URB/info

Bulletin de l'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

Janvier 2019

ALLIER AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ

QUELLE APPROCHE POUR FAVORISER L'ACTION PUBLIQUE?

Retour sur la journée d'étude de l'AUAMQ du 25 mai 2018 Montréal

AUAMQ

MOT DU PRÉSIDENT

« Allier aménagement du territoire et mobilité » fait partie intégrante de préoccupations des urbanistes et des aménagistes depuis de nombreuses années. Il est permis de constater que cette préoccupation demeure souvent théorique et n'est pas toujours prise en compte dans plusieurs projets. A contrario, de belles expériences émergent au Québec, ce qui a été partagé lors de la journée d'étude du 25 mai 2018. Ce numéro de l'URB/info dresse un portrait succinct des conférences.

De façon générale, deux grands enjeux ont été présentés, d'une part le contexte varié des échelles et des outils de planification et, d'autre part, la « Vraie vie », soit le contexte particulier des interventions et de l'expérience qui en découle.

Au niveau des outils de planification, le rôle du gouvernement et des ministères demeurent préoccupants malgré les intentions présentes dans les divers documents stratégiques tels que la Politique de mobilité durable et les OGAT. La Ville de Montréal dresse un portrait des intentions en matière de transport pour lesquelles l'aide des gouvernements supérieurs n'a pas été au rendez-vous.

Malgré cela, les municipalités continuent de mettre en place des outils et de projets visant à allier aménagement et mobilité, les expériences des villes de Candiac et de Victoriaville sont inspirantes. Même si on reconnaît un succès mitigé dans la réalisation des TOD, il n'en demeure pas moins que la mise en œuvre de ces projets contribue à structurer la ville et à contraindre l'étalement urbain. À cet égard, l'étude réalisée pour le compte de la ville de Québec pose la question fondamentale du choix optimal de localisation des logements par rapport aux coûts associés au transport dans un souci de réduction des GES.

Au niveau des interventions réelles, ce que madame Lavandinho appelle l'économie expérientielle, les projets de rues conviviales à Québec (santé durable) et les projets de rues piétonnes et partagées à Montréal (mobilité et sociabilité) sont tout à fait alignés sur l'expérience du citoyen.

En terminant, un grand merci à tous les conférenciers et aux partenaires de l'événement. Bonne lecture et au plaisir de vous rencontrer lors de nos prochaines activités.

Denis Jean, président

SOMMAIRE

4/
Intégration de la planification des transports et du territoire/
Sylvain Ducas

5/
20 ans de Transit- Oriented Development au Canada /
Florence Paulhiac-Scherrer

6/
Choix résidentiels des ménages et développement durable /
David Duval

7/
La PMAD et les quartiers TOD /
Suzy Peate

8/
POD Candiac /
Francis Lepage

9/
Arrimer plan d'urbanisme et plan de mobilité /
Jean-François Morissette
Myriam Lalancette

10/
Vers une économie expérientielle /
Sonia Lavadinho

12/
Rues conviviales de la Ville de Québec /
Peter Murphy

14/
Soutenir l'innovation par la conception participative et transitoire /
Marie-Hélène Armand

16/
Projet Bonaventure /
Pierre Sainte-Marie

Partenaires de la journée

Montréal

CHAIRE In.SITU
en stratégies intégrées transport-urbanisme

Le Sud-Ouest Montréal

VICTORIAVILLE santé urbaine

Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

L'AUAMQ est un organisme à but non lucratif regroupant plus de 600 professionnels et cadres de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, employés par des municipalités locales et régionales partout au Québec.

Sa mission principale est de favoriser les échanges, les discussions et les rencontres entre ses membres, sur l'urbanisme municipal.

Conseil d'administration

Président/
Denis Jean, Communauté métropolitaine de Québec

Vice-Présidente/
Marie-Hélène Armand, Ville de Montréal

Trésorier/
Alexandre Armstong, Ville de Québec

Responsable des communications/
Mathieu Delage, Ville de Montréal

Administrateurs/
Isabelle Sergerie, Ville de Châteauguay
Jean Demers, Ville de Victoriaville
Benoît Lapointe, Ville de Sherbrooke
Martin Proulx, Ville de Montréal

Adjoint administratif/
Vincent Lacharité-Laframboise, Institut du Nouveau Monde

Case postale 251, succursale Place-D'Armes,
Montréal (Québec) H2Y 3G7

1 877 934-5999, poste 263
Vincent Lacharité-Laframboise,
Institut du Nouveau Monde

info@auamq.qc.ca
auamq.qc.ca

suivez l'association >>>

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Version imprimée : ISSN 1712 – 2848
Version web : ISSN 1712 – 2856

Design et montage graphique
Mathieu Delage pour l'AUAMQ - janvier 2019
Crédits photos: AUAMQ sauf indication contraire

Intégration de la planification des transports et du territoire /

La cas de Montréal 1986-2015

On constate malheureusement l'échec global de ces outils de planification, qui ne sont pas pour la plupart concrétisés

Présentation/ Sylvain Ducas / Urbaniste émérite

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Ville de Montréal

Replonger dans les principaux documents de planification des transports des trente dernières années à la Ville de Montréal offre une occasion d'adopter une perspective historique et ainsi proposer un diagnostic de ce qui a été réalisé depuis.

L'ambition caractéristique de ces documents est saisissante : dès le Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal en 1987, il est projeté non seulement de prolonger la ligne bleue jusqu'à Anjou, mais également de construire une ligne de métro dans l'axe Pie-IX vers Montréal-Nord. Puis, le Plan d'urbanisme de 1992 prévoit ensuite l'implantation de voies réservées et de corridors cyclables. S'il faut attendre le PMAD de 2012 pour que s'articule une réelle planification des transports à l'échelle métropolitaine, il est manifeste que les documents successifs de planification des transports de la Ville de Montréal adhèrent à une mission de planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire.

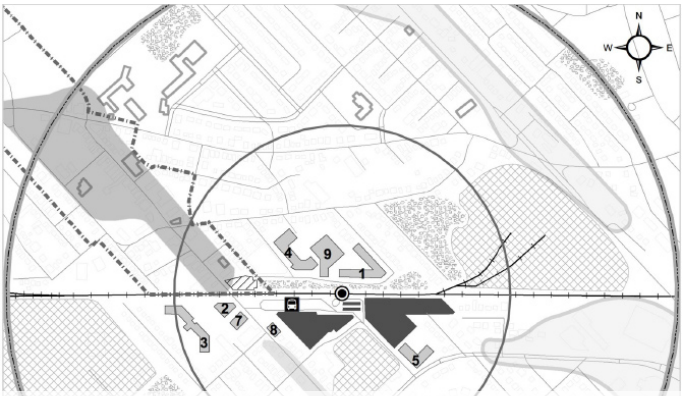
On constate malheureusement l'échec global de ces outils de planification, qui ne sont pas pour la plupart concrétisés. Comment l'expliquer? D'abord, cet exercice de planification a été effectué uniquement par la Ville de Montréal sans le concours du Gouvernement, pourtant principal financier des infrastructures de transport. Les actions du ministère des Transports entrent donc souvent en contradiction avec les orientations inscrites dans les documents de planification. Les annonces d'infrastructures majeures comme le REM ou les prolongements autoroutiers sont ainsi souvent faites en contexte électoral, indépendamment de la planification effectuée à l'échelle métropolitaine. Ensuite, la déconnexion entre la planification des transports en commun et du transport autoroutier ne permet pas d'effectuer une planification intégrée de la mobilité qui tienne compte des besoins des personnes.

Pour solutionner les embouteillages monstres qui paralysent la métropole, il faudrait ainsi un changement de paradigme vers une planification qui intègre la planification du réseau autoroutier et des transports en commun, et qui prenne en compte l'ensemble de la réalité métropolitaine. Il faudrait de plus assurer un meilleur arrimage entre les outils de planification et les différents paliers gouvernementaux pour éviter des projets incohérents entre eux.

Initier ce changement de paradigme implique d'apporter l'enjeu de la mobilité au cœur du débat public, à commencer par les campagnes électorales.

20 ans de Transit-Oriented Development au Canada /

Enjeux, mise en œuvre et portée des projets



Si ce modèle de développement fleurit dans les plans d'aménagement des villes grandes et petites, on constate une importante disparité entre les TOD réalisés ainsi que les impacts mitigés et ambigus de leur mise en œuvre.

Présentation / Florence Paulhiac-Scherrer /
Professeure DEUT, ESG UQAM, Titulaire de la Chaire In.SITU

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Parmi les modèles de développement urbain qui visent à contrer la dépendance à l'automobile et l'étalement urbain, celui des Transit Oriented Development (TOD) connait un essor spectaculaire au Québec au cours des dernières années. Le TOD mise sur la proximité d'infrastructures de transport en commun pour développer des milieux urbains denses, caractérisés par une diversité de fonctions et par la qualité du design urbain. En somme, les TOD visent à être des milieux urbains complets, vibrants et conviviaux.

Si ce modèle de développement fleurit dans les plans d'aménagement des villes grandes et petites, on constate une importante disparité entre les TOD réalisés ainsi que les impacts mitigés et ambigus de leur mise en œuvre. Parmi les constats, notons que :

L'impact des TOD sur la réduction de l'étalement urbain n'est pas au rendez-vous;

Les TOD peuvent générer des déséquilibres entre les territoires, avec des « gagnants » profitant d'un développement rapide et des « perdants » qui souffrent de dévitalisation;

Les TOD rencontrent parfois l'opposition des populations locales inquiétée par la densité;

TOD Sainte-Térèse, Dushina et al. 2015
Ville de Vaughan

Ces projets entrent parfois en contradiction avec les plans de développements et souffrent d'un manque d'investissement dans les transports en commun;

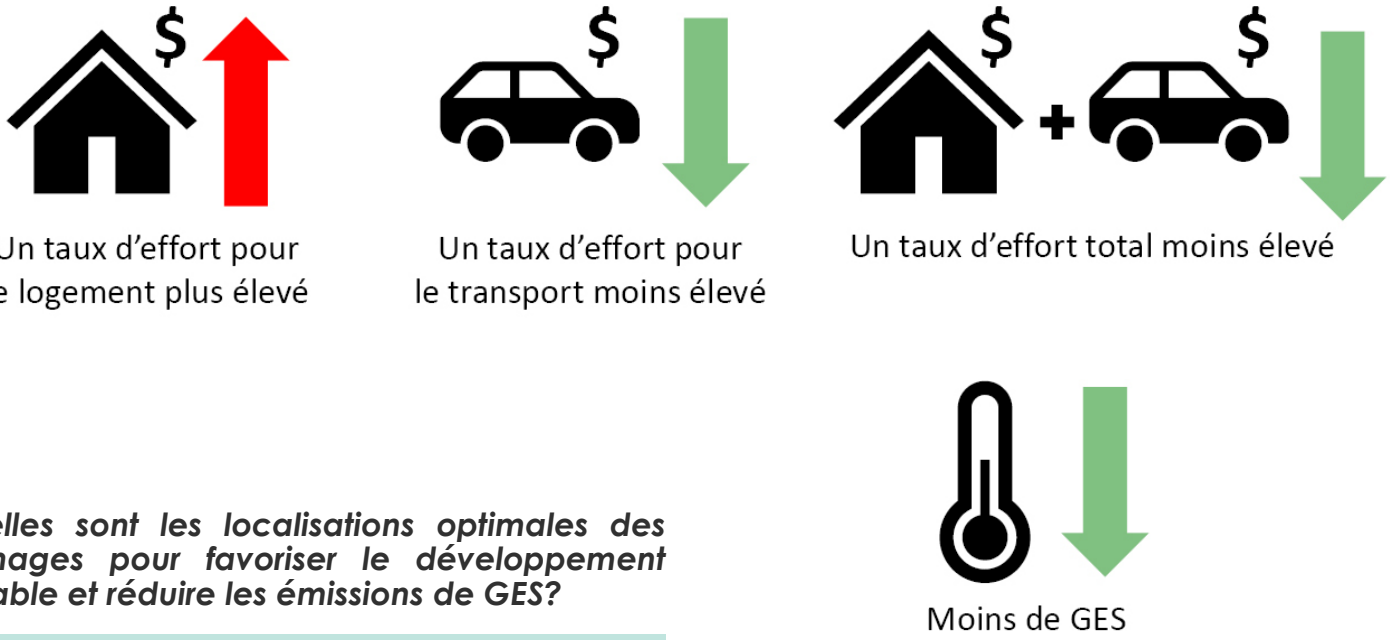
La relation des TOD avec les territoires suburbains où ils s'inscrivent, fortement dépendants à l'automobile, reste à définir.

Certaines de ces difficultés s'expliquent par le fait que, bien que les TOD s'insèrent dans une planification régionale, ils sont avant tout des projets de développement municipaux, et doivent comme tels être conçus en fonction des enjeux locaux (stationnement, offre de logements adaptée, circulation, densité) et des identités locales. La conciliation entre les objectifs régionaux et les contraintes locales est un défi de taille, accru par la diversité des parties prenantes qui nécessite une coordination entre les différents secteurs d'intervention et entre tous les types d'acteurs (promoteurs, services municipaux, citoyens, etc.).

La mise en œuvre d'un TOD doit ainsi être conçue comme une démarche itérative où la participation publique contribue à la bonification du projet et où les conditions d'une concertation et d'une négociation inter-acteurs sont réunies. Plusieurs innovations intéressantes émergent à cet égard : il faudra les évaluer et les faire connaître pour développer une culture du TOD qui puisse être appropriée par les différents acteurs.

Choix résidentiels des ménages et développement durable /

Des simulations comme aide à la prise de décision



Ville de Québec

Quelles sont les localisations optimales des ménages pour favoriser le développement durable et réduire les émissions de GES?

Présentation/ David Duval/ Conseiller en urbanisme, Ville de Québec

Texte/Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

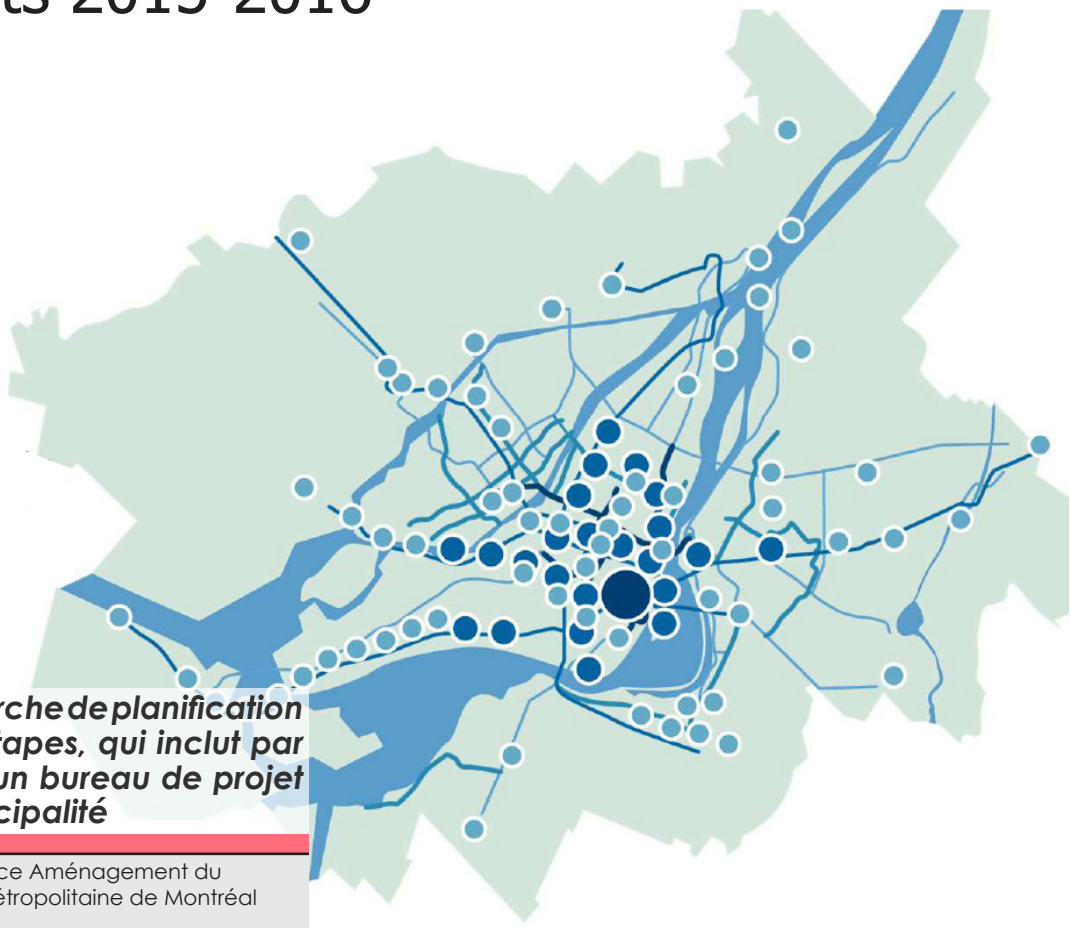
Dans le cadre de la révision de son Schéma d'aménagement et de développement, la Ville de Québec doit effectuer des choix importants en matière de développement urbain. Face à une hausse continue de la demande de nouvelles résidences, la Ville estime qu'un agrandissement du périmètre d'urbanisation est inévitable. Pour répondre à ce défi, la Ville de Québec s'est posé la question suivante : quelles sont les localisations optimales des ménages pour favoriser le développement durable et réduire les émissions de GES?

Pour répondre à cette question, la Ville de Québec a fait appel à un groupe de recherche de l'Université Laval qui s'intéresse au lien entre le statut socioéconomique des ménages et leurs choix en matière de localisation résidentielle et de transport. Exprimé de manière simplifiée, le modèle utilisé par le groupe de recherche étudie comment le choix résidentiel d'un ménage influe sur ses choix de modes de transport, et conséquemment sur son impact global en termes d'émissions de GES. Les chercheurs ont ainsi élaboré différents scénarios résidentiels et ont évalué pour chacun d'entre eux quel serait le taux d'effort des ménages (le pourcentage du revenu disponible devant être déboursé) qui devrait être dédié au logement et au transport ainsi que les émissions de GES prévues. Résultats : un choix résidentiel à l'intérieur du territoire de l'agglomération implique un coût initial certes plus élevé, mais qui est plus que compensé par des frais de transport plus faible et par des émissions moindres de GES. La Ville de Québec conclut ainsi que de nouveaux ensembles résidentiels dans les terres agricoles situées dans l'agglomération constituent une alternative préférable à de nouveaux développements qui seraient situés dans le périmètre d'urbanisation actuel, mais plus en périphérie.

Les chercheurs recommandent d'informer le grand public sur les enjeux budgétaires et environnementaux des choix résidentiels en lien avec la mobilité quotidienne. Le choix d'une résidence dans un développement central à densité élevée peut représenter un coût initial plus élevé, mais il se révèle un choix rentable et plus écologique dans la durée.

Le PMAD et les quartiers TOD /

Bilan des projets 2015-2016



Communauté métropolitaine de Montréal

La CMM propose une démarche de planification des aires TOD en quatre étapes, qui inclut par ailleurs la mise sur pied d'un bureau de projet chargé d'appuyer la municipalité

Présentation/ Suzy Peate / Coordonnatrice Aménagement du territoire métropolitain, Communauté métropolitaine de Montréal

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), entré en vigueur en 2012, accorde une importance centrale aux aires TOD afin de gérer la croissance prévue sur son territoire. Sur les quelque 320 000 nouveaux ménages qui s'installeront dans la CMM d'ici 2031, elle souhaite que 40 % d'entre eux soient situés dans une aire TOD. Cet objectif pourrait même croître à 60 % si tous les investissements sollicités en transport en commun sont obtenus : l'ambition de la CMM est de faire croître la part modale du transport en commun de 25 % à 35 % d'ici 2031.

Afin d'atteindre ces objectifs, la CMM souhaite inciter les municipalités à se lancer dans la planification d'aires TOD sur le territoire, notamment par le partage des bonnes pratiques et des exemples innovants sur son territoire, mais également par le soutien direct aux municipalités. Après avoir soutenu onze projets d'aires TOD entre 2013 et 2017 dans la phase I de son Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD, la phase II du programme prévoit un budget de 1,3 million de $ (jusqu'à 100 000 $ par municipalité) pour permettre aux municipalités d'effectuer des études ou une planification détaillée.

La CMM propose une démarche de planification des aires TOD en quatre étapes, qui inclut par ailleurs la mise sur pied d'un bureau de projet chargé d'appuyer la municipalité, d'assurer la coordination inter-acteurs et de favoriser le recours à des solutions d'aménagement innovantes. L'adaptation de la planification des aires TOD aux réalités locales permet de saisir des opportunités spécifiques à chaque territoire. Qu'il s'agisse de la planification du développement d'un vaste terrain vacant, de la conversion d'espaces de stationnement, ou du redéveloppement de zones industrielles, la planification détaillée d'une aire TOD permet de prendre en compte les contraintes locales tout en s'inspirant des succès rencontrés dans d'autres municipalités.

POD Candiac /

Quand la densité s'invite en banlieue, elle est la bienvenue à la condition qu'elle marche

Square Candiac

Candiac souhaite ainsi que 70 % de sa population puisse accéder au terminus de l'AMT en moins de cinq minutes de vélo ou d'autobus.

Présentation/ Francis Lepage/ Chef de division – Grands projets et développement durable, Service du développement, Ville de Candiac

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Dans un contexte de croissance et de densification des banlieues montréalaises, la requalification de certains secteurs en ralentissement constitue à la fois un défi et une opportunité. C'est le cas pour la Ville de Candiac, où la conversion partielle de terrains industriels situés en bordure du Saint-Laurent constitue une occasion pour repenser à la fois le rapport à la mobilité et à la densité.

Avec le projet de Square Candiac, la Ville de Candiac propose un projet inspiré du modèle POD — « Pedestrian oriented development », soit un développement entièrement dédié à la marche. Une promenade piétonne traversera ainsi l'ensemble du développement en diagonale pour rejoindre le terminus d'autobus de l'AMT.

L'approche de la Ville de Candiac s'inspire de la vision de la ville proposée par Jane Jacobs, soit une ville animée, à échelle humaine, où les domaines privé et public interagissent et s'ouvrent l'un sur l'autre pour créer un milieu attractif et vivant pour les piétons. Les ménages qui s'installeront dans ce nouveau POD devront le faire en connaissance de cause : exit la deuxième voiture familiale dans ce développement où le ratio de stationnement n'excèdera pas une case par unité résidentielle.

Pour réaliser ce projet de 1800 logements, la Ville de Candiac s'appuie sur plusieurs outils urbanistiques. Programme particulier d'urbanisme, règlement de zonage, Plan d'intégration et d'implantation architecturale, Guide d'aménagement des emprises publiques : tous ces outils sont mis à contribution pour assurer une intégration optimale des nouvelles constructions au contexte d'insertion.

Pour parvenir à exercer un impact significatif sur la réduction de la dépendance à l'automobile et la hausse de l'utilisation du transport en commun, la Ville souhaite effectuer une planification qui déborde du POD en lui-même pour prendre en compte son contexte d'insertion. Elle souhaite ainsi éviter le piège des stationnements incitatifs voués à croître sans cesse aux abords des infrastructures de transport en commun, et qui représentent une occasion ratée de captation foncière pour plusieurs villes. Candiac souhaite ainsi que 70 % de sa population puisse accéder au terminus de l'AMT en moins de cinq minutes de vélo ou d'autobus. La planification s'étend ainsi à un rayon de plus de 3 km, avec le maillage des pistes cyclables et l'étude de différents scénarios de lignes d'autobus performantes aux heures de pointe.

Arrimer plan d'urbanisme et plan de mobilité /

Pour une vision intégrée

Ville de Victoriaville

Les mesures urbanistiques et celles liées à la mobilité doivent ainsi être pensées en cohérence.

Présentation/ Jean-François Morissette / Directeur, Service de la gestion du territoire, Ville de Victoriaville et
Myriam Lalancette / Coordonatrice des transports, Ville de Victoriaville

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

La Ville de Victoriaville se trouve à un point tournant en matière d'arrimage entre l'aménagement du territoire et la planification de la mobilité. À l'origine un hameau dense et aisément marchable, Victoriaville s'est rapidement étalée à la faveur de la démocratisation de l'automobile individuelle, pour atteindre aujourd'hui un point de saturation sur son territoire. Cette saturation atteint aujourd'hui également le réseau routier, dont les embouteillages auparavant rares posent un défi nouveau pour cette municipalité, qui doit renouveler son approche de la planification pour maintenir son dynamisme et son attractivité.

Cette nouvelle planification doit prendre en compte une réalité démographique changeante, notamment le vieillissement rapide de la population et l'accroissement du nombre de ménages individuels. Victoriaville doit également composer avec son rôle de pôle urbain régional, qui oblige la prise en compte du transport intramuros, mais aussi des déplacements depuis l'extérieur de la Ville pour profiter des services qui y sont offerts. Elle doit surtout faire face à une culture de la mobilité, présente chez tous les acteurs, qui accorde la primauté à la voiture au détriment d'autres modes de transports.

Pour Victoriaville, la réponse à ce défi passe par un arrimage entre le plan d'urbanisme et son plan de mobilité durable ainsi que la mise en place de plusieurs mesures permettant de modeler des milieux de vie à échelle humaine. Les mesures urbanistiques et celles liées à la mobilité doivent ainsi être pensées en cohérence. Parmi ces mesures, notons les efforts de revitalisation des quartiers centraux, notamment par la mise en place d'un programme de subvention pour la rénovation résidentielle, la revitalisation physique et commerciale du centre-ville, et l'intégration d'une diversité commerciale et fonctionnelle par l'intervention règlementaire.

La Ville cherche également à optimiser l'utilisation du sol, par exemple en densifiant l'usage commercial et industriel sur les grands axes. Ces interventions sont accompagnées de mesures favorisant les transports actifs et en commun, par exemple par le réaménagement des abords des écoles et l'installation de bandes cyclables. La Ville mise également sur une plateforme intermodale, qui permet de calculer les itinéraires possibles selon tous les modes de transport disponibles, incluant le covoiturage et le système Taxibus, qui permet le partage de courses à prix fixe. Un fait encourageant pour l'avenir de la mobilité à Victoriaville : ce sont les jeunes de moins de vingt ans qui utilisent cette application en plus grand nombre.

Vers une économie expérientielle /

5 stratégies pour fabriquer la ville du XXIe siècle

Sion, Sonia Lavadinho

La vérité de la politique d'une ville ne se trouve pas dans sa vision, mais dans son budget

Présentation/ Sonia Lavadinho / Directrice, Bfluid recherche prospective et expertise en mobilité et développement territorial, Suisse

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Inspirée du livre fondateur « The experience economy » de B. Joseph Pine II, l'approche de la ville expérientielle est ancrée dans le postulat voulant que nous transitionnions actuellement d'une économie tertiaire vers une économie dite « expérientielle », où les individus sont à la recherche d'expériences plutôt que de services.

Pontevondra. Valérie Zoydo,We Demain, 2015

Dans cette nouvelle économie expérientielle, Lavadinho distingue cinq stratégies d'attractivité territoriales distinctes des villes du XXIe siècle:

La ville de dehors, qui mise sur l'engagement du corps dans l'espace extérieur;

La ville amie des familles, qui mise sur les espaces dédiés aux enfants et au jeu;

La ville de la rencontre, où les espaces publics et leur planification occupent une place centrale;

La ville créative, axée sur la redécouverte créative des espaces et sur la projection de la culture dans les espaces publics;

La ville du don et du repos, soit la ville gratuite, où l'on peut simplement être et habiter, hors des logiques marchandes.

5 stratégies pour fabriquer la ville du XXIe siècle

Dans toutes ses stratégies pour renouveler la ville, la question de la place de la voiture est centrale. Pour que les usagers se détournent de la voiture, le premier pas qu'ils font hors de celle-ci doit être une expérience agréable en pénétrant dans un espace social et vibrant.

La deuxième peau des parcs

Une des manières de rendre la marche plus attractive que la voiture est de travailler sur la richesse de la « texture » du trajet, naturellement plus intense, diversifiée et libre à pied qu'en moyen de transport motorisé. Plutôt que de concevoir les parcs comme des enclaves de verdure, il faut ainsi chercher à accroître leur aura d'apaisement, ce que Lavadinho appelle la « deuxième peau » des parcs. Pour bien comprendre cette idée, l'image d'un œuf au plat est fort efficace : si le parc est le jaune d'œuf, la « deuxième peau » du parc est le blanc d'œuf. C'est cette aura d'apaisement des parcs qu'il convient d'étendre et d'interconnecter.

En installant des bandes ludiques ou végétales qui agissent comme des connecteurs dans la trajectoire des marcheurs, ont aménagent ainsi des espaces-temps de déconnexion pour profiter librement de la ville. Tous les espaces résiduels peuvent être mis à profit pour favoriser cette « biodiversité des usages », où le quotidien est ponctué de micro séjours ludiques, de détentes, de sociabilité. Pour parvenir à faire naître ces espaces publics riches et diversifiés, il n'est pas toujours nécessaire d'intervenir massivement. On peut commencer par permettre aux habitants d'expérimenter l'espace y d'y faire jaillir des usages insoupçonnés. Lavadinho émet tout de même une mise en garde : « La vérité de la politique d'une ville ne se trouve pas dans sa vision, mais dans son budget ». Les villes qui souhaitent embrasser cette vision de la ville expérientielle devront y mettre les ressources nécessaires pour qu'elle se concrétise

Campa de Los Ingleses, Sonia Lavadinho

Promenade du Paillon, Sonia Lavadinho

Rues conviviales de la Ville de Québec /

Une approche par analyse multicritère

Là où l'approche conventionnelle se limite à des considérations techniques, l'approche « rue conviviale » prend en compte l'interface entre le domaine public et le cadre bâti, l'environnement naturel et favorise les déplacements actifs.

Ville de Québec

Présentation/ Peter Murphy/ Conseiller en architecture et en design urbain, Ville de Québec

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Pour une ville comme Québec, l'entretien du réseau routier nécessite des ressources financières et professionnelles considérables. En 2017 seulement, ce sont quelque 900 projets de réfection de rue qui ont engagé l'équivalent de 220 millions de dollars. Alors que les municipalités vivent avec des contraintes budgétaires toujours croissantes, l'attribution des ressources exige un arbitrage. Pour la Ville de Québec, cet arbitrage doit être guidé par l'optimisation du bien-être des citoyens. Elle s'est ainsi fortement inspirée du mouvement des rues conviviales, très en vogue aux États-Unis, qui vise notamment à favoriser l'appropriation de l'espace public par les citoyens par la priorisation d'aménagements sécuritaires, confortables et accessibles pour les publics les plus vulnérables.

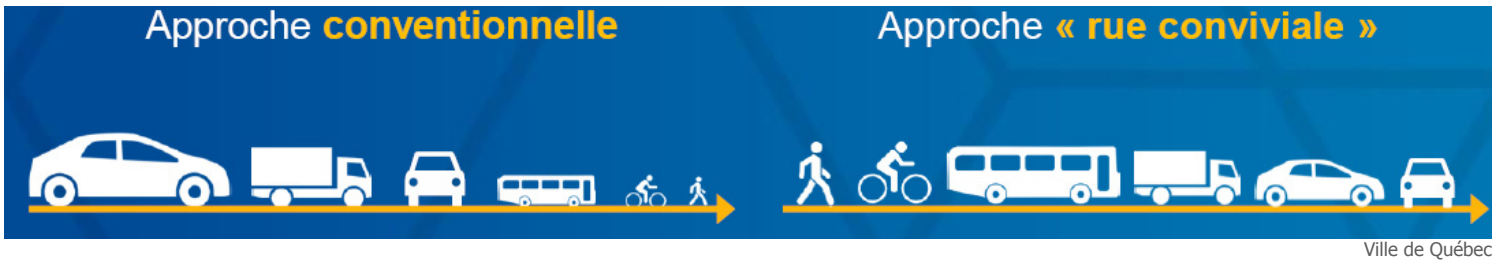
Là où l'approche conventionnelle se limite à des considérations techniques, l'approche « rue conviviale » prend en compte l'interface entre le domaine public et le cadre bâti, l'environnement naturel et favorise les déplacements actifs.

Pour la Ville de Québec, les rues conviviales sont comprises dans une perspective de « santé durable » et elles doivent ainsi être :

Actives, soit miser sur la marchabilité et l'intermodalité pour favoriser le transport actif;

Vertes, en accroissant la canopée et en contribuant à la qualité de l'air et de l'eau;

Hivernales, pour vivre la ville tout au long de l'année en restant actifs et en sécurité.

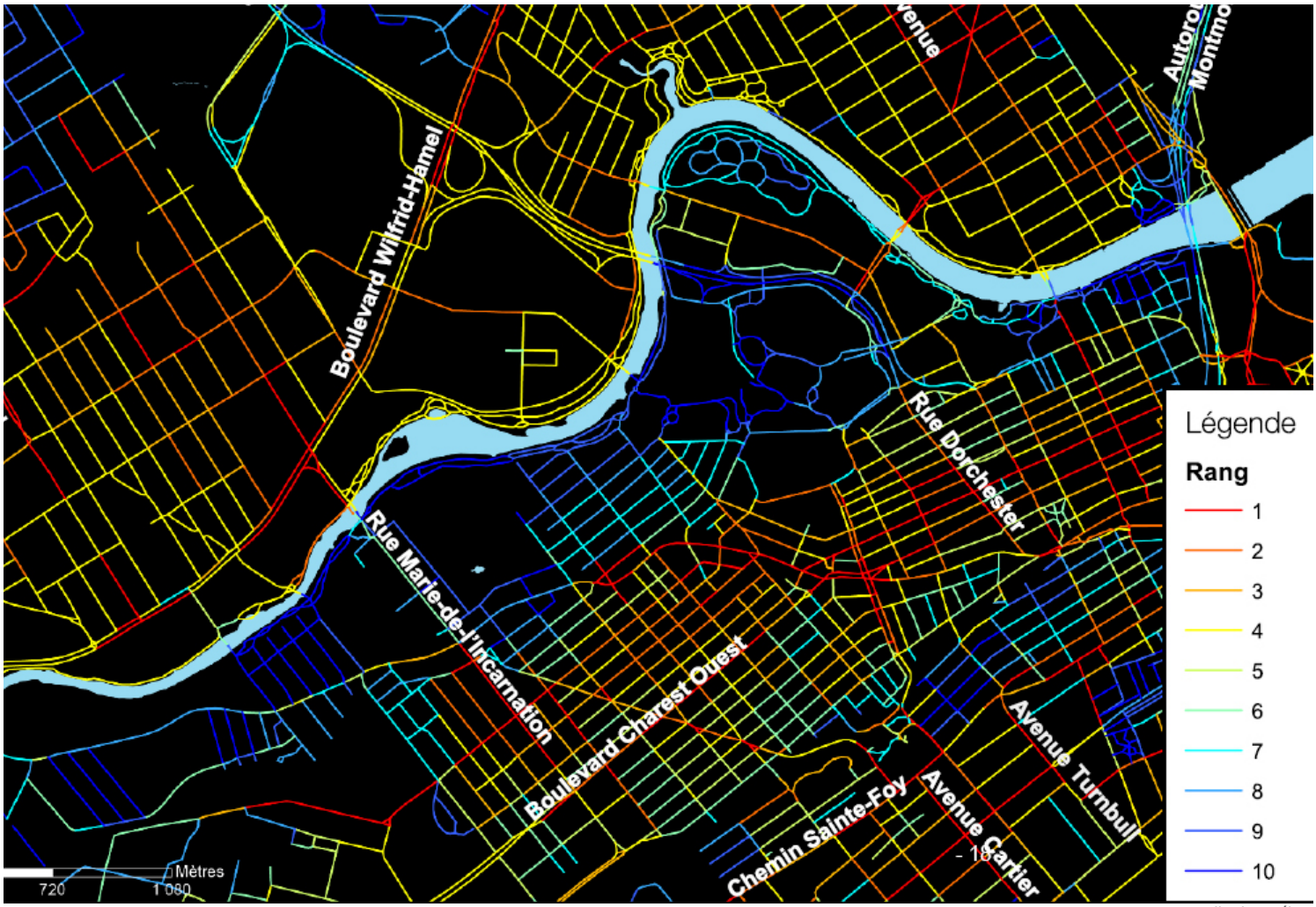


Ville de Québec

Une approche par analyse multicritère

La Ville a établi un partenariat avec un groupe de recherche mixte de l'Université Laval afin de développer un outil décisionnel qui lui permette d'adapter le concept des rues conviviales à sa réalité, et surtout pour établir les priorités d'intervention. Le résultat : un outil d'analyse multicritère cartographiée qui permet, sur la base de douze critères de base, de hiérarchiser les quelque 22 000 tronçons de rues de la ville de Québec selon leur potentiel d'atteinte des objectifs des rues conviviales. Un comité permanent de conception étudie ensuite les 25 % des meilleurs tronçons en y superposant 28 critères additionnels et en identifiant les interventions à mener. Un processus participatif permet ensuite d'assurer que les aménagements répondent aux besoins citoyens. Si des compromis doivent être faits pour prendre en compte les limites techniques et budgétaires, on aboutit malgré tout à des aménagements conviviaux qui contribuent à la santé globale des citoyens. Pour la Ville de Québec, un des principaux intérêts de ce nouvel outil d'analyse et de décision est qu'il offre une assise objective pour éliminer l'arbitraire du processus décisionnel, tout en étant transparent et axé vers la concertation.

Ville de Québec



Ville de Québec

Soutenir l'innovation par la conception participative et transitoire /

L'approche du Programme de rues piétonnes et partagées de Montréal

Le programme des rues piétonnes et partagées est un projet de mobilité, mais aussi de sociabilité et de rencontre.

Les terrasses Roy, Ville de Montréal

Présentation/ Marie-Hélène Armand / Conseillère en aménagement, Direction des transports, Ville de Montréal

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

À Montréal comme dans toutes les villes du Québec, le réseau routier occupe une impressionnante superficie dont l'usage est généralement monofonctionnel, dédié aux déplacements. Cet état de fait, plutôt que d'être perçu comme une fatalité, est désormais considéré comme une opportunité par la Ville de Montréal, qui souhaite explorer et révéler le potentiel humain des espaces, et faire en sorte que les rues soient des lieux vivants, et non de simples liens. C'est dans cette optique de redonner aux piétons la place qui leur revient que la Ville de Montréal a mis sur pied le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées, piloté par un laboratoire multidisciplinaire qui rassemble dix-huit professionnels de douze services différents de la Ville.

Les orientations de cette équipe interdisciplinaire sont de :

Tester des innovations à petites échelles, en allant rapidement vers le chantier pour multiplier les expériences;

Favoriser les espaces qui ont un fort potentiel d'appropriation sociale : noyaux villageois, espaces bordant un parc ou une institution, etc.

Diversifier les usages et les temporalités pour favoriser l'appropriation des lieux. L'espace piétonnisé peut ainsi servir de salon urbain, de jardin ou de salle de jeu.

Le programme des rues piétonnes et partagées est donc un projet de mobilité, mais aussi de sociabilité et de rencontre.

L'approche du Programme de rues piétonnes et partagées de Montréal

Pour s'adapter à chaque contexte local, un éventail de typologies est expérimenté, allant de la rue entièrement piétonne – ou l'on teste une certaine perméabilité pour les vélos – jusqu'à la « zone de rencontre », où la vitesse du transit automobile est réduite à 20 km/h pour faciliter l'appropriation de l'espace par les piétons. L'approche expérimentale adoptée par la Ville accorde un rôle central à la participation citoyenne. Plutôt qu'une manière d'obtenir l'acceptabilité sociale des projets, cette participation est nécessaire pour tester différents usages de l'espace, comprendre les bénéfices potentiels et réorganiser l'espace en conséquence. L'approche itérative et transitoire adoptée dans le cadre de ce programme pose aussi des défis de conciliation des attentes et intérêts de la multitude d'acteurs engagés à chacune des étapes.

En prenant part aux projets de rues piétonnes, tous ces acteurs développent cependant une expertise et une manière de travailler en concertation. Au cours des quatre premières années du Programme lancé en 2015, ce sont quinze projets de piétonnisation qui ont contribué à faire des quartiers montréalais des lieux de rencontre et de sociabilité.

aveune Park Stanley, Ville de Montréal

rue de Dijon, Ville de Montréal

Projet Bonaventure /
De l'autoroute au boulevard

Plutôt que de prolonger sa vie utile, la Ville de Montréal a choisi de la démolir, faisant maintenant place à un nouveau boulevard urbain au niveau du sol et à une séquence de lieux publics

Ville de Montréal

Présentation/ Pierre Sainte-Marie / Chef de division, Grands Projets — Portefeuille 4 Service des infrastructures, de la voirie et des transports

Texte/ Vincent Lacharité-Laframboise /adjoint administratif (Institut du Nouveau Monde)

Principale porte d'entrée du centre-ville depuis le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure construite sur pilotis en 1966 accommodait plus de 27 000 véhicules par jour, dont 1900 autobus. Plutôt que de prolonger sa vie utile, la Ville de Montréal a choisi de la démolir, faisant maintenant place à un nouveau boulevard urbain au niveau du sol et à une séquence de lieux publics de plus de 24 000 m2. Cette initiative audacieuse, entièrement pilotée par la Ville de Montréal et complétée en septembre 2017 tout en respectant le budget de 141,7 M$ CA et l'échéancier prévu, constitue le cœur du projet Bonaventure.

Trois objectifs ont guidé la conception du projet de réaménagement :

Créer une entrée de centre-ville à la fois prestigieuse, fonctionnelle et conviviale

Favoriser le retissage des quartiers adjacents, autant dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest

Soutenir le redéveloppement urbain par des interventions publiques stratégiques

MARS 2014

JUILLET 2016

AOÛT 2016

JANVIER 2017

SEPTEMBRE 2017

De l’autoroute au boulevard

La visite terrain organisée en clôture de la journée d’étude a permis aux participants d’en apprendre davantage sur la mise en œuvre du projet, de la planification à la clôture, sur l’intégration des différents modes de transport au sein d’un projet d’aménagement d’envergure ainsi que sur la démarche de conception de la séquence de lieux publics.

Ce qui distingue l'AUAMQ :

- Ce sont les municipalités qui sont membres.
- Autant de professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement que souhaité sont désignés par leur municipalité.
- Les thèmes des journées d'étude favorisent le partage d'expertises variées et sont axés sur le milieu municipal.
- Tarif réduit pour les membres.
- Les heures de formation sont reconnues par l'Ordre des urbanistes du Québec.

Prochaine activité :

Mai 2019 / Québec

Journée d'étude sur la place *des enfants dans l'action publique*

bady qb, Unplash

Surveillez la prochaine édition du bulletin URB/info et les prochaines activités de l'Association :

AUAMQ.QC.CA

AUAMQ