

REVITALISATION DE LA RUE ST. GEORGE : «RÉGIMES ROUTIERS» À TORONTO

Organisation

Ville de Toronto

État

La revitalisation de la rue St. George est terminée. D'autres projets de modification du nombre de voies sont en cours.

Aperçu

Bien que le terme «régime routier» soit relativement nouveau, la pratique comme telle est utilisée depuis de nombreuses années dans des villes comme Toronto. Normalement, des rues à trois ou quatre voies sont mises au «régime» afin de les réduire à deux ou trois voies. De nombreux régimes routiers comprennent également des voies cyclables séparées ou des trottoirs plus larges. Les régimes routiers sont effectués pour diverses raisons, dont le rehaussement de la sûreté, la réduction de la circulation, l'augmentation des attraits pédestres et cyclistes, la création d'un milieu communautaire plus esthétiquement agréable ou une combinaison de ces raisons.

La revitalisation de la rue St. George visait à diminuer la circulation sur cette rue qui traversait un campus de l'Université de Toronto, à augmenter les attraits pédestres et cyclistes et, dans l'ensemble, à créer une zone plus agréable.

Au coût de 6 millions de dollars, la rue St. George de quatre voies s'est vue réduite à deux voies, ses trottoirs ont été élargis et on y a ajouté de la verdure. Le nombre de collisions en raison de la vitesse et de la circulation a diminué, même si le nombre de voitures qui y circulent est resté le même.

Contacts

M. John Niedra

Directeur, Gestion des infrastructures de transport
Ville de Toronto

Téléphone : (416) 392-5348

Courriel : jniedra@toronto.ca

M. Daniel Egan

Gestionnaire, «Pedestrian and Cycling Infrastructure»
Ville de Toronto

Téléphone : (416) 392-9065

Courriel : degan@toronto.ca

Ressources

Ville de Toronto, www.toronto.ca

Mise en contexte

Au départ, la rue St. George était un boulevard à deux voies, situé dans un secteur achalandé de la ville. Au cours des années 40, la rue a été élargie à quatre voies, et l'Université de Toronto a acquis de nombreuses maisons qui longeaient la rue. En 1993, plus de 7 300 véhicules circulaient quotidiennement sur la rue St. George, qui s'étendait sur 1,8 kilomètres entre les rues College et Bloor et dont la largeur était de 14 mètres. Puisqu'elle se trouvait si près d'un campus universitaire, la circulation piétonnière et cycliste était également relativement dense.



Une partie de la rue St. George, aux environs de 1994. La rue était dans un état de délabrement et nécessitait une remise en état.

Problématique

Au cours des années 80, le personnel de la ville de Toronto a concentré ses efforts sur la construction et la remise en état des routes sans vraiment porter attention à l'équilibre entre les automobilistes, les cyclistes, les piétons et les

usagers du transport en commun. Pendant la prochaine décennie, l'engorgement des routes à Toronto a subi une augmentation importante. Vers le milieu des années 1990, la ville «envoyait un message clair selon lequel on avait besoin d'une conception des routes plus rationnelle», comme le dit John Niedra.

La plupart des rues du centre-ville de Toronto ont une durabilité de 70 à 80 ans. La politique sur la classification des routes de la ville, qui détermine le type de routes et son utilisation (route express, artère, petit artère, route collectrice, route résidentielle), énonce le niveau d'entretien requis pour chaque type de route (p. ex. les conditions de la route, les véhicules, le transport en commun, la circulation piétonnière et cycliste, entre autres). Cette politique aide également à établir les priorités en ce qui concerne la pose d'un nouveau revêtement et la remise en état.

Le personnel examine régulièrement les grandes intersections de la ville afin de déterminer celles qui seraient les plus susceptibles à subir une réduction des voies. Il met également l'inventaire des meilleures candidates à jour périodiquement.

À la suite de la fusion de la ville en 1997, toutes les politiques en matière de transport, y compris le réseau routier, cycliste et piétonnier, ont commencé à être harmonisées. Un plan séparé de la ville pour les bicyclettes a été superposé au plan de construction des routes, ce qui a donné au personnel une vue d'ensemble de la façon dont les routes de la ville devraient être revitalisées.

De plus, Toronto a été la première ville en Amérique du Nord à signer une charte piétonnière, et à l'incorporer dans son plan officiel. Cette charte comprend les principes d'accessibilité, d'équité, de santé et bien-être, de durabilité de l'environnement, de sûreté personnelle et communautaire ainsi que de cohésion et vitalité communautaires.

Buts et objectifs

Bien que le personnel ait désigné la rue St. George comme une bonne candidate pour la remise en état, en 1995, la ville ne cherchait pas activement à mettre la rue au régime. Lorsqu'une bienfaitrice locale, vaguement associée à l'Université de Toronto, a lancé à la ville le défi de revitaliser et d'embellir la rue, le personnel a entamé une enquête plus rigoureuse. Comme prime d'encouragement, la bienfaitrice a contribué un million de dollars de ses fonds personnels au projet.

M. Niedra signale que le régime routier de la rue St. George était une occasion pour la ville de démontrer que les routes font partie d'une communauté (qu'il ne s'agit pas seulement d'un moyen de transport pour la circulation automobile) et que la conception des routes et des rues peut être adaptée aux besoins de tous les usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes.

La ville avait trois objectifs :

- augmenter le nombre de piétons en améliorant l'espace qui leur est réservé;
- réduire la circulation;
- élargir les espaces verts ouverts existants.

Mesures

Consultation avec le public. La ville a surtout discuté de la réduction du nombre de voies avec la collectivité de l'Université de Toronto (co-promoteur et propriétaire de la plupart des édifices avoisinants), et certaines discussions ont eu lieu avec les groupes de voisinages adjacents.

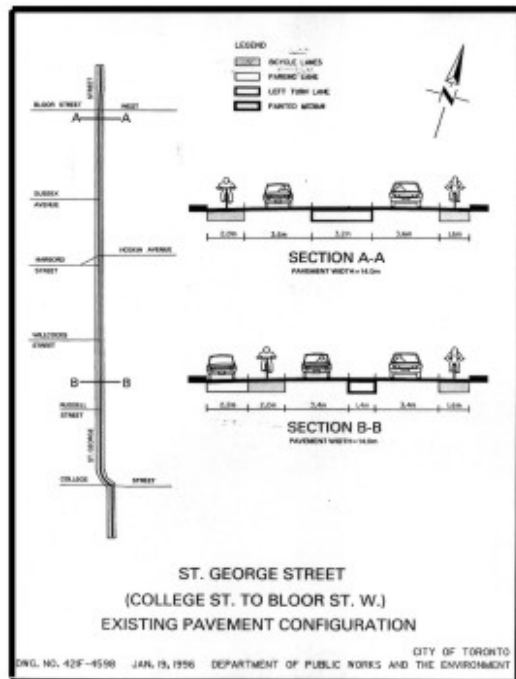
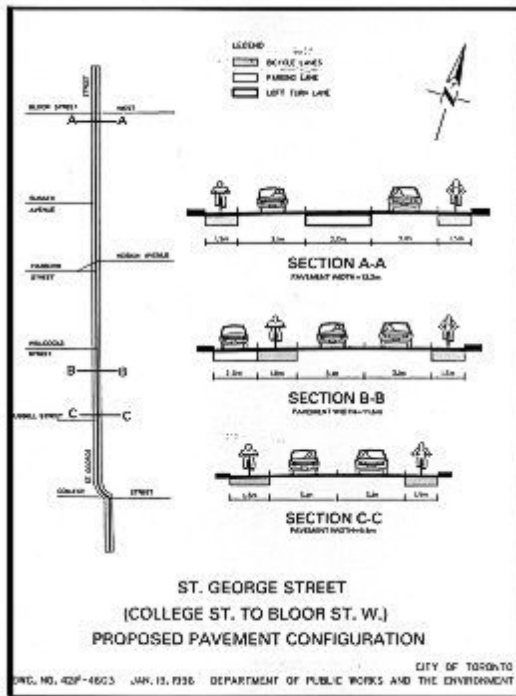
Établissement des renseignements de base. Deux rapports ont été rédigés (automne 1995 et janvier 1996) qui passaient en revue les conditions actuelles de l'architecture, de la circulation, de l'ingénierie et de la structure de la rue. Le rapport final de 1996 a été présenté au conseil aux fins d'approbation.

Expertise en architecture. La ville a retenu une société d'architecture pour concevoir le nouveau style de la rue qui mettrait la dernière main à la réduction des voies. Les architectes ont tenté de trouver un équilibre entre les besoins de la circulation des véhicules, des bicyclettes et des piétons, de l'éclairage et des édifices actuels sur le campus.

Compression de la route. La largeur de la rue St. George est passée de 14 mètres à une largeur entre 9,5 mètres et 12,2 mètres, selon la section de la route. La rue a aussi été réduite de quatre à deux voies.

Trottoirs et voies cyclables. Les trottoirs de 1,5 mètres à 2 mètres de largeur ont été élargis à 5 mètres ou plus. Deux voies cyclables existaient déjà le long de chaque côté de la rue St. George, et celles-ci ont été allongées sur une autre section de la rue dans le cadre du projet. La largeur des voies cyclables a quelque peu été réduite afin de donner plus d'espace aux piétons, mais elles sont encore assez large pour assurer la sécurité des cyclistes.

Le graphique ci-dessous représente les conditions actuelles. La section C est la nouvelle section de la rue St. George, avec les voies cyclables prolongées. Le graphique du bas représente les conditions antérieures.



Passages pour piétons. Des passages pour piétons ont été installés à plusieurs endroits le long de la rue St. George. Les passages sont faits de pavé autobloquant en vue de les différencier du reste de la route.



Ci-dessus : Un passage pour piétons a été ajouté pour lier le centre urbain au Sidney Smith Hall au rez-de-voilà.



Ci-dessous : Un cliché aérien du passage pour piétons près de l'intersection des rues St. George et Sussex.

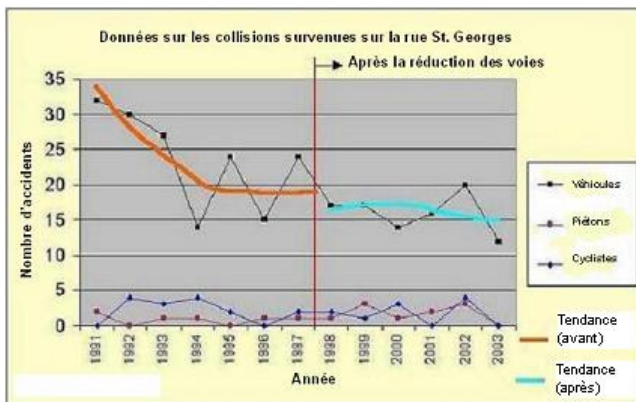
Éléments architecturaux et verdure. Des bancs et des fontaines ont été ajoutés à certains endroits. Trois nouvelles rangées d'arbres ont été plantées le long de la rue St. George, ce qui a renforcé la trame d'arbres actuels et ajouté de l'ombre et une protection contre le vent. Les jardinières entre le trottoir et la route jouent un rôle

d'amortisseur et réduisent le bruit. Les nouvelles normes en matière de lumière augmentent la visibilité et rehaussent la sécurité des piétons.

Résultats

Réduction de la vitesse. Avant la construction des premières voies cyclables au début des années 90, le service de police de Toronto a affirmé que la rue St. George servait souvent de zone de vitesse contrôlée. Dan Egan a expliqué que, lorsque les voies d'une rue sont réduites de façon à laisser une voie dans chaque direction, la vitesse diminue automatiquement parce que les automobilistes n'ont pas l'espace nécessaire pour doubler d'autres voitures. Les conducteurs ralentissent également aux passages pour piétons.

Diminution des collisions de la route. Entre 1991 et 1997, environ 24 accidents de la route sont survenus sur la rue St. George. La période de six ans à la suite de la réduction des voies a connu une diminution de 40 p. 100 (réduction à 16 collisions).



Débit de la circulation et des bicyclettes. Selon un comptage de la circulation effectué en 1993, environ 7 300 voitures roulaient sur la rue St. George quotidiennement aux heures de pointe (ou 16 000 par jour, au total). En 2003, pratiquement le même nombre d'automobiles empruntaient la rue (7 400 aux heures de pointe, 16 000 par jour). Dan Egan a signalé que, en général, le débit de la circulation au centre-ville de Toronto n'a pas augmenté au cours des 20 dernières années. Grâce à la revitalisation de la rue et à son rendement plus efficace, la rue St. George a été capable d'accueillir la même circulation qu'elle a toujours pu, à une vitesse réduite, tout en offrant plus d'espace pour les piétons et les cyclistes. Après la revitalisation de la rue St. George, le débit de bicyclettes a augmenté de 10 p. 100, de 1 500 à 1 600 cyclistes par jour.

À titre de comparaison, le débit de la circulation et des bicyclettes de la rue St. George et de quatre autres rues

(Davenport, Gerrard, Sherbourne et Harbord) a été surveillé, avant et après la réduction du nombre de voies et l'ajout des voies cyclables. Le débit de bicyclettes sur ces rues a, en moyenne, augmenté de 23 p. 100 sans modifier globalement le volume de la circulation automobile.

Amélioration de la qualité de vie. Le personnel de l'Université de Toronto a affirmé que l'ajout de verdure et d'éléments architecturaux a «créé une ambiance d'accueil». L'Université croit également qu'elle pourra se servir des améliorations effectuées dans la région comme publicité pour les nouveaux étudiants, chercheurs et membres du corps professoral.

Tel qu'il est écrit sur le site Web de l'Université de Toronto, «le projet de la rue St. George a permis aux gens de voir des possibilités d'amélioration aux espaces verts ailleurs sur le campus. Le projet a aussi permis de propager une nouvelle façon de penser sur l'habitation et l'apprentissage sur le campus à l'ensemble de la communauté de l'Université de Toronto et a permis une sensibilisation large quant à l'importance des espaces vers du campus et leur capacité d'améliorer la qualité de vie.» [TRADUCTION]



Ci-dessus : Les piétons profitent des trottoirs plus larges décorés de jardinières et d'arbres pouvant faire de l'ombre.

Rue utilisée pour des événements communautaires.

Depuis 2001, la ville ferme une partie de la rue St. George dans le cadre des événements annuels liés au Car Free Day (journée sans voiture) afin de libérer de l'espace pour animer des événements sur le transport actif. La rue a également été fermée à d'autres occasions pour d'autres événements communautaires ou de la ville.

Réactions en chaîne. Vu le succès du régime routier de la rue St. George, la ville a réduit le nombre de voies de d'autres rues de Toronto, y compris la rue Lansdowne et la promenade Oriole (où des mesures visant à réduire la circulation ont été mises en œuvre). La rue Dundas est aussi été réduite de quatre à deux voies, et des voies cyclables ont été ajoutées.

Reconnaissance. Le projet a reçu une attention médiatique locale pendant la construction et immédiatement à la suite de la revitalisation. Même 10 ans après les premières visualisations du projet, la rue St. George continue de recevoir une attention médiatique (p. ex. NOW Toronto, du 28 octobre au 3 novembre 2004, http://www.nowtoronto.com/issues/2004-10-28/news_insight.php).

Le projet de la rue St. George a été souligné comme une pratique exemplaire dans l'article *Road Diets: Losing width and gaining respect* (les régimes routiers : perte de largeur et obtention du respect), rédigé par Dan Burden et Peter Payerwey (veuillez consulter le lien Internet de Walkable Communities Inc. ci-dessous).

En juin 2004, Parsons Brinckerhoff, une firme d'ingénierie de Portland, en Orégon, a débuté une étude internationale sur des régimes routiers semblables. La rue St. George fait partie de l'étude, laquelle comprend des projets semblables en Nouvelle-Zélande, aux États-Unis et au Canada. L'auteur de l'étude a également rédigé un livre sur les régimes routiers qui intitule *Handbook for Livable Streets: Setting Trends by Applying the Road Diet*, en vente chez Parsons Brinckerhoff (www.pbworld.com).

Participants

- Ville de Toronto
- Université de Toronto

Ressources

Personnel. La ville a adopté une approche multidisciplinaire quant au projet, et les membres du personnel de l'Université de Toronto et de plusieurs services de la ville ont participé, y compris transports, planification, aménagement urbain, foresterie et travaux publics.

Conception détaillée. L'aménagement urbain et le soutien technique ont été confiés à des firmes du secteur privé qui détenaient du personnel auxiliaire. La conception fonctionnelle, telle que les aspects liés à la sûreté, et la satisfaction des préoccupations des intervenants ont été assurées par le personnel de la ville.

Budget. Le budget du projet était de 6 millions de dollars, répartis entre les budgets des départements des travaux publics et de la planification de la ville de Toronto, le département de la planification du campus et des installations de l'Université de Toronto, la contribution d'un million de dollars d'une bienfaitrice du secteur privé et une subvention du programme des Travaux d'infrastructure Canada-Ontario.

- **1 million de dollars :** besoins en matière de réparations et reconstruction conventionnelle du pavé, des trottoirs et des bordures.
- **5 millions de dollars :** améliorations (matériaux routiers de haute qualité, modifications de la route et ajustements du drainage, éclairage à l'échelle des piétons, traitements du boulevard, aménagements paysagers et plantation de 200 arbres).

Champions : Tel que cela a été mentionné plus tôt, une citoyenne a fait don de fonds pour ce projet et elle a mis la ville au défi d'avoir une vision pour cette région. Ces mesures ont incité la ville à agir sur une rue qui avait déjà été désignée comme nécessitant une remise en état.

Échéancier

1994. La rue St. George est désignée comme une artère clé pour une réduction des voies. Les consultations avec une bienfaitrice du secteur privé et avec l'Université de Toronto sont entamées.

Automne 1995. Des rapports sur l'architecture, la circulation, l'ingénierie et la structure sont rédigés et présentés au conseil de la ville de Toronto.

Janvier 1996. Le rapport final et les recommandations sont effectués, présentés au conseil de la ville et sont approuvés.

1996 jusqu'à l'été de 1997. La construction est entamée et se termine avant l'été 1997.

Défis

Investissement financier. Les régimes routiers ne sont pas des projets de reconstruction compliqués, mais ils requièrent un financement adéquat. Le régime routier de la rue St. George n'aurait pas eu autant d'ampleur si la bienfaitrice n'avait pas donné les fonds additionnels.

Entretien. Une certaine confusion régnait au départ concernant les responsabilités d'entretien, qui sont maintenant séparées entre l'université et la ville. Par exemple, l'université entretient les espaces verts (arbres, arbustes, bas-côté gazonnés et jardinières) tandis que la ville est responsable des routes, des voies cyclables et des trottoirs. En 2004 et au début de 2005, des travaux sous-terrains de commodités pour remplacer des câbles et la construction adjacente de nouveaux édifices universitaires ont créé un relâchement du pavé en brique pour les piétons et endommagé l'asphalte de la rue. Plusieurs sections de la rue St. George nécessiteront des travaux dans l'avenir immédiat.

Leçons apprises

Choisir attentivement les candidats. La plupart des villes ne disposent pas des ressources financières nécessaires pour rétrécir chaque route désignée comme candidate pour le régime routier. Dans le cas de la rue St. George, la contribution de fonds d'une bienfaitrice du privé ainsi que le nombre élevé de piétons et de cyclistes qui utilisent déjà la région ont rendu la prise de décisions plus facile.

Politiques intégrées. La ville a intégré sa politique en matière de classification des routes avec ses réseaux routiers, pédestres et cyclistes. Elle a ensuite superposé son plan de construction des routes avec son plan de voies cyclables. Cette démarche a donné au personnel de la ville l'occasion de voir la situation dans son ensemble avant de prendre des décisions sur la réduction du nombre de voies.

Les propriétaires fonciers sont des partenaires essentiels. Dans le cas de la rue St. George, l'Université de Toronto possède le terrain qui entoure le campus. Par conséquent, il n'y avait aucune contrainte et aucun conflit en ce qui concerne les limites de propriété.

Prochaines étapes

À l'occasion, la reconstruction des routes découle de suggestions ou de plaintes de la part des citoyens. En général, cependant, la politique en matière de classification des routes permet aux urbanistes de procéder à toute réhabilitation de routes lorsque celles-ci nécessitent un renouvellement.

La revitalisation de la rue St. George a également marqué un commencement pour que l'Université de Toronto initie un plan directeur de la rue St. George, lequel établit le cadre des politiques pour la planification des édifices et des terrains du campus. Il comprend des politiques pour la conception du paysage, la revitalisation d'autres espaces verts, l'établissement de points de repère, le paysage de rue et les réseaux piétonniers.

Autres renseignements

Brown & Storey Architects, www.browncandstorey.com, cliquez sur «Projects, St. George Street Revitalization».

Une vue d'ensemble globale des régimes routiers en Amérique du Nord se trouve sur le site de Walkable Communities Inc., un organisme à but non lucratif de la Floride : www.walkable.org/download/rdiets.pdf.

Le Department of Land Conservation and Development (département de la préservation des terres et du développement) de l'Orégon a publié un guide pour la conception des routes d'un quartier qui comprend les avantages et désavantages de la réduction du nombre de voies sur les routes. Le guide se trouve à l'adresse suivante : www.lcd.state.or.us/LCD/docs/publications/neighborstreet.pdf.

Les images nous ont été gracieusement offertes par la ville de Toronto et Brown & Storey Architects.