



LA RUE CONVIVIALE

levier économique local

Qu'est-ce qu'une rue conviviale ?

Une rue conviviale consiste à offrir des rues sécuritaires, efficaces et confortables pour tous. Pouvant prendre plusieurs formes selon les besoins des différentes communautés locales, la rue conviviale permet une utilisation agréable des rues à tous ses usagers, et ce, peu importe l'âge ou les capacités (physiques, cognitives, financières, etc.) : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, livreurs, véhicules d'urgence, etc¹. Ainsi, l'aménagement des rues est centré sur les personnes qui l'utilisent et les usages plutôt que sur les véhicules qui l'empruntent.

Les rues conviviales et leurs bénéfices en contexte commercial

Depuis quelques années, les projets de rues conviviales se multiplient en Amérique du Nord. Les municipalités québécoises et canadiennes ne font pas exception à cette tendance lourde². Ayant la capacité de s'adapter à différents contextes territoriaux, les rues conviviales ont le potentiel de générer des impacts économiques positifs et directs pour les rues commerciales locales et leurs acteurs (commerçants, travailleurs, usagers, livreurs, etc.). Cette fiche répertorie ainsi cinq bénéfices économiques liés à l'implantation des rues conviviales.

BÂTIR ENSEMBLE
LA VILLE
ACTIVE

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal

Québec 



Centre
d'écologie
urbaine
de Montréal

Une hausse globale de la consommation locale³ est constatée sur les rues aménagées suivant l'approche des rues conviviales et en faveur des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes. Les usagers des rues conviviales dépensent typiquement moins à chaque visite, mais en plus grande fréquence⁴.

L'EXEMPLE : RUE BLOOR, TORONTO

L'implantation d'une piste cyclable sur la rue Bloor s'est accompagnée d'une augmentation de visites par jour, ainsi que d'**une augmentation de la fréquence des dépenses de 100 \$ ou plus par client**.

De plus, l'implantation d'infrastructures piétonnières et cyclistes sur des rues commerciales amène une stabilisation ou une augmentation de l'activité économique⁵, en plus d'avoir des bienfaits en termes de réduction des GES^{6,7,8}, des iniquités en santé⁹, ainsi que des blessures et des décès¹⁰ dus aux enjeux de sécurité routière^{11,12}.



Boulevard Le Corbusier, Laval | Crédit : Centre d'écologie urbaine de Montréal



Rue Bloor, Toronto | Crédit : Anthony Galloro. Reprinted from "Smith Lea, N., Verlinden, Y., Savan, B., Arancibia, D., Farber, S., Vernich, L. & Allen, J. Economic Impact Study of Bike Lanes in Toronto's Bloor Annex and Korea Town Neighbourhoods. Toronto: Clean Air Partnership, 2017

1 [Ministère des Affaires municipales et de l'habitation. \(2012\). La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin](#)

2 <https://www.completestreetsforcanada.ca/locations/>

3 [Arancibia et al. \(2019\). Measuring the Local Economic impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes](#)

4 [Idem](#)

5 [The Summit Foundation. \(s.d.\). Economic Impacts of Bicycle and Pedestrian Street Improvements.](#)

6 [Environnement et Changements climatiques Canada. \(2020\). Émissions de gaz à effet de serre – Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement](#)

7 [National Complete Streets Coalition. \(s.d.\). Complete Streets Fight Climate Change](#)

8 [Centre d'écologie urbaine de Montréal \(s.d.\). Nos quartiers en santé parlons-en!](#)

9 [Idem](#)

10 [Société d'assurance automobile de Québec \(2019\). Bilan routier 2019](#)

11 [Campbell, B., et al. \(2004\). A Review of Pedestrian Safety Research in the United States and Abroad. Federal Highway Administration Publication # FHWA-RD-03-042](#)

12 [Reynolds, C., et al. \(2009\). The Impact of Transportation Infrastructure on Bicycling Injuries and Crashes: A Review of the Literature. Environmental Health, Vol. 8, No. 47.](#)

L'aménagement de rues conviviales favorise **une meilleure rétention des résidents dans leur quartier et attire de nouveaux résidents** intéressés par un mode de vie axé sur l'accessibilité et la proximité aux besoins quotidiens, ainsi que sur la densité¹³.

Ayant recours à une grande variété de modes de transport, **la clientèle et les fournisseurs des commerçants peuvent s'ajuster aisément à un imprévu** (congestion, bris de véhicule, incapacité physique, etc.) **ou à des besoins divers** (transport de marchandise lourde, incapacité de conduire suite à une soirée festive, souhait d'être actif physiquement, etc.). Cette flexibilité qu'offre la rue conviviale favorise ainsi la fidélisation des consommateurs et sa fonctionnalité commerciale.

L'EXEMPLE : RUE LAURIER OUEST, OUTREMONT

Par le réaménagement de la rue Laurier Ouest, la Ville de Montréal offre à ses citoyens **la possibilité de se déplacer de manière sécuritaire et efficace à pied, à vélo (et par les autres modes de transport actif possibles sur la piste cyclable), en autobus, ainsi qu'en voiture**. De plus, l'implantation de saillies de trottoir, de bateaux pavés et de plaques podotactiles facilite l'accessibilité à tous des commerces de la rue montréalaise. De cette façon, les usagers actuels et les futurs résidents du secteur jouissent d'une grande flexibilité quant à leur choix de mode de déplacement et ne dépendent pas d'un seul mode de transport.



Rue Laurier Ouest | Crédit : Ville de Montréal

Pour les propriétaires fonciers, les développeurs et les investisseurs immobiliers, ainsi que pour les commerçants, l'aménagement d'une rue conviviale ayant les infrastructures pour accueillir plusieurs modes de déplacement (piétons, personnes à mobilité réduite, automobilistes, cyclistes, usagers du transport en commun, etc.) est synonyme d'**une plus grande diversité de la clientèle**^{14,15}. Les entreprises diversifiées affichent des revenus, des bénéfices et une croissance plus élevés, tout en réduisant leurs risques financiers¹⁶.



Rue Saint-Jean-Baptiste | Crédit : Louis Laliberté

L'EXEMPLE : RUE SAINT-JEAN-BAPTISTE, BAIE-SAINT-PAUL

Adhérant à plusieurs principes d'accessibilité universelle¹⁷, **le réaménagement de la rue Saint-Jean-Baptiste permet une utilisation plus aisée pour les personnes à mobilité réduite et pour les aînés du secteur**. La mise en place de trottoirs de très faible hauteur et d'un drainage des eaux de pluie au centre de la chaussée permet d'éviter des situations de chutes¹⁸ ou d'éclaboussures. Ces aménagements facilitent aussi la tenue d'événements festifs et de ventes trottoir.

13 [Main Street America et par Project for Public Spaces. \(2019\). Navigating Main Streets as Places.](#)

14 [Riveron, N. \(2019\) Webinar recap. Building Complete Streets: The developer's perspective.](#)

15 [Smart Growth America. \(2019\). Foot traffic ahead: 2019.](#)

16 https://www.bdc.ca/fr/Documents/analyses_recherche/diversification_performance_financiere.pdf

17 <https://www.conseiller.ca/pme/nouvelles-pme/la-diversification-ca-rapporte/>

18 [Centre d'écologie urbaine de Montréal. \(2019\). Des rues inspirantes - Un inventaire pour passer à l'action.](#)

18 [Office des personnes handicapées du Québec. \(2018\). Vers des parcours sans obstacles : trottoirs.](#)

Une planification du nombre d'espaces de stationnement ajustée aux besoins réels de la communauté permet **une optimisation de l'utilisation des espaces publics que sont les rues pour des activités de promotion et de valorisation commerciales** (terrasse, boutique éphémère, amélioration d'une façade, développement immobilier, place publique pouvant accueillir des événements, passages piétonniers ou cyclistes, arrêts du réseau de transport en commun, etc.).

Au contraire, la perte de gains potentiels - le coût d'opportunité - d'avoir un nombre de cases de stationnement au-delà des besoins locaux est élevée et peut même mener à une dévitalisation des rues commerçantes, notamment dues à des loyers et des coûts d'exploitation commerciale plus chers^{19,20}, ainsi qu'à une perte d'espaces pouvant être exploités à des fins résidentielles (futurs clients) et commerciales (services complémentaires)²¹.

L'EXEMPLE : RUE PRINCIPALE, MAGOG

Pour le réaménagement de la rue Principale, la ville de Magog a procédé à une analyse de la situation du stationnement, puis a opté pour le retrait de certaines places de stationnement afin **d'aménager des passages piétonniers à mi-flot**. Cette mesure permet de répondre simultanément aux besoins des automobilistes qu'à ceux des piétons.



Rue Principale, Magog | Crédit : Ville de Magog

En adoptant une approche de conception centrée sur l'utilisateur plutôt que sur le véhicule, la rue conviviale optimise le volume de personnes déplacées (marche, vélo, transport en commun, autopartage, voiture individuelle) de la rue en priorisant les modes de transport les plus efficaces : la marche, le vélo et le transport collectif. En contexte commercial, cette approche aux enjeux de circulation permet d'améliorer l'accessibilité aux commerces étant donné que **plus de clients peuvent être déplacés au même moment et faire leurs achats**.

L'EXEMPLE : BOULEVARD LE CORBUSIER, LAVAL

Le projet de réaménagement du boulevard Le Corbusier à Laval a permis d'offrir aux citoyens une géométrie de rue faisant une plus grande place aux piétons, aux cyclistes, ainsi qu'aux usagers du transport collectif. **Ce projet permet le déplacement d'un plus grand nombre de personnes, notamment aux heures de grandes affluences**.

OPTIMISER LA CAPACITÉ D'UNE VOIE DE 3 MÈTRES POUR LE BÉNÉFICE DE TOUS

AUTOS SOLOS
600 À 1600/H



CIRCULATION MIXTE AVEC BUS FRÉQUENTS
1000 À 2800/H



VOIE CYCLABLE À DEUX SENS
7500/H



VOIE DÉDIÉE AU TRANSPORT COLLECTIF
4000 À 8000/H



TROTTOIRS
9000/H



TRANSPORT COLLECTIF SUR RUE EN SITE PROPRE
10 000 À 25 000/H



19 Gabbe, C.J. et Pierce, G. (2017). The Hidden Cost of Bundled Parking.

20 Main Street America et Project for Public Spaces. (s.d.). Navigating Main Streets as Places.

21 Idem