projets de piétonnisation soutenus à un maximum de 400 000 \$, sur la base de vérifications faites auprès d'arrondissements et de SDC ayant déjà réalisé des piétonnisations. Cette somme s'est avérée nettement insuffisante, les dépenses ayant été estimées à 1,2 M\$ pour l'avenue Mont-Royal.
- La participation financière de l'arrondissement et du SDÉ représente 58 % des dépenses encourues dans les projets de piétonnisation estivale.

PMR		SDÉ		SDC (milieu)		\$ global
SDAMR	371 868\$	SDAMR	444 339\$	SDAMR	357 586\$	1 173 793\$
SDBSL	0\$	SDBSL	150 000\$	SDBSL	421 147\$	571 147\$
Duluth	68 878\$	Duluth	69 269\$	Duluth	37 938\$	176 085\$
	23%	440 746 \$	35%	663 608 \$	42%	816 671\$
						1 921 025\$

	SDAMR	%	SDBSL	%	Duluth	%
Aménagement-animation	589 607\$	50%	332 792\$	58%	97 473\$	55%
Circulation-sécurité	391 500\$	34%	228 862\$	40%	74 502\$	43%
Communication	119 080\$	10%	9 493\$	2%	4 110\$	2%
Coordination (SDC)	73 606\$	6%				
	1 173 793 \$		571 147 \$		176 085\$	

- Nous estimons que plus de 4 200 heures de travail ont été requises pour la planification, la mise en œuvre et le démantèlement des projets de piétonnisation en 2021. Cet investissement important constitue approximativement 250 000 \$ en masse salariale et représente 2,3 ressources/an.

Recommandations

- **L'affectation des budgets du SDÉ et de l'arrondissement devrait être connue en novembre pour les projets de l'année suivante;**
- **PMR recommande une contribution minimale de 50 % du budget total au milieu (SDC et Asso) et à solliciter des partenaires externes pour un projet réussi.**

1. 3. L'échéancier (Voir détails en Annexe 1)

Hiver :

- dépôt d'une demande de piétonnisation de la part des SDC/Asso
- rencontre des services d'urgence avec trois (3) tronçons étanches pour Mont-Royal
- mars : appel à projets du SDÉ

Printemps :

- Avril : résultats des projets soutenus par le SDE
- Début de la coordination hebdomadaire
- Adoption au CA

Été :

- Montage (compter 10 j pour MR)
- Foires commerciales

Automne :

- Démontage (compter 10 j pour MR)
- Bilans

2. Planification et sécurisation du site

2.1. Les ordonnances

- Des ordonnances de base ont été édictées dès le mois d'avril pour rassurer les SDC et l'association de l'avenue Duluth quant à la faisabilité du projet de « piéto » en leur « réservant » la rue. En s'engageant de plus à ne pas tenir de chantier sur le domaine public, il leur a été plus facile de solliciter leurs membres à participer au projet.
- Pour rendre l'avenue du Mont-Royal piétonne, la DDÉT a proposé de recourir à une ordonnance en vertu du Règlement concernant la Paix et l'ordre sur le domaine public (P-1) plutôt que de la fermer en vertu du Règlement sur la circulation et le stationnement (C-4.1). En faisant de l'avenue du Mont-Royal une place publique, le projet-pilote sur la cohabitation piétons-cyclistes a pu se dérouler sans que des contraventions au règlement sur la circulation ne puissent être émises. En ce qui concerne la planification et la mise en œuvre des piéto, de nouvelles dispositions ont été intégrées à cet effet au nouveau règlement sur les promotions commerciales (2021-04), adopté en juin par le conseil d'arrondissement (voir annexe 2).

Recommandations

- **Qu'une première ordonnance pour fermer la rue à la circulation automobile et autoriser la livraison en vertu du règlement sur la circulation et le stationnement (C-4.1) soit rédigée par les ÉT;**
- **Une deuxième, en vertu du règlement sur la paix et l'ordre sur le domaine public (P-1) pour décréter la rue comme place publique (advenant le cas où la cohabitation piétons-vélos est préconisée et qu'il n'est pas souhaité que le SPVM émette des contraventions à tous les cyclistes) soit rédigée par les ÉT;**
- **Valider avec le contentieux comment rédiger l'ordonnance (place publique);**
- **Utiliser les pictos du MTQ lorsque applicables (St-Laurent);**
- **Afin de permettre la vente, l'animation, l'embellissement, le commissaire au DÉ sera responsable d'émettre les ordonnances qui s'appliquent pour la vente, l'étalage, l'implantation de terrasses, l'animation, les foires commerciales, etc.**

2.2. Permis

Permis d'occupation du domaine public

- Cette année le coordonnateur aux permis a dû remplir lui-même toutes les étapes du processus de demande de permis, soit coordonner le plan d'aménagement, le plan de signalisation et les mesures de sécurisation du site, un travail énorme.
- Les plans non finaux des aménagements, les nouvelles conditions de sécurisation du SIM, ainsi que les changements de réglementation de permis de terrasses ont conduit à plusieurs frustrations et ajustements de dernière minute.

Dépôt de demandes de promotion commerciale et d'évènement sur une rue piétonnisée

- Pour une demande de promotion commerciale, un formulaire sera fourni par le commissaire au développement économique, pour une demande d'évènement, elle doit être soumise à l'équipe des événements publics idéalement, entre 60 et 90 jours avant l'évènement et la [fiche de renseignements](#) doit être remplie.

Recommandations

- **Lorsqu'une SDC ou association de commerçants souhaite tenir une piétonnisation ou une foire commerciale, elle doit faire sa demande le plus tôt possible au commissaire au DÉ de l'arrondissement puis être approuvée par la direction du développement du territoire et des études techniques lors d'un CA;**
- **Lorsque le projet est accepté, la SDC/asso doit demander un permis d'occupation du domaine public via la plateforme AGIR en fournissant un plan d'aménagement (préliminaire) et plan de signalisation et mesures de sécurisation du site;**
- **Ces documents seront alors présentés aux principaux partenaires (voir annexe 3) pour commentaires idéalement 10 jours avant une rencontre avec toutes les parties qui sera organisée par les Événements;**
- **Lors d'une piétonnisation d'importance comme Mont-Royal, les services d'urgence suggèrent de procéder par phases en présentant dès que possible en amont les plans scindés en 3 tronçons étanches. Puis de procéder en détail dans chaque tronçon ultérieurement.**

2.3. Mesures de sécurisation du site

Lors de la planification des aménagements d'un site, une attention particulière doit être portée aux méthodes de protection et d'évacuation risques potentiels, etc. L'arrondissement, le SPVM ainsi que le SIM peuvent exiger la prise de mesures supplémentaires ou la modification de mesures proposées pour renforcer la sécurité sur le site, en tout temps et aux frais du promoteur. Il est possible de trouver le guide de sécurisation des sites du SPVM et du SIM à l'adresse suivante: spvm.qc.ca

Recommandations

- **Rencontrer les services d'urgence tôt à l'automne pour connaître leurs besoins et modes de fonctionnement;**
- **Déposer aux services d'urgence un plan de site final au moins un mois avant l'événement qui comprend, la signalisation, les mesures de protection et les aménagements projetés;**
- **La charge de la sécurisation requise revient au promoteur;**
- **Utiliser un maximum de mobilier urbain comme cyclofixes, bacs à fleurs, bancs du quartier des spectacles par exemple etc. pour sécuriser les rues non étanches;**
- **Que la responsabilité d'obtenir les autorisations auprès des services d'urgence soit sous la responsabilité de l'équipe des études techniques.**

2.4. Mandat de sécurité

- Un contrat de 90 000 \$ a été octroyé par l'arrondissement au PDQ 38 pour assurer la sécurité via huit (8) cadets à 35 h /sem x 12 semaines du 20 juin au 12 septembre;
- La gestion et suivi du contrat à l'interne a nécessité du temps;
- La vision du SPVM sur la cohabitation vélo-piétons ne correspondait pas à la position de l'arrondissement, des mises au point ont été nécessaires;
- Lors de promotions commerciales ou de fermeture de rue ponctuelles, une firme de sécurité est exigée, pas pour une piétonnisation de plusieurs semaines.

Recommandations

- **Remettre en question le mandat aux cadets, au profit d'une firme de sécurité ou d'agent de liaison, à évaluer ;**
- **Si l'arrondissement leur donne le mandat, il doit les briefer sur le concept de cohabitation; préciser les attentes sur le mandat : offrir un sentiment de sécurité pour les**

citoyens et commerçants fréquentant l'avenue Mont-Royal et prévoir des heures pour le suivi et demander des rapports écrits régulièrement comme le font les agents de liaison.

2.5. Signalisation

2.5.1 Plan de maintien de la mobilité (planches de signalisation)

- En 2021, l'arrondissement a retenu des services professionnels pour le mandat de conception en maintien de la mobilité et de gestion des impacts de la piétonnisation sur Mont-Royal.
- Le mandataire a considéré dans sa proposition les besoins de l'ensemble des intervenants présents dans le milieu (STM, SIM, SPVM, SAMU, arrondissement du Plateau-Mont-Royal, SDC Mont-Royal, etc.). Cependant, l'adéquation entre les besoins de signalisation, de sécurité et d'aménagement de la SDC a été difficile. En effet, il était souhaité et souhaitable d'utiliser des éléments d'aménagement comme équipement de sécurité voire même de signalisation.
- Dans le cas de Duluth, l'association a contracté elle-même une firme de conception et installation de planches de signalisation.

Recommandations

- **Tout comme lors de promotion commerciale, il est recommandé que la réalisation de la planche de signalisation ainsi que l'installation soit sous la responsabilité de la SDC/Asso;**
- **Besoin de travailler très en amont pour arriver dans les temps (automne-hiver avec des plans préliminaires);**
- **Trouver une meilleure solution pour les rues en cul-de-sac (commentaires SIM, SAMU)**
- **Sécuriser les grandes intersections problématiques comme St-Hubert ou Parthenais (selon SPVM et AlterGo);**
- **S'assurer de faire le pont avec les ACS pour faire respecter la signalisation (livraisons et stationnement 15 mns);**
- **Aviser Google en début de projet de la zone lenteur et des chemins de détour.**

2.5.2. Service de location de la signalisation

- Les ententes cadres avec les compagnies de signalisation étant épuisées, dû à l'envergure du projet et donc des coûts (200 000 \$) d'installation de la signalisation. Les études techniques ont dû faire deux (2) appels d'offres pour la signalisation car le temps requis pour aller en appels d'offres publics n'était pas disponible. Le manque de temps pour le lancement et le manque de budget a fragilisé le processus d'appels d'offres. La DET a reçu une seule soumission pour chaque secteur de Mont-Royal. Le mandat de mise en place de la signalisation ne comportait pas de sommes dédiées à la gestion de la signalisation lors de l'opération.
- Des situations problématiques nous ont été signalées par les agents de liaison au début de la période, par exemple, les panneaux d'interdiction de stationnement sur pied se faisaient régulièrement déplacer, rendant difficile pour les services d'urgence s U-turn dans les impasses pour les services d'urgence.

Recommandations

- **Les contrats de service de location des dispositifs, installation, remplacement et démantèlement de signalisation pour les piétonnalisations devraient être donnés par les SDC/ASSO;**

- **Montage/démontage:** - 1 mois à l'avance donner plan de signalisation à la compagnie de signalisation; - tenir réunion avec cie choisie pour méthode d'installation; - évaluer l'option de la signalisation temporaire fixée au sol ou sur panneaux pour diminuer les coûts et mobilisation et éviter leur déplacement;
- **Méthode d'installation:** - prévoir la fermeture selon délais requis de la SDC pour assurer montage des aménagements; - toute signalisation en une soirée sur l'avenue au complet; - revenir la journée suivante sur les intersections perpendiculaires à la piéto; -vérification complète de la signalisation par la firme.

2.5.3. Période de livraison

- En 2020, sur Mont-Royal, l'arrondissement avait privilégié l'usage de bollards amovibles qui étaient gérés par une firme de sécurité présente de 7 h à 11 h pendant la période de livraison. Cette solution s'avérait coûteuse ±100 000 \$ et problématique lorsque des bollards étaient déplacés à l'extérieur des périodes où la firme était présente.
- En 2021, l'arrondissement a préconisé l'achat de balises fixes mais flexibles ou 70 *Ped-zones* installées au centre de la rue pour limiter la circulation et permettre de réitérer les messages de Zone lenteur et de piétonnisation (au coût de 22 000 \$). Cela permettait aussi une autogestion de la livraison. Le constat est que les balises sont abîmées et brisées après quelques jours d'utilisation, par le flux de passage des camions. Une réparation de 10 000 \$ à la fin de l'année a été proposée mais non retenue. Ils sont entreposés à l'entrepôt de U-HAUL sur Notre-Dame. Michel Lavoie et Benoît Malette sont au courant de leur emplacement et du suivi pour 2022.

Recommandations

- **Évaluer de donner un mandat à une compagnie qui ouvrira et fermera quotidiennement les ouvertures prévues pour la livraison sans rester sur place;**
- **Évaluer les coûts pour l'installation des manchons à toutes les intersections; attention pour la cueillette des déchets en dehors des heures de livraison, les TP devront enlever les manchons;**
- **Évaluer de garder les ped-zones mais de les désaxer du centre de la chaussée pour éviter leur dégradation précoce;**
- **Sensibiliser et communiquer aux commerçants les heures de livraisons à respecter et intégrer dans l'ordonnance;**
- **Le contrat de service devrait être donné par les SDC/ASSO.**

2.5.4 Stationnement

- Mont-Royal: en 2020, ajout de stationnement 2 h sur rues transversales pas trop respecté, en 2021, ajout de stationnement 15 min sur rues transversales, pas plus respecté.
- Duluth: ajout de zones de stationnement 2 h sur certaines rues transversales à la demande de l'association.

Recommandations

- **Valider avec la SDC si les zones de livraison P15 min ont été utilisées ou si une autre option doit être considérée pour offrir plus d'espace de stationnement pour la clientèle. Exemple de Verdun: ajouter des parcomètres sur les rues transversales;**
- **Faire le lien avec les agents de stationnement en début de projet pour les sensibiliser aux changements et faire respecter la signalisation temporaire;**
- **Remplacer les P15 min dans les culs-de-sac par des interdictions d'arrêter pour assurer les manoeuvres des véhicules d'urgence;**
- **Ajouter du stationnement pour handicapé sur plusieurs rues transversales.**

3. L'aménagement des piétonnisations

- La planification des installations est faite à partir d'un plan réalisé à partir d'une photo aérienne qui n'est pas précise, des ajustements de taille au niveau de la fourniture d'équipement de signalisation ainsi que pour les aménagements.
- Bon nombre de fonctionnaires ont été mobilisés pour faire du marquage au sol afin de maintenir les exigences de distance émises par le SIM pour s'assurer du respect des terrasses. Ce qui a occasionné beaucoup de temps et d'argent à l'arrondissement.

Recommandations

- **Procéder à un relevé d'arpentage de la position des trottoirs, et des bornes incendie pour faciliter la conception et la géométrie des prochains aménagements;**
- **Faire un relevé terrain de l'existant pour connaître les dimensions réelles de l'avenue du Mont-Royal est demandé. De plus, il est à prévoir de faire valider une dizaine d'intersections avec le logiciel Autoturn.**

3.1. Avenue du Mont-Royal

SDC

- 7 sites avec du verdissement grâce aux bacs de saule qui remplaçait l'équivalent de trois (3) bollards aux intersections. Belle innovation et à réutiliser. Arrosage à améliorer.
- 5 Podiums: les podiums de la SDC font office de mobilier et de signalisation pour les commerces. À conserver.
- 4 petits quais pour la signalisation des commerces.
- 5 Jardins des vents: cette année cet aménagement permettait d'habiller les jerseys de béton utilisé pour la sécurisation étanche du site aux endroits clés (St-Laurent, St-Denis, Christophe-Colomb et Fullum).

PMR

- Dix (10) bannières de 8 x 2 : sur pied indiquant les messages clés de la piétonnisation.
- 22 Planteurs : servant à sécuriser et verdier de façon durable le site à 7 intersections.
- 49 Cyclofixes : ont été installés sur rues transversales ce qui a limité le stationnement.
- 20 bancs ont été retournés pour permettre de s'arrêter.
- Les Bixi sont demeurés sur les rues transversales pour éviter des points d'affluence sur l'avenue mais a aussi limité le stationnement.
- 5 Brumisateurs : très appréciés par les passants mais moins par les commerçants, ont été déplacés à plusieurs reprises.
- Les TP ont grandement aidé pour déplacer du mobilier, cloches, etc. Mais sont tributaires de leur machinerie.

Recommandations

- **La SDC soit assurer l'arrosage de ses bacs de saule ou autres structures décoratives;**
- **Tous les aménagements, terrasses et mobilier doivent être approuvés par les services de sécurité pour éviter des changements lors des foires commerciales notamment;**
- **Se coordonner pour l'installation du mobilier saisonnier et éviter que les TP aient à déplacer le mobilier plusieurs fois;**
- **Planifier et de faire approuver l'emplacement des brumisateurs dans le plan d'ensemble. Idéalement, ils devraient avoir des buses plus petites ce qui faciliterait les choix d'emplacement, et éventuellement avec minuterie;**
- **La localisation exacte des supports à vélos est à déterminer en collaboration étroite avec le / les occupants commerciaux riverains et la SDC ou l'association;**

- Utiliser les saillies de trottoir pour ajouter quelques stationnements de vélos et ainsi éviter de mobiliser des stationnements de voitures sur les transversales;
- La taille des stations Bixi devra aussi être proportionnelle à l'espace disponible;
- Considérer l'espace occupé par les présentoirs durant les promotions commerciales, des sites pour les spectacles et les sites à créer pour les jeunes et les familles (aires ludiques);
- Ajouter des bancs et des emplacements assis réservés pour handicapés;
- S'assurer que toutes les terrasses soient accessibles universellement;
- Que les aménagements artistiques respectent l'accessibilité universelle aussi (contraste de couleurs sur parties qui dépassent);
- Manque de toilettes;
- Conserver les Bixi sur les rues transversales.

3.2. Avenue Duluth

Association des commerçants de l'avenue Duluth

- Achat de bollards pour effectuer les fermetures de rues secondaires, ainsi que quelques bancs et tables à pique-nique qui seront entreposés ou laissés sur l'avenue selon les emplacements.
- Du marquage au sol a été fait sur les trottoirs, sur le mobilier, ainsi qu'au parc Laval-Duluth.
- Plusieurs commerçants ont aménagé le domaine public et ceci a contribué à l'animation de l'avenue.
- Plantation de fleurs dans les bacs de béton déjà existants.
- Location pour la période estivale d'un placotoir qui a été installé à l'ouest de Saint-Denis sur l'avenue.
- Deux (2) brumisateurs ont été installés par les TP.
- Fermeture à St-Laurent et à St-Hubert par des blocs de béton et par des clôtures mills à St-Denis.

PMR

- Installation de coroplasts pour informer de la fermeture de l'avenue.
- Installation de coroplasts pour la campagne zone lenteur.
- Installation de deux (2) brumisateurs par les TP.
- Coordination avec l'association et suivi avec la compagnie de signalisation.

Recommandations

- Un échange en amont avec les jardiniers de la Ville aurait permis d'optimiser les choix de fleurs plantées dans les bacs de béton;
- Le marquage n'étant pas sur la chaussée n'a pas besoin d'être effacé à la fin de la piétonnisation;
- Le brumisateur installé au parc Laval-Duluth a été plus apprécié que celui installé au coin de la rue Saint-Dominique;
- Les blocs de béton étant installés sur du pavé ne pouvaient pas être peints en rouge comme ils ne pouvaient pas être déplacés. Demande du SIM;
- Il faut trouver une autre solution pour fermer la rue St-Denis. Un triangle de clôture mills de chaque côté de la rue n'est pas suffisant, surtout du côté est. Malgré qu'une personne était présente, il y a eu des conflits avec les automobilistes;
- L'association a besoin d'être accompagnée par l'arrondissement sans quoi le projet n'aurait pas lieu. Les membres de l'association n'ont pas l'expertise et il y a un roulement et une précarité du poste permanent à l'association.

4. Les communications

Service 311

- Manque d'informations fournies au 311 en 2021.
- Nombre de plaintes/requêtes reçues finales : 52 (44 sur Circulation dangereuse des vélos, 4 sur les problèmes de circulation sectoriel, 1 sur navette STM supprimée, 1 sur base de skateboard bruyante, 1 sur manque de places de stationnement, 1 sur le bruit humain, 1 sur l'enlèvement des déchets compagnie privée et 1 aucune raison).

Recommandations

- **Demander aux SDC et associations les dates, mêmes provisoires, des promotions commerciales, et soumettre pour ordonnances au conseil d'arrondissement;**
- **Dès le calendrier des piétonnisation adopté, mettre à jour la fiche 311 en avril + en août**

Agents de liaison :

- Deux (2) agents pour service 40 h/semaine pendant 12 semaines.
- Total : 36 plaintes (dont plusieurs provenant du 311) dont 29 liées à la cohabitation piétons-cyclistes.
- Les enjeux : la sécurité des aînés et des jeunes enfants surtout (9 plaintes au 311 dans sem du 15.08, provenant du Groupe mamans et papas du Plateau. Suggestion d'abolir l'accès aux vélos ou de leur faire une voie délimitée. Plusieurs mentionnent que les moyens de transports électriques comme les vélos, trottinettes et monocycles représentent un risque supplémentaire en raison du fait qu'ils se déplacent rapidement et silencieusement (voir l'ensemble des interventions proposées dans le rapport d'Intervia en annexe).
- Les agents ont permis de canaliser les plaintes et commentaires négatifs de façon plus humaine et terrain que le 311 et ont évité l'engorgement des plaintes au cabinet ainsi que du défolement dans les médias.
- **Reconduire le contrat des agents de liaison avec moins d'heures en 2022 pour assurer une transition sans agents de liaison en 2023.**

Avis aux résidents : distribué à 11 000 portes.

Affichage : 40 Pancartes 24 x 36 po. Avis de piétonnisation avec dates de début et fin, accrochés aux lampadaires par TP, dix (10) jours avant le début de piéto. Les laisser sur place tout l'été et les utiliser pour y coller info de démontage en cours. Ne pas oublier de les retirer à la fin du projet. 20 (recto-verso) pour Duluth et 28 (resto-verso) affiches zone lenteur.

- **Appliquer aux piétonnisations les règles d'affichage pré-fermeture de rue du Règlement sur les promotions commerciales, article 21.**

Bannières autoportantes : Zone lenteur dix (10) structures de 8 pi de haut par 2 pi large, achetées par PMR. Coro imprimé par SDC. À réutiliser avec nouveau message annuel et ajouter poids pour qu'elles ne soient pas déplacées (3 poids)

Carte de la piétonnisation, sur site web, très utile au début pour voir stationnement, zones de livraisons, etc. Défi : la mettre à jour avec les ET selon les changements apportés. Cela n'a pas été fait en 2021.

- **Mise à jour de la carte en cours d'été pour agents de liaison et commerçants.**

Carton promotionnel des services de mobilité Eva.coop et Vélo Duo, envoyé aux résidences pour aînés et diffusé sur réseaux sociaux + infolettre et sur affichage sur place. Augmenter davantage la promotion.

- **Que les services retenus fassent de la promotion chez les aînés et personnes à mobilité réduite.**

Campagne promotion pour la cohabitation vélo piéton :

- message et visuel *Zone lenteur On y va mollo*, développé par 1 firme de marketing à réutiliser pour prochaines éditions.
- Capsule vidéo de l'humoriste Léa Stréliski.
- Capsules vidéos sur les artères commerciales et recherche Poly-INRS, produites par l'étudiant aux com ont connu une excellente visibilité et permis d'expliquer le nouveau projet de cohabitation. Voir annexe médias sociaux.
- **Avoir une planification de communication en continu pendant le projet;**
- **Capsule vidéo avec personnes ayant des limitations fonctionnelles.**


Consultation publique et sondages en ligne :

- Une exigence du SDE en 2021 + résolution attestant que les administrateurs pouvaient aller de l'avant était exigée. Deux rencontres citoyennes et [1 rapport](#) de consultation déposé en ligne ont eu lieu pour Mont-Royal.
- Les recommandations étaient toutes sur le même pied d'égalité, alors que des priorités ou certains enjeux plus récurrents que d'autres y avaient été soulevés comme la propreté et le bruit.
- Pour Duluth, un sondage en ligne a permis de déterminer les priorités des citoyens: les terrasses et la musique live sont ressortis en priorité.
- **Favoriser le sondage en ligne à une rencontre citoyenne, le chargé de projet pourra analyser les résultats et les mettre en application;**
- **Exiger une consultation des commerces du secteur et qu'une majorité des répondants soient en accord avec la fermeture de la rue pour la durée et/ou la formule préconisée par l'association ou la SDC pour tout projet de piétonnisation demandé par une rue commerçante.**

Infolettre: on a parlé de la piétonnisation 17 fois entre le 16 avril et le 17 septembre 2021.

Site internet : 2 articles : [Place aux piétons et aux cyclistes](#) + [Zone lenteur](#) avec Q/R

- pages vues 11 000 fois

Médias sociaux:  Contenus numériques piétons

- 140 000 impressions sur FB
- **Revue de presse :**

https://docs.google.com/document/d/1tKaj8GU56IRQU_GdETXp4t3ryO2DsgQQLCzPne-TvLo/edit

5. La mobilité

5.1. La cohabitation vélos piétons

- Le projet-pilote a été mis en place par l'arrondissement en collaboration avec la SDC.
- Un comité de pilotage composé de divers acteurs communautaires et institutionnels (Piétons Québec, CRÉ Mtl, Mobilité active Montréal, Vélo-Québec, Société Logique, SPVM) a permis de suivre le projet et de l'ajuster en cours de saison.
- Une équipe de chercheurs de Polytechnique Montréal et INRS a été mandatée pour évaluer le projet, le rapport est prévu en décembre 2021.
- Une soixantaine de requêtes (311 + agents de liaison) ont été reçues sur plus de 1,4 millions de passages (15 000/j x 10 semaines). [Voir Bilan Mobilité 2021](#)

Recommandations:

- **Poursuivre le projet de cohabitation piétons-cyclistes;**
- **Continuer les rencontres avec le comité consultatif;**
- **Adapter les aménagements surtout pour éviter la vitesse dans la pente Henri-Julien;**
- **Faire davantage de sensibilisation;**
- **La DET gère le mandat des comptages et de la cohabitation.**

5.2. Vélo Duo

- Quatre Vélo-Duo ont sillonné l'Avenue piétonnière entre Saint-Laurent et Fullum du 2 juillet au 6 septembre, du mercredi au dimanche de 10 h à 17 h.
- Service offert à tout le monde mais priorité aux personnes ayant des limitations fonctionnelles et aux aîné(e)s.
- Gratuit et sans réservation (donc pas de numéro à mettre). Service suspendu en cas de pluie. Mesures sanitaires en place : plaque de plexiglas entre les utilisateurs et le conducteur + produit désinfectant disponible + espace passager désinfecté entre chaque utilisateur.
- Nombre de voyages/jour : entre 22 et 27/par vélo. 6 000 usagers, selon Vélo-Duo. Enjeux : Faire connaître davantage le service 10 à 12 % usagers réservent par téléphone. 1 seul vélo-duo/4 a le voltage pour monter facilement la côte Drolet.

Recommandations

- **Difficile d'évaluer le service manque de données fiables;**
- **Avoir la liste des réservations téléphoniques du service;**
- **Avoir d'autres alternatives.**

5.3 Éva Coop

- Le service de transport de "taxi" gratuit sur réservation immédiate ou en planification.
- Pendant ce temps, le client peut recevoir, à sa demande, un lien de traçabilité en temps réel par message texte ou courriel.
- Éva dispense tout paiement directement de la part du citoyen.
- Nombre de déplacements en 2021 : 126 pour 60 usagers. Coût moyen 10 \$ par déplacement, coût total 1 258,32 \$.
- Promotion et affichage : sur bornes et dans outils électroniques + table des aînés.

Recommandations

- **Faire respecter le périmètre couvert par l'entente;**

- **Limiter le service, certains usagers en ont un peu abusé;**
- **Faire plus de promotion, une excellente alternative à Vélo Duo.**

5.4 STM

- La STM est très satisfaite des échanges soutenus et tôt dans le processus de piétonnisation 2021. Cela servira de modèle pour les autres arrondissements. Les dessins du Transport adapté pour le débarcadère aux intersections produit par la STM ont été très utiles.
- La STM n'a pas reçu de plaintes concernant le détour de la ligne de bus ni le transport adapté accessible aux intersections. Les chantiers avaient été déplacés ou retardés pour ne pas entraver la voie de détour du bus régulier sur St-Joseph.

Recommandations

- **Avoir les dates de la piétonnisation 2022 en décembre-janvier pour commencer à planifier le détour du bus;**
- **Prévoir que la station de métro rouvrira en juin 2022 et sera accessible donc il faut trouver une façon que la piétonnisation ne nuise pas à l'accessibilité de la station;**
- **Considérer de garder l'accès au chantier pour le bus en direction Est, entre St-Denis et St-Hubert;**
- **Coordonner avec Jessie et le chantier de la place Gérald-Godin.**

Pour la section mobilité recommandations supplémentaires :

- **Que la DÉT coordonne le volet mobilité;**
- **Rencontrer la STM au début de l'automne pour connaître leur niveau de satisfaction et les améliorations possibles.**

6. Monitoring

6.1. Étude universitaire (INRS-Polytechnique) - Cohabitation

- Documenter la cohabitation des piétons et des cyclistes (fréquence, interactions, conflits, etc.).
- Tester l'impact de la signalisation et de différents aménagements sur la cohabitation et les comportements des piétons et des cyclistes (via le mobilier urbain, la perméabilité de l'espace, etc.).
- Mesurer l'acceptabilité sociale de la cohabitation piétons-cyclistes à divers moments du projet-pilote. Groupes de discussion à venir en octobre.
- Rapport à la fin de l'année et en 2022.

Recommandations

- **Faire de la sensibilisation avec les résultats obtenus pour rassurer la population;**
- **Faire des demandes de subvention au Fonds de la sécurité routière et autres instances comme Vision Zéro, etc. pour prévoir une campagne de sécurité routière axée sur le vélo et les piétons;**
- **Les vélos et véhicules électriques constituent un problème à régler, ils sont rapides et silencieux et insécurisent les plus vulnérables;**
- **Faire plus d'opérations de sensibilisation en début de saison, par Vélo Québec, Coalition Mobilité active MTL et autres partenaires.**

6.2. Consultations des commerçants et usagers

Les Services SUM et SDÉ ont mené deux sondages pour mesurer l'impact des piétonnisations. Seules les données de l'avenue du Mont-Royal permettent un comparable avec 2020, l'avenue avait servi de pilote à ces sondages.

6.2.1. Sondage réalisé par l'Observateur. Perception citoyenne - Faits saillants

- 49,3 % des répondants sur rue et 70 % des répondants en ligne, fréquentent les deux (2) piétonnisations pour consommer
- 93,8 % des répondants sur rue et 86,3 % en ligne sont favorables à la piétonnisation, motifs :
 - Ambiance, animation, découverte de lieux et de commerces : **56,6 %**
 - Promenade, plaisir, liberté, sécurité : **55,4 %**
 - Amélioration de la vie de quartier : **37,0 %**
 - Accès facilité aux terrasses et restaurants : **16,0 %**
 - Raisons invoquées par les répondants web qui n'ont pas fréquenté les rues piétonnes et qui sont en défaveur du concept :
 - Accès difficile en auto : **57,4 %**
 - Nuisent à la circulation automobile : **46,5 %**
 - Espace de stationnement trop réduit : **35,5 %**
 - Cause nuisances aux commerces : **15,5 %**

6.2.2. Sondage sur la satisfaction et l'état des affaires a été mesurée par SEGMA

- Le niveau moyen de **satisfaction** à l'égard de six (6) aspects de la piétonnisation est mitigé, à **6,4/10**. La satisfaction atteint **7,5 % sur Duluth** (6,7 % sur **Mont-Royal**).

- **73 %** des répondants **sont propriétaires** de leur commerce sur Duluth, contre 39 % sur Mont-Royal
- Autour de **50 %** des commerçants utilisent l'**automobile** pour se rendre au travail sur **Mont-Royal** et légèrement moins (45 %) sur Duluth
- Les **ventes en ligne** sont passées de 20 % à **46 %** chez les commerçants de Mont-Royal
- **21 %** des commerces indiquent avoir connu une **hausse de** fréquentation en juillet 2021 par rapport à juillet 2020, contre **26 %** qui concluent à une **baisse** (identique sur l'ensemble des rues). 39 % indiquent qu'elle est demeurée stable.
- L'effet de la piétonnisation sur les ventes démontre un certain clivage chez les commerçants ayant pignon sur Mont-Royal. 28 % ont connu une augmentation de leurs ventes, 36% ne voient pas de changement et **32 %** estiment que leurs ventes ont **diminué** faisant l'avenue là où l'effet de la piétonnisation a été perçu négativement.
- Le secteur **restos/bars** est la seule catégorie à faire un bilan **positif (44 %)**
- **73 %** des répondants sont **favorables au retour** de la piétonnisation en 2022 (**26 % sans modifications**)
- **86 %** sur **Duluth** (le plus élevé)
- **76 %** sur Mont-Royal
- Mais taux de **58 %** favorables à des modifications dans les 2 cas (moyenne : 47 %)

6.2.3. Rapport de la consultation publique de l'Atelier Urbain

Une consultation publique s'est tenue en avril pour la piétonnisation de Mont-Royal, ainsi que des sondages en ligne pour Duluth et St-Laurent. Voir la section 4. Communication

6.3. Comptage - Éco-compteur (rapport en annexe)

Sur Mont-Royal

- Quatre (4) sites un nombre moyen de passages entre 13 et 15 500 /jour soit un total de **1,4 millions de passages pendant la piétonnisation.**
- 27.08.21 : 25 000 passages angle De La Roche, et 26 500 angle Saint-Denis.
- 2 690 vélos /j angle De La Roche, 1770 vélos/j, angle Saint-Denis (comparable piste Rachel angle hôtel-De-Ville.
- Coin Mont-Royal/Saint-Denis : activité cycliste de 11 % par rapport à activité piétonne; 17 % à De La Roche.
- Plus de piétons et moins de vélos les fins de semaine.

Sur Duluth

- 3 800/jour la semaine angle De Bullion, contre 7 100/jour les fins de semaine de piéto.
- 16 % de l'activité est cycliste sur Duluth coin De Bullion.

Recommandation

- **Continuer les comptages sur plusieurs années pour pouvoir comparer la tendance.**

6.4. Accessibilité universelle

- Mandat attribué à Société Logique par le central. Rapport à venir.
- Mandat attribué à AlterGo par Le PMR (rapport en annexe).

Les faits saillants des observations sont :

- appréciation des services Vélo-Duo et Eva Coop;

- trottoirs généralement dégagés (à améliorer pour être complètement dégagés);
- manque de bancs;
- sentiment d'insécurité pour la cohabitation piétons-cyclistes dans la rue (voir Bilan mobilité).

Les aménagements ont été conçus selon le guide produit par le SUM. Un rapport a été déposé le 11 août dernier, voici les principaux commentaires sur la cohabitation :

Présence de nombreux cyclistes qui passent rapidement, ce qui rend les participants ayant une déficience visuelle ou auditive plus nerveux pour marcher au milieu de la rue.

Absence de couloir délimité pour les vélos. Les personnes utilisant des trottinettes électriques et des vélos ne respectent pas toujours les recommandations de la « zone lenteur », ce qui insécurise les personnes ayant une limitation fonctionnelle qui circulent dans les espaces partagés.

Recommandations

- **Renforcer le concept de Zone lenteur;**
- **Faire une capsule vidéo avec la Société Logique pour illustrer la situation avec personne à mobilité réduite.**

7. Propreté

7.1. Horaires des collectes

- Le Central (service de l'environnement) est responsable des contrats de collectes, dont le w-e/soir et le service augmenté vs autres années. Ajouter des paniers exige d'augmenter le nombre de collectes.
- En 2021, sur la piétonnisation de Mont-Royal il y avait 3 collectes par jour en semaine et 4 collectes/jour (1 h 15 chaque fois) en semaine et fin de semaine. Si on passait par les rues transversales, ça prendrait 5 h pour chaque collecte.
- Moments stratégiques : tôt le matin n'est pas efficace car on passe la nuit. Le plus nuisible est la collecte du quart de travail qui commence à 16 h et collecte vers 16h30 - 16h45, avec gros camion et 1 puis 2 patrouilleur(s) à l'avant dans la foule (en raison de l'entente cadre).
- Les plaintes venaient des terrasses et du SPVM. En déplaçant certaines poubelles, on peut sûrement limiter les plaintes.

Recommandations

- **Trouver des solutions pour éviter 3 à 4 passages de camions par jour sur l'avenue, dont en pleine heure de pointe vers 16 h;**
- **Propositions de solutions à valider par les TP auprès du central: - revoir le nombre de paniers sur rue à la baisse, dans le plan d'optimisation 2022 des TP; - discuter avec le service de l'environnement central de projet-pilote à explorer sur MR; - cibler certains commerçants avec terrasse (crèmerie, take out) pour les sensibiliser à utiliser leur propre poubelle pour leur clientèle); - avoir un 2e journalier en arrière du camion pour accélérer le passage; - demander au central un petit camion tasseur pour collectes de week-end.**

7.2. Brigade propreté

- Contrat du Central. Déjà octroyé, on ne pouvait pas le modifier.
- Si contrat se renouvelle, il est essentiel de bonifier.
- Fadwa du SCA sait déjà qu'il faut mettre plus de services.

Recommandation

- **L'ajout de ressources pourrait aider à réduire la collecte du souper, à négocier.**

7.3. Graffitis et tags

- Tout était en place pour le nettoyage systématique à chaque semaine.
- Difficulté = machine à pression qui a été au rencart une partie de l'été.
- Enjeu : CSMRA.
- Agents de liaison n'ont pas eu de retour sur leur demande de nettoyage par les citoyens

Recommandation

- **Faire plus de nettoyage de graffitis et tag par la division des parcs;**
- **La SDC nettoyait régulièrement ses aménagements et signalisation;**
- **Demander plus de brigade de propreté pour nettoyer le mobilier urbain.**

ANNEXES

Annexe 1 - Historiques des démarches réalisées pour la piétonnisation en 2021

Annexe 2 - Ordonnances

Annexe 3 - Liste des partenaires

Annexe 4 - Synthèse des recommandations

Annexe 5 - Rapports

[Agents de liaison - Intervia](#)

[Éco-Compteurs](#) (fréquentation)

[Société Logique](#) (accessibilité Central)

[AlterGo](#) (accessibilité PMR)

[L'observateur](#) (satisfaction usagers Central)

[L'Atelier urbain](#) (consultation publique)

[VéloDuo](#)

[Résultats préliminaires août 2021 INRS](#)

[Bilan 2021 de la SDAMR](#)

[Observateur SDAMR](#)

[Bilan Mobilité](#)

À intégrer comme les autres rapport stp :

P INRS_résultats prélim 19 août PMR.pptx

Annexe 1 - Historiques des démarches réalisées pour la piétonnisation en 2021

15 janvier : Annonce du lancement prochain d'un appel à projets, par le Service du développement économique, en vue de soutenir financièrement la piétonnisation des rues commerçantes sur le principe de la relance.

21 janvier : première rencontre de planification de la piétonnisation avec la SDC de l'avenue du Mont-Royal

8 février : première d'une série de rencontres internes sur les rôles et responsabilités en matière de promotions commerciales, émissions de permis et de tenue d'événements

16 février : présentation du programme de soutien et des modalités de l'appel à projets pour les piétonnalisations (SDÉ)

17 février : deuxième rencontre de planification de la piétonnisation avec la SDC de l'avenue du Mont-Royal, en comité élargi cette fois, incluant le PDQ 38 (échange sur la cohabitation piétons-vélos)

22 février : Évaluation de piétonniser l'avenue Duluth en rencontre avec ses administrateurs et **lancement de l'appel à projets pour soutenir les piétonnalisations**

24 février : analyse des conditions de l'appel à projets avec les SDC Mont-Royal et Saint-Laurent

25 février : rencontre d'alignement - besoins de l'arrondissement en appui aux piétonnalisations

1 mars : première rencontre d'évaluation des besoins en communication pour l'arrondissement

9 mars : première rencontre de l'équipe de coordination interne

Semaine du 15 mars : tenue de quatre (4) rencontres de coordination interne

22 mars : **dépôt de candidatures** des avenues du Mont-Royal et Duluth et du boulevard Saint-Laurent. À cette étape, les plans de déploiement sur la rue sont largement préliminaires.

25 mars : annonce prévue des résultats à l'appel à projets.

6 avril : **annonce effective des projets retenus**. Les trois (3) projets déposés par le Plateau sont retenus.

14 avril : approbation des subventions aux projets de piétons approuvées en CE

14 avril : la SDC de Mont-Royal dépose son échancier de déploiement

20 avril : **établissement des rencontres statutaires hebdomadaires** consacrées aux piétons

28 avril : dépôt d'un budget de dépenses prévisionnel par la SDC de Mont-Royal et tenue de la 2e consultation publique sur la tenue des piétonnalisations

4 mai : **le boulevard Saint-Laurent ne souhaite plus piétonniser** dans les conditions discutées à ce jour. On ne retient que la tenue de deux (2) festivals en fin d'été et le déploiement de placotoirs, d'îlots connectés de terrasses privées ou mutualisées

5 mai : le conseil municipal adopte l'ordonnance qui autorise l'aménagement de terrasses mutualisées

7 mai : les tableaux de travail (cahier de charges) à soumettre à l'association de Duluth et du boul. Saint-Laurent sont déposés.

10 mai : l'association de l'avenue Duluth, sous la pression de certains commerçants, dépose une demande de prolongement de la piétonnisation jusqu'à Saint-Hubert plutôt que jusqu'à Saint-Denis

12 mai : la SDC de Mont-Royal confirme la tenue d'une seule foire commerciale, en août

2 juin : rencontre de déploiement du plan d'aménagement - avenue Duluth

7 septembre : début du **démantèlement des installations sur Mont-Royal** initialement prévu pour le 15 septembre

9 septembre : tenue de la dernière rencontre statutaire sur les piétonnisations et fin des opérations de démantèlement de la piéto sur Mont-Royal

Octobre - Décembre

- Tenue de rencontres post mortem avec les SDC et associations. Identification des enjeux et recommandations;
- Rencontre interne pour adaptation / propositions en vue de la prochaine édition et des demandes à formuler aux partenaires externes;
- Présentation des enjeux et des recommandations au cabinet de l'arrondissement et aux partenaires clés : SDÉ, SPVM (Opérations et PDQ), STM SIM, et possiblement SUM et SAMU;
- Rencontre avec le SIM sur les mesures de sécurité - établir des standards;
- Mise à jour des guides (SIM, SPVM) de tenue d'événements sur le domaine public, des listes des personnes contacts, des adresses web, des formulaires en ligne ou PDF à compléter;
- Demandes d'autorisations des SDC déposées à l'arrondissement;

Janvier - Février

- Analyse de faisabilité interne;
- Dépôt d'un cahier de charges préliminaire par les SDC, comprenant l'objectif, le plan de déploiement, les besoins généraux (matériel et budgétaire);
- Finalisation des projets de piétonnisation avec les partenaires et à l'interne par la tenue de rencontres de coordination;
- Sondage des membres de chacune des associations / SDC pour mesurer l'appui au projet;
- Dates et segments de rue concernés par le projet de piétonnisation et les promotions commerciales;
- Plan de signalisation en production;
- Rencontre avec les services d'urgence et présentation des trois (3) tronçons étanches
- Demande des autorisations auprès des services d'urgence;

Mars - Avril

- Lancement des appels à projets d'aménagement - design;
- (Dépôt des formulaires événements promotionnels) date officielle : 1er mars;
- Adoption des calendriers des piétonnisations et promotions par le conseil d'arrondissement;
- Tenue des rencontres de coordination finales et émission des permis;

Avril - juin

- Adoption des ordonnances par le conseil d'arrondissement;

Annexe 2 - Ordonnances complémentaires

- Ordonnances P-1 nécessaires en vertu du règlement sur la paix et l'ordre sur le domaine public :
 - pour permettre et définir les conditions applicables à la vente et à l'étalage de marchandises à l'extérieur des périodes de promotions commerciales (articles 6 et 7);
 - pour autoriser l'implantation de terrasses sur la place publique dans le cadre spécifique de la piétonnisation (règles différentes des cafés-terrasses sur le domaine public lorsque rue ouverte)
 - pour permettre et définir les conditions applicables à l'animation et les prestations culturelles dans le cadre de la piétonnisation et à l'extérieur des périodes de promotions commerciales (article 7,1)
- Ordonnances possiblement nécessaires si les activités autorisées à l'alinéa qui précède sont autorisées :
 - Ordonnance pour autoriser, en vertu de l'article 7 du Règlement concernant la propreté et la protection du domaine public et du mobilier urbain (P-12), le marquage décoratif au sol à l'aide de peinture;
 - Ordonnance B-3 autorisant la diffusion musicale (ambiance comme prestation sur rue ou spectacle sur scène) en vertu du règlement sur le bruit, article 20.
 - Ordonnance autorisant, en vertu du règlement P1 sur la paix et l'ordre sur le domaine public, l'implantation de terrasses mutualisées où la consommation libre d'alcool est permise (cette ordonnance est édictée par le comité exécutif de la Ville mais l'arrondissement est tenu d'identifier la localisation des terrasses mutualisées et de s'assurer qu'un obnl en assure l'entretien et la surveillance).

En marge des piétonnisations, l'arrondissement peut être appelé à autoriser la tenue de promotions commerciales, d'événements ou de festivals. Dans de tels cas, les règlements et conditions en usages s'appliquent en surplus des piétonnisations. Selon les procédures en vigueur, les demandes des SDC, des associations ou de promoteurs externes sont prises en charge par la DUPSE lorsque le règlement sur les promotions commerciales s'applique, et par la DCSLDS, Section développement social et expertise dans les autres cas. L'édition d'autres ordonnances pour déroger aux règles applicables sera possible : en matière de bruit pour la tenue de spectacles, d'affichage, d'étalage et de vente au détail sur le domaine public, de distribution d'échantillons, de préparation de repas et de consommation d'alcool sur les terrasses et sur le domaine public et d'heures d'exploitation des cafés-terrasses notamment.

Annexe 3 - Liste des partenaires

- Chantiers de la Ville : Devancer ou repousser les dates des travaux pour éviter les conflits;
- STM: Détour des lignes d'autobus;
- STM - Transport adapté : Planifier les zones de TA
- Agence de mobilité durable : Coordonner l'annulation des parcomètres et respect des P-15
- EESM : Création des ordres de travail pour maintenir la signalisation
- Travaux publics d'arrondissement : Horaire de collecte, enjeux de passages aux fermetures hermétiques.

Annexe 4 - Synthèse des recommandations

	Recommandations
1. Gouvernance	
1.1. La structure de projet	<ul style="list-style-type: none"> qu'un professionnel/chargé de projet soit dédié à la coordination de l'ensemble des partenaires; établir des rencontres hebdomadaires avec l'équipe interne et avec chacun des partenaires.
1.2. Le budget et affectation des ressources	<ul style="list-style-type: none"> l'affectation des budgets du SDÉ et de l'arrondissement devrait être connue en novembre pour les projets de l'année suivante; PMR recommande une contribution minimale de 50 % du budget total au milieu (SDC et Asso) et à solliciter des partenaires externes pour un projet réussi.
2. Planification et sécurisation du site	
2.1. Les ordonnances	<ul style="list-style-type: none"> une première pour fermer la rue à la circulation automobile et autoriser la livraison en vertu du règlement sur la circulation et le stationnement (C-4) par ÉT; une deuxième, en vertu du règlement sur la paix et l'ordre sur le domaine public (P-1) pour décréter la rue comme place publique (advenant le cas où la cohabitation piétons - vélos est préconisée et qu'il n'est pas souhaité que le SPVM émette des contraventions à tous les cyclistes) par ÉT; afin de permettre la vente, l'animation, l'embellissement, le commissaire au DÉ sera responsable d'émettre les ordonnances qui s'appliquent pour la vente, l'étalage, l'implantation de terrasses, l'animation, les foires commerciales, etc.
2.2. Permis	<ul style="list-style-type: none"> lorsqu'une SDC ou association de commerçants souhaite tenir une piétonnisation ou une foire commerciale, elle doit faire sa demande le plus tôt possible au Commissaire au DÉ de l'arrondissement puis être approuvée par la direction du développement du territoire et des études techniques lors d'un CA; lorsque le projet est accepté, la SDC/asso doit demander un permis d'occupation du domaine public via la plateforme AGIR en fournissant un plan d'aménagement (préliminaire) et plan de signalisation et mesures de sécurisation du site; ces documents seront alors présentés aux principaux partenaires (voir annexe 3) pour commentaires idéalement 10 jours avant une rencontre avec toutes les parties qui sera organisée par le commissaire au DÉ ou Événements (à préciser); lors d'une piétonnisation d'importance comme Mont-Royal, les services d'urgence suggèrent de procéder par phases en présentant dès que possible en amont les plans scindés en 3 tronçons étanches. Puis de procéder en détail dans chaque tronçon ultérieurement.
2.3. Mesures de sécurisation du site	<ul style="list-style-type: none"> rencontrer les services d'urgence tôt à l'automne pour connaître leurs besoins et modes de fonctionnement; déposer aux services d'urgences un plan de site final au moins un mois avant l'événement qui comprend, la signalisation, les mesures de protection et les aménagements projetés; la charge de la sécurisation requise revient au promoteur; Utiliser un max de mobilier urbain comme cyclofixes, bacs à fleurs, bancs du quartier des spectacles par exemple etc. pour sécuriser les rues non étanches; que la responsabilité d'obtenir les autorisations auprès des services d'urgence soit sous la responsabilité de l'équipe des ÉT.
2.4. Mandat de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> remettre en question le mandat aux cadets, au profit d'une firme de sécurité ou d'agent de liaison, à évaluer ; si l'arrondissement leur donne le mandat, il doit les briefer sur le concept de cohabitation; préciser les attentes sur le mandat : offrir un sentiment de sécurité pour les citoyens et commerçants fréquentant l'avenue Mont-Royal et prévoir des heures pour le suivi et demander des rapports écrits régulièrement comme le font les agents de liaison.
2.5. Signalisation	<ul style="list-style-type: none"> tout comme lors de promotion commerciale, il est recommandé que la réalisation de la planche de signalisation ainsi que l'installation soit sous la responsabilité de la SDC/Asso;

	<ul style="list-style-type: none"> • besoin de travailler très en amont pour arriver dans les temps (automne-hiver avec des plans préliminaires); • trouver une meilleure solution pour les rues en cul-de-sac (commentaires SIM, SAMU) • sécuriser les grandes intersections problématiques comme St-Hubert ou Parthenais (selon SPVM et AlterGo); • s'assurer de faire le pont avec les ACS pour faire respecter la signalisation (livraisons et stationnement 15 mns); • aviser Google en début de projet de la zone lenteur et des chemins de détour.
2.5.1 Plan de maintien de la mobilité (planches de signalisation)	<ul style="list-style-type: none"> • tout comme lors de promotion commerciale, il est recommandé que la réalisation de la planche de signalisation ainsi que l'installation soit sous la responsabilité de la SDC/Asso; • Aviser Google en début de projet de la zone lenteur et des chemins de détour; • Améliorer les culs-de-sac: Fabre, Marquette, Cartier, Chabot (demande du SIM); • Améliorer la traverse de Parthenais, trop large (Société Logique).
2.5.2. Service de location de la signalisation	<ul style="list-style-type: none"> • les contrats de service de location des dispositifs, installation, remplacement et démantèlement de signalisation pour les piétonnalisations devraient être donnés par les SDC/ASSO. • montage/démontage : - 1 mois à l'avance donner plan de signalisation à la compagnie de signalisation; - tenir réunion avec cie choisie pour méthode d'installation; - opter pour de la signalisation temporaire mais fixée au sol ou sur panneaux pour diminuer les coûts et mobilisation et éviter leur déplacement. • méthode d'installation : - prévoir la fermeture selon délais requis de la SDC pour assurer montage des aménagements; - toute signalisation en une soirée sur l'avenue au complet; - revenir la journée suivante sur les intersections perpendiculaires à la piéto; -vérification de la signalisation en entier par firme.
2.5.3. Période de livraison	<ul style="list-style-type: none"> • évaluer de donner un mandat à une compagnie qui ouvrira et fermera quotidiennement les ouvertures prévues pour la livraison sans rester sur place; • évaluer les coûts pour l'installation des machons à toutes les intersections; attention pour la cueillette des déchets en dehors des heures de livraison, les TP devront enlever les manchons; • évaluer de garder les ped-zones mais de les désaxer du centre de la chaussée pour éviter leur dégradation précoce; • sensibiliser et communiquer aux commerçants les heures de livraisons à respecter et intégrer dans l'ordonnance; • le contrat de service devrait être donné par les SDC/ASSO.
2.5.4 Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • valider avec la SDC si les zones de livraison P15 min ont été utilisées ou si une autre option doit être considérée pour offrir plus d'espace de stationnement pour la clientèle. Exemple de Verdun: ajouter des parcomètres sur les rues transversales; • faire le lien avec les agents de stationnement en début de projet pour les sensibiliser aux changements et faire respecter la signalisation temporaire; • remplacer les P15 min dans les culs-de-sac par des interdictions de stationner pour véhicule d'urgence; • ajouter du stationnement pour handicapé sur plusieurs rues transversales.
3. L'aménagement des piétonnalisations	
	<ul style="list-style-type: none"> • procéder à un relevé d'arpentage de la position des trottoirs, et des bornes incendie pour faciliter la conception et la géométrie des prochains aménagements.
SDAMR	<ul style="list-style-type: none"> • faire un relevé terrain de l'existant pour connaître les dimensions réelles de l'avenue du Mont-Royal est demandé. De plus, il est à prévoir de faire valider une dizaine d'intersections avec le logiciel Autoturn; • la SDC soit assurer l'arrosage de ses bacs de saule ou autres structures décoratives; • tous les aménagements, terrasses et mobilier doivent être approuvés par les services de sécurité pour éviter des changements lors des foires commerciales notamment; • se coordonner pour l'installation du mobilier saisonnier et éviter que les TP aient à déplacer le mobilier plusieurs fois; • planifier et de faire approuver l'emplacement des brumiseurs dans le plan d'ensemble. Idéalement, ils devraient avoir des buses plus petites ce qui faciliterait les choix d'emplacement, et éventuellement avec minuterie;

	<ul style="list-style-type: none"> la localisation exacte des supports à vélos est à déterminer en collaboration étroite avec le / les occupants commerciaux riverains et la SDC ou l'association; utiliser les saillies de trottoir pour ajouter quelques stationnements de vélos et ainsi éviter de mobiliser des stationnements de voitures sur les transversales; la taille des stations Bixi devra aussi être proportionnelle à l'espace disponible; considérer l'espace occupé par les présentoirs durant les promotions commerciales, des sites pour les spectacles et les sites à créer pour les jeunes et les familles (aires ludiques); ajouter des bancs et des emplacements assis réservés pour handicapés; s'assurer que toutes les terrasses soient accessibles universellement; que les aménagements artistiques respectent l'accessibilité universelle aussi (contraste de couleurs sur parties qui dépassent); manque de toilette; conserver les Bixi sur les rues transversales.
Duluth	<ul style="list-style-type: none"> un échange en amont avec les jardiniers de la Ville aurait permis d'optimiser les choix de fleurs plantées dans les bacs de béton; le marquage n'étant pas sur la chaussée n'a pas besoin d'être effacé à la fin de la piétonnisation; le brumisateur installé au parc Laval-Duluth a été plus apprécié que celui installé au coin de la rue Saint-Dominique; les blocs de béton étant installés sur du pavé ne pouvaient pas être peints en rouge comme ils ne pouvaient pas être déplacés, demande du SIM; il faut trouver une autre solution pour fermer la rue St-Denis. Un triangle de clôture mills de chaque côté de la rue n'est pas suffisant, surtout du côté est. Malgré qu'une personne était présente, il y a eu des conflits avec les automobilistes; l'association a besoin d'être accompagnée par l'arrondissement sans quoi le projet n'aurait pas lieu. Les membres de l'association n'ont pas l'expertise et il y a un roulement et une précarité du poste permanent à l'association.
4. Les communications	
	<ul style="list-style-type: none"> demander aux SDC et associations les dates, mêmes provisoires, des promotions commerciales, et soumettre pour ordonnances au conseil d'arrondissement; dès le calendrier des piétonnisation adopté, mettre à jour la fiche 311 en avril + en août; reconduire le contrat des agents de liaison avec moins d'heures en 2022 pour assurer une transition sans agents de liaison en 2023; appliquer aux piétonnisations les règles d'affichage pré-fermeture de rue du Règlement sur les promotions commerciales, article 21; mise à jour de la carte en cours d'été comme outil pour agents de liaison et commerçants; que les services retenus fassent de la promotions chez les aînés et personnes à mobilité réduite aussi; avoir une planification de communication en continu pendant le projet; capsule vidéo avec personnes ayant des limitations fonctionnelles; favoriser le sondage en ligne à une rencontre citoyenne, le chargé de projet pourra analyser les résultats et les mettre en application; exiger une consultation des commerces du secteur et qu'une majorité des répondants soient en accord avec la fermeture de la rue pour la durée et/ou la formule préconisée par l'association ou la SDC pour tout projet de piétonnisation demandé par une rue commerçante.
5. La mobilité	
5.1. La cohabitation vélos piétons	<ul style="list-style-type: none"> poursuivre le projet de cohabitation piétons-cyclistes, à valider; continuer les rencontres avec le comité consultatif; adapter les aménagements surtout pour éviter la vitesse dans la pente Henri-Julien; faire davantage de sensibilisation; la DÉT gère le mandat des comptages et de la cohabitation.

5.2. Vélo Duo	<ul style="list-style-type: none"> ● difficile d'évaluer le service manque de données fiables; ● avoir d'autres alternatives; ● avoir la liste des réservations téléphoniques du service.
5.3 Éva Coop	<ul style="list-style-type: none"> ● faire respecter le périmètre couvert par l'entente; ● limiter le service, certains usagers en ont un peu abusé. ● faire plus de promotion, une excellente alternative à Vélo Duo.
5.4 STM	<ul style="list-style-type: none"> ● avoir les dates de la piétonnisation 2022 en décembre-janvier pour commencer à planifier le détour du bus; ● prévoir que la station de métro rouvrira en juin 2022 et sera accessible donc il faut trouver une façon que la piétonnisation ne nuise pas à l'accessibilité de la station; ● considérer de garder l'accès au chantier pour le bus en direction Est, entre St-Denis et St-Hubert; ● coordonner avec Jessie et le chantier de la place Gérald-Godin. <p>Pour la section mobilité recommandations supplémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● que la DÉT coordonne le volet mobilité; ● rencontrer la STM au début de l'automne pour connaître leur niveau de satisfaction et les améliorations possibles.
6. Monitoring	
6.1. Étude universitaire (INRS-Polytechnique)-Cohabitation	<ul style="list-style-type: none"> ● faire de la sensibilisation avec les résultats obtenus pour rassurer la population; ● faire des demandes de subvention au Fonds de la sécurité routière et autres instances comme Vision Zéro, etc. pour prévoir une campagne de sécurité routière axée sur le vélo et les piétons; ● les vélos et véhicules électriques constituent un problème à régler, ils sont rapides et silencieux et insécurisent les plus vulnérables; ● faire plus d'opérations de sensibilisation en début de saison, par Vélo Québec, Coalition Mobilité active MTL et autres partenaires.
6.3. Comptage - Éco-compteur	<ul style="list-style-type: none"> ● continuer les comptages sur plusieurs années pour pouvoir comparer la tendance.
6.4. Accessibilité universelle	<ul style="list-style-type: none"> ● renforcer le concept de Zone lenteur; ● faire une capsule avec la Société logique.
7. Propreté	
7.1. Horaires des collectes	<ul style="list-style-type: none"> ● trouver des solutions pour éviter 3 à 4 passages de camions par jour sur l'avenue, dont en pleine heure de pointe vers 16 h; ● propositions de solutions à valider par les TP auprès du central: - revoir le nombre de paniers sur rue à la baisse, dans le plan d'optimisation 2022 des TP; - discuter avec le service de l'environnement central de projet-pilote à explorer sur MR; - cibler certains commerçants avec terrasse (crèmerie, take out) pour les sensibiliser à utiliser leur propre poubelle pour leur clientèle); - avoir un 2e journalier en arrière du camion pour accélérer le passage; - demander au central un petit camion tasseur pour collectes de week-end.
7.2. Brigade Propreté	<ul style="list-style-type: none"> ● l'ajout de ressources pourrait aider à réduire la collecte du souper, à négocier.
7.3 Graffitis et tags	<ul style="list-style-type: none"> ● faire plus de nettoyage de graffitis et tag par la division des parcs; ● la SDC nettoie régulièrement ses aménagements et signalisation; ● demander plus de brigade de propreté pour nettoyer le mobilier urbain.