

Cadre de référence

# PROGRAMME D'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES ET PARTAGÉES

Édition 2017



29 août 2016

Page couverture : Rue de Dijon, arrondissement de Montréal-Nord.  
*Crédit : Ville de Montréal, 2016*



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DES QUARTIERS MONTRÉLAIS.....</b>	<b>5</b>
<b>2. LES RUES PIÉTONNES DE MONTRÉAL.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Définition des concepts</b>	
Rue piétonne temporaire ou saisonnière	
Rue piétonne permanente	
Placette ou rue ponctuée de placettes	
Rue partagée	
<b>2.2. Découvrir les rues piétonnes de Montréal</b>	
<b>3. UN PROGRAMME POUR ACCÉLÉRER L'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Objectifs du programme</b>	
<b>3.2. Critères de sélection des projets</b>	
<b>3.3. Sélection des projets pour l'année 2016-2017</b>	
<b>3.4. Processus d'implantation des projets</b>	
<b>3.5. Soutien technique pour la planification et l'aménagement des sites</b>	
<b>3.6. Soutien financier pour la réalisation des études et la mise en œuvre         du projet</b>	
<b>3.7. Composantes du dossier de candidature</b>	
<b>4. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES PRENANTES.....</b>	<b>16</b>
<b>4.1. Rôle de la Ville</b>	
<b>4.2. Rôle des arrondissements</b>	
<b>5. CALENDRIER.....</b>	<b>17</b>



# 1

## CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DES QUARTIERS MONTRÉLAIS

L'adoption de la *Charte du piéton* en 2006 marque un point tournant pour Montréal qui reconnaît ainsi la primauté des piétons dans l'espace urbain. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal souhaite favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié et offrir aux Montréalais un environnement sécuritaire, convivial et propice à la réappropriation de l'espace public.

Adopté en 2008, le *Plan de transport* de Montréal renforce cette vision et énonce la volonté d'un meilleur partage de l'emprise publique. Les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> chantiers du Plan visent respectivement la redéfinition de la place accordée aux modes motorisés ainsi que la consolidation du caractère piétonnier des quartiers montréalais par la piétonnisation de rues.

Montréal est une ville vibrante où il fait bon marcher et profiter des lieux publics! De jour comme de soir, et peu importe que ce soit à des fins utilitaires, de promenade ou touristiques, découvrir Montréal à pied demeure le moyen par excellence pour prendre le pouls des quartiers!

Puisque marcher c'est aussi s'arrêter, Montréal mise sur l'énorme potentiel que représentent les rues locales pour créer davantage d'espaces publics de proximité. C'est pourquoi le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées a été créé en 2015 afin de soutenir les arrondissements dans la mise en œuvre de projets de piétonnisation dont les concepts variés reflètent le caractère singulier de chacun des quartiers montréalais.

---

**L'intérêt et la demande des citoyens pour la réappropriation des espaces publics est grandissante. Par la mise en place de ce programme, Montréal souhaite accélérer la mise en œuvre d'initiatives de piétonnisation pour redonner au piéton la place qui lui revient.**

## 2.1 Définition des concepts

---

Les rues piétonnes sont réservées en priorité aux piétons qui peuvent y déambuler à leur rythme. La piétonnisation de rues permet la création de nouveaux espaces publics de proximité et favorise l'augmentation de l'animation urbaine, de la sécurité, de la convivialité ainsi que la réappropriation de l'espace public.

### ***Rue piétonne temporaire ou saisonnière***

Le concept de rue piétonne temporaire ou saisonnière vise à restreindre l'accès aux véhicules motorisés pendant une période donnée (fins de semaine, soirs, été, etc.) à l'exception de certaines heures ou dans certaines conditions (urgence, livraison, etc.). Ce type d'intervention se prête davantage à des rues commerciales que résidentielles, sans les exclure, en raison de l'achalandage occasionné par la présence importante de commerces, de bâtiments publics ou d'activités touristiques. Les interventions peuvent être réalisées à un coût annuel modeste, bien que récurrent.

### ***Rue piétonne permanente***

Le concept de rue piétonne permanente vise la fermeture complète à la circulation motorisée d'une rue ou d'un tronçon de rue. Bien que les objectifs soient parfois différents, ce type d'intervention se prête aussi bien à des rues commerciales que résidentielles. Le coût d'immobilisation est toutefois plus important que lorsqu'il s'agit d'une piétonnisation temporaire.

### ***Placette sur rue ou rue ponctuée de placettes***

Le concept de la placette vise à aménager de petites places sur la chaussée en empiétant sur les cases de stationnement et les voies de circulation. Selon les cas, une voie de circulation peut être maintenue pour permettre le maintien de la circulation des cyclistes, des autobus ou des véhicules circulant à basse vitesse. L'objectif étant d'offrir aux piétons un nouvel espace public de proximité tout en évitant les déviations pour les autres modes doux. Les placettes peuvent être implantées sur une rue commerciale ou à proximité de lieux de fréquentation, en continu sur un ou plusieurs tronçons ou répartie sur un parcours. Lorsque l'emprise d'une rue commerciale est trop étroite, les placettes peuvent plutôt être implantées sur les rues transversales. Elles peuvent être aménagées de manière temporaire ou permanente.

### ***Rue partagée***

Le concept de rue partagée vise la création d'une zone où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport à l'exception des modes guidés comme le tramway. Au Québec, bien qu'il soit à l'étude, ce type d'aménagement n'est pas encore légalement autorisé par le *Code de la sécurité routière*. Selon le concept européen, les automobilistes peuvent circuler sur une rue partagée, y faire un arrêt temporaire mais sans s'y stationner et leur vitesse est limitée à 20 km/h. L'ensemble de la rue est aménagé de façon à faire naturellement respecter la limite de vitesse en vigueur. Dans ces zones, le comportement préconisé de chaque usager est de s'assurer de la sécurité du plus vulnérable que soi. C'est le principe du *Code de la rue* qui prône le respect des usagers les plus vulnérables (loi reconnue en France et en Belgique).

---

**Une fois les rues transformées, on voit rapidement affluer les promeneurs qui s'approprient rapidement ces nouveaux espaces publics.**

Ces définitions sont issues du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* que vous pouvez consulter sous la section [Transports](#) du site internet de la Ville de Montréal.

## 2.2 Découvrir les rues piétonnes de Montréal

---

À Montréal, une quarantaine de rues font déjà l'objet d'une piétonnisation temporaire, saisonnière ou permanente. De superficies variées, allant du tronçon de rue à la zone piétonne, l'ensemble des initiatives couvre près de 7 km du réseau de rues.

Influencés par plusieurs facteurs dont la localisation, le profil des utilisateurs et l'environnement bâti, les concepts d'aménagement des rues montréalaises qui ont été piétonnisées au cours des dernières années sont tout aussi variés.

Différents lieux se prêtent à la piétonnisation, à l'aménagement de placettes ou de rues partagées :

- les noyaux villageois;
- les rues commerciales de quartier, d'ambiance ou de destination ou les rues transversales à celles-ci;
- les rues bordant des bâtiments publics et institutionnels tels que les écoles primaires et secondaires, les universités, les stations de métro, les musées, les théâtres, les marchés publics, les églises, etc.
- les rues en bordure de parc, entre deux sections d'un parc ou entre un parc et un bâtiment public ou institutionnel;

Vous pouvez consulter la galerie de photos des rues piétonnes de Montréal sous la section [Transports / Rues piétonnes](#) du site internet de la Ville de Montréal.

### *Noyaux villageois*



Les trois rues qui divisent le noyau villageois de Notre-Dame-des-Victoires ont été transformées cet été pour faire la part belle aux piétons : placette, parcours sportif et terrain de hockey ont fait la joie des résidents.

*Crédit : Mélanie Dusseault, photographe. 2016*



De la rue Notre-Dame jusqu'au fleuve Saint-Laurent, le boul. Saint-Jean-Baptiste a été transformé en Place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles (inaugurée le 5 juillet 2014).

*Crédit : Ville de Montréal, 2014*

## **Rues commerciales de quartier ou de destination et leurs rues transversales**



Le parvis De Biencourt à l'angle de la rue Monk, est le prolongement naturel du parvis de l'ancienne église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours devenue le théâtre Paradox.  
Crédit : Ville de Montréal, 2016



Rue commerciale de quartier située au cœur du quartier Villeray, la rue De Castelnau s'est transformée en place publique.  
Crédit : Ville de Montréal, 2015



Prolongée jusqu'à la rue Saint-Laurent cet été, la Place Shamrock offre maintenant un espace guinguette où les résidents se rassemblent pour une partie de pétanque.  
Crédit : Ville de Montréal, 2016



Au coin des rues Villeray et Lajeunesse, là où il n'y avait il y a quelques mois qu'une zone réservée aux voitures, se dresse dorénavant une place publique multicolore.  
Crédit : Le Huffington Post, 2015

## **Rues bordant un bâtiment public ou institutionnel**



Rue de Dijon dans Montréal-Nord, un site ludique et coloré pour relier l'école primaire au parc : scène, halles, balançoires, tables à pique-nique et aires de jeux font la joie des enfants qui y abondent.  
Crédit : Ville de Montréal, 2016



Voie d'accès à l'école Bois-Franc-Aquarelle, la rue Stanislas a été piétonnisée de façon permanente pour sécuriser les déplacements des écoliers. Elle a été transformée en arboretum pédagogique.  
Crédit : Ville de Montréal, 2016



La rue du Musée, à proximité du Musée des Beaux-Arts de Montréal, devient en période estivale, un lieu d'exposition extérieure.  
 Crédit : Infopresse, 2016



Bordant la bibliothèque et la maison de la culture Maisonneuve, le Patio culturel offre dépaysement et ambiance de bord de mer au cœur du quartier.  
 Crédit : Corentin Hignoul, 2016

**Rues en bordure, entre deux sections d'un parc ou entre un parc et un bâtiment public**



Lieu de halte du Parcours Gouin, l'avenue Park Stanley a été piétonnisée temporairement le temps d'un été pour devenir une oasis de détente où se poser lors d'une balade à pied ou à vélo et profiter des berges de la rivière des Prairies.  
 Crédit : Ville de Montréal, 2015



Entre l'Église Saint-Enfant-Jésus et le parc Lahaie, la piétonnisation de la rue Saint-Dominique vient consolider le noyau villageois historique de Saint-Louis-du-Mile-End.  
 Crédit : Ville de Montréal, 2015



La rue Marianne, dans l'est du Plateau-Mont-Royal, a été transformée afin de prolonger le parc Baldwin et de sécuriser les déplacements des enfants.  
 Crédit : Ville de Montréal, 2014



À proximité du Parc Beaubien, la 6<sup>ème</sup> avenue dans le quartier Rosemont-La-Petite-Patrie a été transformée en terrain de hockey au grand plaisir des familles.  
 Crédit : Ville de Montréal, 2014

## 3

# UN PROGRAMME POUR ACCÉLÉRER L'IMPLANTATION DE RUES PIÉTONNES

Montréal a mis en place un véritable laboratoire d'expérimentation. Ce programme s'adresse aux dix-neuf arrondissements de la Ville de Montréal et vise à soutenir les initiatives variées de repartage de la rue, de réaménagement, d'embellissement, de verdissement et d'animation du domaine public pour accroître la place accordée aux piétons sur nos rues.

### 3.1 Objectifs du programme

---

Afin de nourrir la culture de la marche et de l'espace public, le programme a pour objectifs de :

- Transformer les rues en espaces publics et en lieux de rencontres animés imprégnés de l'identité des quartiers pour en stimuler la vitalité;
- Accroître progressivement la superficie de l'espace public dédié aux piétons pour encourager la pratique de la marche;
- Impliquer la communauté dans la transformation des espaces publics pour susciter l'adhésion des citoyens aux projets;
- Bâtir sur les réussites montréalaises et adapter des concepts d'aménagement reconnus ailleurs dans le monde aux besoins des arrondissements pour développer le savoir-faire.

### 3.2 Critères de sélection des projets

---

La sélection des projets se fera sur la base des critères suivants :

- le potentiel de piétonnisation du site d'intervention : la rue, le quartier, la densité de population résidente dont une concentration de piétons jugés plus vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite) la proximité de générateurs de déplacements et de lieux d'intérêt (commerces, marchés publics, écoles primaires et secondaires, universités, musées, théâtres, parcs, églises, stations de métro ou pôle intermodal, piste cyclable, etc.) susceptible de générer un achalandage naturel sur le site;
- la mise en place d'une équipe de projet multidisciplinaire interne impliquant toutes les expertises interpellées;
- la mise en place d'un processus de consultation impliquant les citoyens et les différentes parties prenantes dont les riverains et les commerçants;
- l'implication de designers urbains pour la conception du projet et, lorsque pertinent, des pièces de mobilier urbain;
- la cohérence entre le concept de piétonnisation retenu (la typologie de repartage de la rue) avec le milieu d'insertion. La prise en compte des opportunités et des contraintes sociales et environnementales;
- la qualité du concept d'aménagement préliminaire permettant l'accroissement de la place accordée aux piétons et leur rétention sur le site, la prise en compte des différents publics, la diversification des usages sur le site, la mise en valeur des éléments d'intérêt, la possibilité d'appropriation des lieux et d'animation naturelle du site et, le cas échéant, l'apaisement de la circulation;

- la transformation d'une superficie significative de voirie en espace public équivalent à plus de 35% de celle-ci. La transformation d'un minimum de 50% des cases de stationnement sur le site;
- la mise en place des aménagements et des interventions de piétonnisation pour une période significative, soit minimalement de la Saint-Jean-Baptiste (24 juin) à la Fête du travail (1<sup>er</sup> lundi de septembre);
- l'application des principes d'aménagements universellement accessibles de la Ville de Montréal;
- le maintien de la circulation des cyclistes et, le cas échéant, des autobus sur la rue;
- la sécurité routière et urbaine sur et aux abords du site;
- l'accessibilité au site en transport actif et collectif.

**Veillez vous référer à la grille d'évaluation des projets de piétonnisation pour l'édition 2017 fournie pour connaître l'ensemble des critères et leur pondération.**

### **3.3 Sélection des projets pour l'année 2016-2017**

---

Seuls les arrondissements montréalais appuyés par leurs partenaires des milieux communautaires et associatifs peuvent soumettre des projets. Ceux-ci ne peuvent présenter qu'un seul projet.

Les arrondissements peuvent présenter une demande pour la poursuite d'un projet déjà entamé si celui-ci vise à permettre l'implantation de mesures permanentes. Ceux dont les projets ont été sélectionnés en 2015 et 2016 peuvent soumettre un nouveau projet si celui-ci vise l'aménagement d'une rue située dans un autre district.

Puisque le déploiement du programme est orienté vers la mise en œuvre rapide d'actions porteuses, en déposant sa candidature, un arrondissement s'engage à réaliser les premières mesures temporaires du projet pilote dans l'année en cours.

Les arrondissements intéressés disposent de cinq semaines pour déposer leur dossier de candidature.

Suite à l'appel à projets, le comité de pilotage du programme, formé de représentants des services centraux de la Ville de Montréal, aura le mandat de sélectionner les projets sur la base des critères de sélection établis. Ce comité travaille également au développement des connaissances en lien avec les différents enjeux liés à la piétonnisation à Montréal, à l'évaluation des retombées ainsi qu'à la promotion des projets et du programme.

### 3.4 Processus d'implantation des projets

---

La formule de financement privilégie la mise en place de mesures temporaires lors de la première année des projets, ce qui permettra par la suite d'évaluer l'utilisation des nouveaux aménagements ainsi que le niveau de satisfaction des citoyens en vue de la transformation pérenne de la rue en rue piétonne, en placette ou en rue partagée. Les informations recueillies lors de l'évaluation serviront à bonifier le concept d'aménagement pour que des mesures permanentes soient réalisées lors de la troisième année suivant l'implantation du projet pilote. Cependant, un projet qui ne remplirait pas les objectifs pourrait être arrêté.

2016	Dépôt des dossiers de candidatures Conception des projets
2017	Implantation de mesures temporaires Évaluation du projet Lancement du processus de concours en design urbain (à l'essai)
2018	Poursuite du projet temporaire Plans et devis pour le projet permanent
2019	Implantation de mesures permanentes

### 3.5 Soutien technique pour la planification et l'aménagement des sites

---

L'approche de soutien proposée par la Ville de Montréal s'appuie sur un mouvement international de transformation des villes en faveur des piétons et s'inspire de plusieurs courants urbanistiques tels que l'urbanisme tactique et le *Placemaking*. Elle est également inspirée de l'expérience et des besoins des arrondissements sondés au printemps 2014, puis des projets réalisés dans le cadre des éditions 2015 et 2016 du programme.

La Ville de Montréal offrira aux arrondissements, dont les projets seront sélectionnés, un soutien technique afin de les :

- conseiller en matière de planification participative visant à impliquer l'ensemble des parties prenantes;
- outiller lors de la réalisation de la caractérisation du secteur d'intervention;
- assister lors de l'élaboration du concept d'aménagements et du mobilier urbain.

Le soutien se traduira par la mise à la disposition de différents outils et ressources aux arrondissements (guide d'accompagnement, grille de caractérisation, fiches techniques, formations, ateliers, conseils individuels, outils d'évaluation, etc.).

Afin de développer le savoir-faire montréalais, la Ville de Montréal procédera également :

- à l'évaluation des projets pour en mesurer les retombées;
- à documenter les bonnes pratiques pour en faire la promotion afin qu'elles deviennent des sources d'inspiration.

L'approche d'évaluation permettra aux projets ainsi qu'au programme de faire l'objet de réajustements continus.

**Vous pouvez consulter les fiches de projet et d'autres documents de référence du programme sous la section [Transports / Rues piétonnes](#) du site internet de la Ville de Montréal.**

### **3.6 Soutien financier pour la réalisation des études et la mise en œuvre du projet**

---

Pour la première année, les arrondissements dont le projet sera retenu pourront recevoir une aide financière équivalente à 50% des coûts du projet jusqu'à concurrence de 100 000\$.

Le financement alloué pour les mesures temporaires pourra être attribué :

- à la planification du projet (coordination, concertation et consultation publique, études préparatoires et évaluation du projet, concept et plan);
- aux éléments d'aménagement du site (signalisation routière et signalétique, marquage au sol décoratif et routier, mesure d'habillage du site, éclairage routier et décoratif, mobilier urbain, aménagement paysager) dans la mesure où il vous est possible de soutenir, pour chacun des éléments financés, qu'ils sont accessoires à la voirie. Incluant leur fabrication, installation, maintenance, retrait ou démantèlement;
- à l'installation de mesures temporaires d'apaisement de la circulation;
- aux communications avec les citoyens et les parties prenantes relatives au projet.

Le financement alloué ne pourra pas être utilisé afin de financer les activités et éléments suivants:

- l'animation sportive, culturelle ou artistique du site;
- l'affichage qui n'est pas relatif à la voirie (ex: exposition, promotion de la programmation, etc.);
- les installations artistiques;
- les communications visant des éléments qui ne concernent pas la voirie (ex: promotion, événements artistiques, foires etc.).

Les initiatives visant exclusivement le déploiement de foires commerciales, les défis sportifs, la transformation de ruelles, l'élargissement de trottoirs et l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation ou de terrasses publiques (placotoirs) ou privées sur la voie publique sont exclues du présent programme.

Sous réserve de l'atteinte des objectifs du programme, les arrondissements sélectionnés pourront recevoir un soutien financier :

- la 2<sup>ème</sup> année pour la poursuite des aménagements temporaires (100 000\$) et la production des plans et devis (100 000\$);
- la 3<sup>ème</sup> année pour la mise en place d'aménagements permanents (400 000\$).

Un projet ne pourra cependant jamais être subventionné plus de trois ans.

---

**À l'essai pour l'édition 2016, les arrondissements sélectionnés pourront bénéficier de l'accompagnement du Bureau du design pour la tenue d'un concours de design urbain en 2016 et 2017 pour la conception de leur projet permanent.**

**L'offre comprend :**

- un soutien financier maximal de 100 000\$ applicable à la préparation et à la tenue du concours;
- un soutien organisationnel pour l'ensemble du processus du concours;
- un soutien à la diffusion de toutes les étapes du concours.

### 3.7 Composantes du dossier de candidature

---

#### **Potentiel de piétonnisation du site d'intervention**

Les arrondissements devront présenter :

- la caractérisation du site retenu;
- un plan d'ensemble;
- l'évaluation des contraintes, potentiels et enjeux en lien avec le site.

#### **Cohérence et adhésion au projet de piétonnisation**

Le dossier devra faire état de :

- l'historique de la démarche;
- la cohérence avec les démarches de planification locales : plan d'urbanisme, plan particulier d'urbanisme, plan local de déplacement, etc.;
- la consultation auprès des acteurs du milieu : citoyens, représentants des milieux communautaires et associatifs ainsi que commerçants, lorsque des commerces bordent le site.
  - Si la consultation s'est tenue préalablement au dépôt du dossier de candidature, veuillez présenter les résultats.
  - Si la consultation est prévue suite à la sélection du projet, veuillez présenter le processus consultatif souhaité et son arrimage avec le processus de conception.
  - Présenter la liste des acteurs et partenaires impliqués.

#### **Pertinence, qualité et faisabilité du projet**

Les arrondissements devront également soumettre un plan d'action qui devra contenir les éléments suivants :

- les objectifs poursuivis, la logique d'intervention et le mode de piétonnisation;
- un plan de la rue présentant le concept d'aménagement préliminaire et les principales composantes;
- l'évaluation des implications réglementaires en matière de révision de la signalisation routière, de reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue, du marquage au sol, de remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public;
- l'avis de la STM si un trajet d'autobus emprunte la rue;
- l'échéancier de réalisation;
- le budget précisant les ressources qui seront allouées à la planification du projet, à l'aménagement et l'animation du site, aux communications avec les citoyens et les parties prenantes relatives au projet ainsi qu'à l'entretien du site;
- la composition de l'équipe de projet multidisciplinaire composée d'acteurs internes et externes.

Les éléments suivants seront développés à partir de novembre 2016 durant la phase de conception du projet :

- le concept d'aménagement et d'animation ainsi que les interventions phares;
- l'avis du poste de quartier du SPVM de même que celui du SIM sur les mesures de sécurité à prendre durant la période de fermeture de la rue;

- le plan de communication visant à informer la population des changements visés;
- l'évaluation des impacts de la piétonnisation sur la circulation et le commerce ainsi que pour les résidents;

Une résolution du conseil d'arrondissement qui témoigne de l'intérêt et de la volonté d'aller de l'avant avec le projet de piétonnisation devra accompagner le dossier de candidature. Cette dernière devra être transmise suite à la sélection des projets et à la confirmation des budgets. Des lettres d'appui provenant des acteurs et partenaires impliqués dans le projet pourront être jointes au dossier de candidature.

## 4

# RÔLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

## 4.1 Rôle de la Ville

---

- Offrir un soutien technique et financier aux arrondissements sélectionnés.
- Développer et mettre en œuvre un plan d'action annuel pour le soutien technique en collaboration avec les chargés de projets;
- Coordonner et financer l'évaluation des projets réalisés. La majorité des travaux d'évaluation est assumée par la Direction des transports;
- Documenter et faire la promotion des projets et des bonnes pratiques.

## 4.2 Rôle des arrondissements

---

- Mettre en place une équipe de projet multidisciplinaire formée de représentants provenant, à titre d'exemple : de l'urbanisme, du développement économique, des études techniques et de la voirie, des parcs, de la culture, des communications et des services administratifs. Cette équipe pourrait inclure des partenaires externes possédant une expertise en planification participative ou co-design, design urbain, animation, etc;
- Mettre en place un processus de consultation auprès des acteurs du milieu;
- Participer à 3 rencontres de démarrage et de soutien technique (formations, ateliers, etc.) de novembre 2016 à octobre 2017;
- Valider les modifications substantielles au concept d'aménagement initial auprès de la responsable de programme;
- Présenter le concept d'aménagement préliminaire à la Direction des transports pour commentaires;
- Utiliser le financement accordé exclusivement à la réalisation des interventions incluses au plan d'action;
- Mettre en place les aménagements et des interventions de piétonnisation dans l'année en cours et pour une période significative, soit minimalement de la Saint-Jean-Baptiste (24 juin) à la Fête du travail (1<sup>er</sup> lundi de septembre);
- Informer la responsable du programme :
  - des activités de consultation prévues,
  - de la programmation d'activités sur le site,
  - de l'inauguration publique du projet à laquelle souhaite participer le responsable des transports au comité exécutif;
- À la fin de l'année, rendre compte à la responsable du programme :
  - des sommes engagées par l'arrondissement et la Direction des transports,
  - des fournisseurs des biens et de services impliqués;
- Participer à l'évaluation du projet et prendre en compte les résultats lors de la bonification du projet.

---

**Suite à l'annonce publique des projets sélectionnés pour l'édition 2017, un protocole d'entente devra être signé par les parties.**

**5** CALENDRIER  
2016-2017

29 août	Lancement de la période d'appel à projets
31 août	Rencontre d'information en soutien à l'élaboration des dossiers de candidature
30 septembre	Fermeture de la période d'appel à projets
11 octobre	Sélection des projets par le comité de pilotage
Novembre	Annonce publique des projets sélectionnés pour l'édition 2017
Automne	Caractérisation des sites en soutien à la conception (assumée par la Direction des transports)
Novembre ou décembre	Rencontre de démarrage avec les équipes de projet Établissement du plan d'action 2017
Décembre à juin	Planification et conception des projets (soutien technique par la Direction des transports)
Mai, juin (au plus tard le 24 juin)	Mise en œuvre des projets
Été et automne	Évaluation des projets (assumée par la Direction des transports) : <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Comptage des piétons</li><li>▪ Analyse du profil des utilisateurs et de leur utilisation des sites</li><li>▪ Sondage sur les habitudes de fréquentation et le taux de satisfaction</li><li>▪ Analyse de l'accessibilité universelle des aménagements</li></ul>
Été, automne (en continu)	Promotion des retombées et des pratiques inspirantes issues des projets

---

Pour toute information supplémentaire, veuillez contacter Marie-Hélène Armand, responsable du programme.

Les dossiers de candidature devront être acheminés au plus tard, le vendredi 30 septembre 2016 à 17h à l'attention de Marie-Hélène Armand.  
Ceux-ci devront être transmis en format électronique en un seul document.

Courriel : [marie-helene.armand@ville.montreal.qc.ca](mailto:marie-helene.armand@ville.montreal.qc.ca)  
Courrier : Ville de Montréal - Direction des transports (6<sup>ème</sup> étage)  
801, rue Brennan  
Montréal (Québec) H3C 0G4