

Baccalauréat Hausse de la clientèle du tramway par la revitalisation commerciale

Réalisé par: Vincent Baron

vincent.baron@umontreal.ca

Projet Terminal Hiver 2010

Supervisé par : Michel Boisvert

LES DÉPLACEMENTS



L'avenue du Parc compte actuellement cinq voies de circulation automobile.



Les 3 lignes du réseau de tramways initial : Centre-ville, Côte-des-Neiges et Du Parc.

Au sein du réseau routier montréalais, l'avenue du Parc est une voie pénétrante vers le centre-ville qui permet un accès direct et rapide. Elle est très empruntée surtout par les automobilistes, entraînant pollution et congestion.

Le Plan de transport adopté en 2008 par la Ville de Montréal met l'accent sur le développement du transport collectif, notamment en implantant « un réseau de tramways modernes qui assurera, en appui au métro, la desserte de la partie centrale de Montréal [...] de même que la valorisation de l'espace urbain ». (p.57)

L'avenue du Parc est un axe sélectionné pour implanter une des trois lignes de tramway du réseau initial.

LE COMMERCE

L'équipement commercial sur l'avenue du Parc est en déclin depuis un certain temps déjà. Environ un local sur sept est inoccupé. Parmi les 14 artères péri-centrales de Montréal, l'avenue du Parc se classe 10^e pour la valeur locative.

Pourtant, cette artère commerciale possède des atouts qui devraient en faire une zone attrayante pour les consommateurs :

- la grande largeur des trottoirs
- la superficie des locaux plus grande que sur les artères commerciales environnantes
- des possibilités de reconversion des friches industrielles situées près du segment nord
- la vitalité des rues Laurier et Bernard



Les commerces inoccupés sont nombreux sur l'avenue du Parc, offrant un grand potentiel.



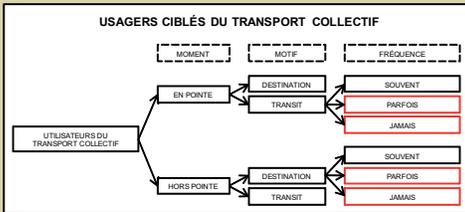
Les larges trottoirs, souvent inexploités, peuvent être utilisés pour y installer des terrasses.

L'impact de l'insertion du tramway sur l'activité commerciale est souvent étudié. À l'inverse, la revitalisation commerciale peut-elle avoir un effet positif sur l'achalandage du tramway?

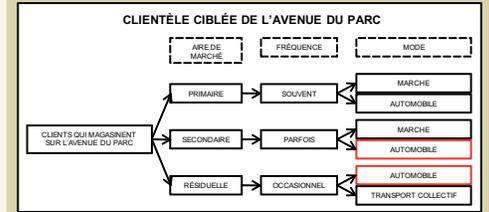
Le questionnaire sera appliqué au cas de l'avenue du Parc. La revitalisation de l'axe commercial, qui sera en quelque sorte le postulat de départ de cette étude, prendra comme orientation la restauration et le divertissement, et cherchera son incidence sur la hausse de la clientèle du tramway.



Maquette du projet de tramway sur l'avenue du Parc
Source : AMT (2007), Systèmes légers sur rail (SLR) - Résultats des études récentes réalisées par l'AMT



Un tel projet offre davantage d'opportunités en termes de requalification du tissu urbain qu'en termes d'achalandage additionnel. « Outre [...] la capacité à générer de nouvelles clientèles pour le transport collectif, ce qui n'est pas simple, [...] l'effet de re-dynamisation urbaine [...] présente des transformations prévisibles [...] au niveau de l'offre commerciale » (Boisvert et al. (2003), L'incidence d'un SLR (nouveau tramway) sur l'activité commerciale de l'avenue du Parc, p.1-2)



L'impact prévu du tramway sur l'activité commerciale, en espace péri-central, dépend beaucoup des conditions d'accompagnement du projet. « [...] le verdict dans le cas de l'espace péri-central est plus nuancé. [...] accompagnée de plusieurs actions susceptibles d'entraîner [...] des répercussions sur l'activité commerciale[...] » (Ibid, p.IV)

AVENUE DU PARC : ZONAGE ET CONTINGENTEMENT

DISTANCE MINIMALE ENTRE RESTAURANTS
DISTANCE MINIMALE ENTRE COMMERCES À DÉBITS ALCOOLIQUES

COMMERCE
RESTAURATION OU DIVERTISSEMENT

ZONAGE ACTUEL



Source: Boisvert et al. (2003), L'incidence d'un SLR (nouveau tramway) sur l'activité commerciale de l'avenue du Parc

CONDITIONS D'IMPLANTATION DU TRAMWAY

Offrir le service de tramway en tout temps, 24 heures sur 24, pour desservir les commerces qui seront ouverts pendant une partie de la nuit comme les bars.

Préserver la largeur actuelle du trottoir sur le côté Est (plus ensoleillé) pour y permettre l'ouverture de terrasses.

Implanter la ligne de tramway du côté Est de la chaussée pour séparer les clients qui utilisent les terrasses de la circulation automobile.



Un tramway implanté en rive à Lyon (http://atrain.caraco.free.fr).



Un tramway implanté en partie centrale à Bordeaux (www.trains-in-france.net).

CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT

Modifier le zonage en densifiant les restaurants et les commerces à débits alcooliques par une réduction des distances minimales entre eux. Prendre exemple sur le zonage de la rue St-Laurent.

Empêcher toute construction de stationnement hors rue, en surface ou étagé.

Ajouter des pièces d'eau ou de lumière à des endroits stratégiques, comme aux abords du Parc du Mont-Royal et devant la gare du Parc. Prendre exemple sur la fontaine de la Place Jean-Paul-Riopelle.



Source: www.flickr.com

CONDITIONS D'ÉVOLUTION DU MILIEU

Densification résidentielle de la partie Nord de l'avenue du Parc près de la gare de triage Outremont, permettant d'augmenter le bassin de consommateurs et d'utilisateurs du tramway.

Poursuite de la gentrification déjà amorcée dans le Plateau Mont-Royal.

Mobilisation des commerçants de l'avenue du Parc conjointement avec ceux des artères perpendiculaires.

