

Projet pilote de bandes cyclables sur la rue de Verdun |

Étude qualitative



Source: Arpent, 2019

Présentation du mandat

ARPEnt



Réaliser une étude qualitative afin de connaître les avis et d'évaluer les impacts du projet pilote de bandes cyclables sur la rue de Verdun.

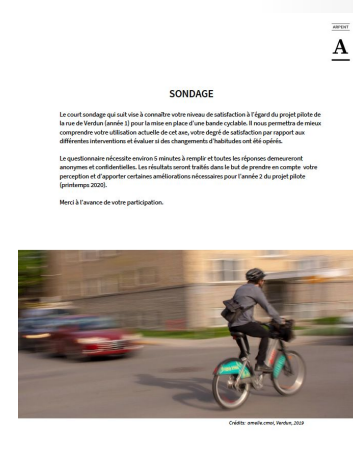


Source: Arpent, 2019

- **Élaboration d'une méthodologie ad hoc d'enquête;**
- **Animation d'un kiosque nomade in situ ;**
50 participant(e)s
- **Collecte de données par sondage;**
38 participant(e)s de type «usager(ère)s»
26 participant(e)s de type «commerçant(e)s»
- **Traitement et l'analyse des données recueillies.**

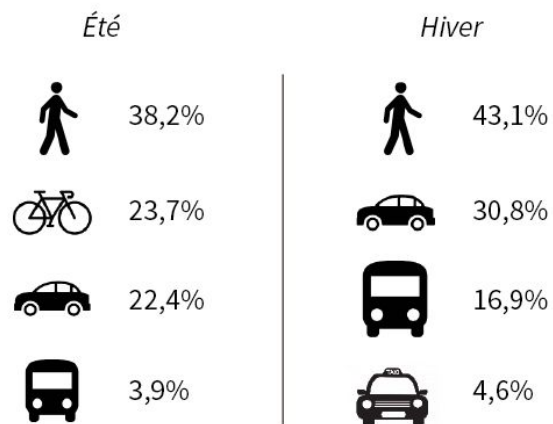


Kiosque nomade organisé à la sortie du métro Verdun. 20 septembre 2019.



Au total: 114 participant(e)s rejoint(e)s

*Modes de déplacement utilisés sur la rue de Verdun
(plusieurs réponses possibles)*



- **46,1%** des répondant(e)s disent que la voiture **est l'un de leur moyens de déplacement** sur la rue de Verdun en été.
- **51,4% de ces répondant(e)s** utilisent la rue de Verdun pour **y stationner une voiture.**
- **35,3% des automobilistes** se déplaçant sur la rue de Verdun disent avoir **diminué leur fréquentation des commerces.**

- **39,5 %** des répondant(e)s de la rue de Verdun ont dit **avoir utilisé les nouveaux aménagements de bandes cyclables.**
- **23,7 %** des répondant(e)s **prévoient en faire l'essai pour l'an 2** du projet pilote (2020).
- **71 %** des répondant(e)s de type usager(ère)s **souhaitent conserver les bandes cyclables.**



Résultats | Commerçant(e)s

ARPENT



- **61,5 %** des commerçant(e)s sondé(e)s disent avoir **remarqué une baisse de l'achalandage** dû au retrait des espaces de stationnement ;
- **38,5 %** disent avoir **observé des répercussions négatives sur leurs revenus**.



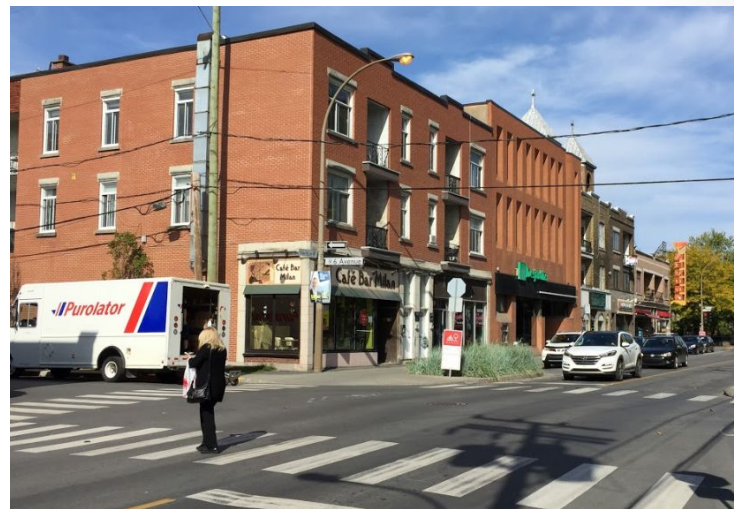
Source: Arpent, 2019

Résultats | Commerçant(e)s

ARPEL



- **53,8 %** des commerçant(e)s interrogé(e)s **se disent généralement satisfait(e)s** du projet de bandes cyclables alors que **46,2 %** d'entre eux **favorisent son retrait** ou sa relocalisation
- **57,1%** des commerçant(e)s **généralement satisfait(e)s** des aménagements représentent des **commerces de type «achats courants »**.
- **66,7%** des commerçant(e)s interrogé(e)s **souhaitant le retrait des bandes cyclables** se rapportent à une typologie commerciale de **restauration ou d'achats réfléchis**.



Source: Arpent, 2019

Synthèse des données

- **73,7%** des participant(e)s à l'étude se disent **généralement satisfait(e)s des aménagements de bandes cyclables** du projet pilote.



Résultats | Impacts positifs engendrés

ARPENT



- **Une augmentation du sentiment de sécurité généralisé chez les cyclistes ;**
- **Un apaisement de la circulation automobile ;**
- **Une ouverture aux réalités de chacun(e) des usager(ère)s ;**
- **Des changements de pratiques ;**
 - Nouveaux utilisateur(trice)s à prévoir pour 2020 (23,7 %) ;
 - Utilisation de la rue de Verdun à vélo accompagné d'enfants ;
 - Nouveaux parcours scolaires effectués à vélo ;
 - Nouveaux parcours au travail effectués à vélo ;

Des intersections conflictuelles



Source: Arpent, 2019

- Aux intersections où les saillies ont été asphaltées: ramener la bande cyclable au même niveau que la chaussée (voie de circulation);
- Améliorer la visibilité des panneaux d'arrêt pour les cyclistes (assurer le dégagement du champ de vision et une hauteur adéquate);
- Assurer davantage de surveillance policière et de mesures de sensibilisation;
- Créer des SAS vélo aux intersections.

Des infrastructures cyclables insuffisantes



Source: Arpent, 2019

- Ajouter des supports à vélo de façon à répondre à la demande, et ce, particulièrement près des commerces;
- Implanter des bollards le long de la bande cyclable côté pair (côté fleuve) afin de délimiter physiquement l'espace cyclable.

L'aménagement de la bande cyclable côté impair (côté canal)



Source: Arpent, 2019

- Créer une bande cyclable bidirectionnelle côté pair;
- Asphalter les saillies végétalisées côté impair afin de recréer les aménagements présents du côté pair.

Les conflits entre usager(ère)s



Source: Arpent, 2019

- Assurer une cohérence et une continuité du marquage au sol des bandes cyclables;

Enjeux et pistes de solutions

La difficulté d'arrimer les besoins de certain(e)s commerçant(e)s aux aménagements



Source: Arpent, 2019

- Faire un inventaire des espaces de livraison disponibles pour les commerces et compenser les espaces déficitaires par des solutions alternatives;
- Augmenter la disponibilité et la visibilité des espaces de débarcadère pour les client(e)s à mobilité réduite;
- Augmenter la visibilité des mesures de stationnement courte durée, autant auprès des commerçant(e)s que des usager(ère)s;
- Augmenter la durée et le nombre de stationnements courte durée sur les rues transversales.

Enjeux et pistes de solutions

Un manque de concertation et de partage de l'information auprès des commerçant(e)s



Source: Arpent, 2019

- Consulter et informer les commerçant(e)s en amont des modifications qui seront apportées;
- Élaborer des outils de communication spécifiques pour les commerçant(e)s;
- Créer du matériel informatif concernant les mesures de stationnement courte durée mises en place selon les espaces disponibles à proximité des commerces (ex. affiche dans la vitrine, dépliants au comptoir, etc.).

Des changements de comportements passibles d'infractions



Source: Arpent, 2019

- Augmenter la durée, la visibilité et le nombre de stationnements courte durée sur les rues transversales;
- Implanter des bollards le long de la bande cyclable côté pair afin de délimiter physiquement l'espace cyclable;
- Assurer davantage de surveillance policière et de mesures de sensibilisation;

Conclusion

ARPENT



Source: Arpent, 2019



Gaston Viau de la rue Verdun à Montréal . - [1910]

Source: Félix Barrière. BANQ.