2016

COMPILATION

PROJETS NOVATEURS EN URBANISME

RU

Relève en urbanisme

Ordre des urbanistes du Québec

LA DÉMARCHE DE LA RELÈVE EN URBANISME

C'est avec plaisir que la Relève en urbanisme (RU) vous présente la deuxième édition de la compilation des projets novateurs.

Forte du succès de la première édition, la RU a choisi de continuer à proposer une sélection de projets novateurs à travers le Québec pour promouvoir les bonnes pratiques et inspirer les professionnels de l'urbanisme pour innover dans le domaine.

La RU est un comité de l'Ordre des urbanistes qui s'est donné pour mission d'intégrer la relève et d'animer le transfert des connaissances et des innovations entre les urbanistes et à travers les différents volets de l'urbanisme.

Cette compilation des projets novateurs propose des projets variés et singuliers. C'est un recueil de bonnes idées réalisées chez nous qui peuvent inspirer, ici ou ailleurs. Les projets ont été choisis pour leurs qualités novatrices, et les contacts associés à chacun permettent d'obtenir des renseignements supplémentaires et d'échanger entre professionnels.

Dix projets ont été sélectionnés, mais il existe de nombreux autres projets qui méritent que l'on s'y intéresse. Cette compilation des projets novateurs est une amorce pour promouvoir l'échange des savoirs, qui ne s'arrête pas aux projets cités.

LA DÉMARCHE DE LA COMPILATION

Pour cette compilation des projets novateurs 2016, le comité Améliorer la pratique a donc lancé un nouvel appel à projets pour permettre aux urbanistes du Québec de soumettre leurs projets novateurs.

Tout d'abord, le comité a admis les projets qui respectaient les critères d'admission, à savoir :

- Le projet doit avoir été complété ou être en cours de finalisation pour l'année 2016;
- Un urbaniste ou urbaniste stagiaire a travaillé sur le projet;
- La candidature est complète;
- Le projet est situé au Québec ou dans une province voisine.

Par la suite, les candidatures admises ont été soumises aux votes des membres actifs de la Relève en urbanisme lors d'une soirée dédiée. Tous les projets ont été présentés à l'aide du texte soumis par les porteurs de projets.

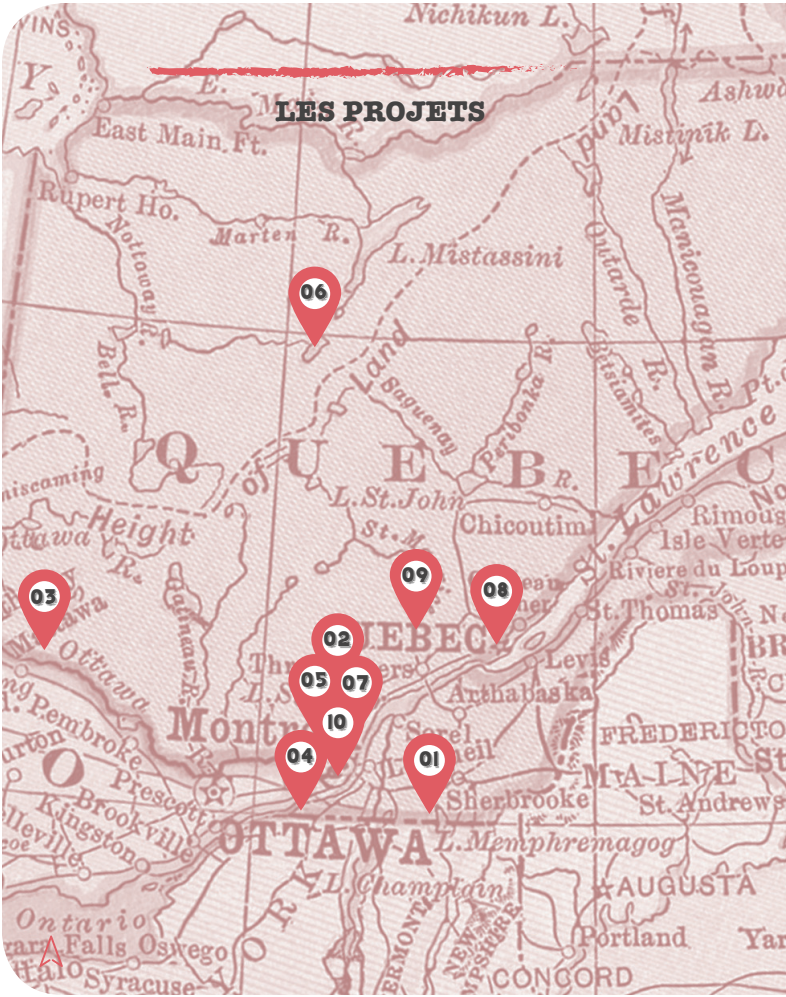
Les projets doivent être novateurs selon au moins un des trois aspects, soit le processus de réalisation, le résultat obtenu ou le transfert des connaissances générées par le projet. L'échelle de notation est la suivante :

- Pas novateur
- Peu novateur
- Assez novateur
- Très novateur

Les membres de la RU qui ont participé à un des projets soumis ou dont l'employeur est responsable du projet se sont abstenus.
Les votes ont été réalisés via une application mobile avec mot de passe durant la soirée et pendant les jours suivants. Nous avons ensuite sélectionné les 10 projets obtenant le meilleur pointage.

La RU remercie toutes les personnes qui ont soumis des projets!

LES PROJETS


Nichikun L.
East Main Ft.
Rupert Ho.
Marten R.
L. Mistassini
Mistinik L.
Mamiconagan R.
Ottarde R.
Bell R.
Saguenay
Chicoutimi
L. St. John
Rimous
Isle Verte
Riviere du Loup
St. Thomas
Levis
Arthabaska
Sorel
Sherbrooke
Pembroke
Prescott
Brockville
Kingston
OTTAWA
L. Memphremagog
L. Champlain
AUGUSTA
Portland
CONCORD
Oswego
Syracuse
Ontario
Height
Ottawa R.
Gatineau R.
Lauren
St. Lawrence
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10

01 PLAN ET RÈGLEMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE BROMONT
REPENSER LA RÉGLEMENTATION POUR PROTÉGER LES PAYSAGES

02 PROJET DE RUE PARTAGÉE DE DIJON DANS L'ARRONDISSEMENT DE MONTRÉAL-NORD
L'ÉNERGIE COLLECTIVE POUR CRÉER DES ESPACES PUBLICS HABITÉS

03 OPIAT EN OUTAOUAIS
UN INSTRUMENT CONCRET POUR ARRIMER LES TRANSPORTS ET L'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU PROJET URBAIN

04 GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR DES QUARTIERS VIABLES À CANDIAC
UN GUIDE ILLUSTRÉ DE LA FORME URBAINE POUR DES PROJETS DE QUALITÉ

05 PROJET DE REQUALIFICATION DU SECTEUR CHAMP-DE-MARS À MONTRÉAL
LA PLANIFICATION URBAINE À L'HEURE DE LA VILLE INTELLIGENTE ET CRÉATIVE

06 PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE CHIBOUGAMAU
LA NORDICITÉ AU CŒUR DE LA REVITALISATION URBAINE

07 PROJET ARPENT VERT ET RÉGLEMENTATION SUR LES TERRAINS VACANTS À MONTRÉAL
AIDER LA VILLE ET LES CITOYENS À CULTIVER ET À DONNER UNE ÂME AUX ESPACES VACANTS

08 AMÉNAGEMENT DE LA PLACETTE MAGUIRE À QUÉBEC
UNE DÉMARCHE DE CO-CONCEPTION

09 REVITALISATION DU QUARTIER SAINT-MARC À SHAWINIGAN
L'URBANISME PARTICIPATIF COMME LEVIER DE REVITALISATION

10 OUTIL DE RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE DANS L'ARR. SAINT-LAURENT
UN TRAITEMENT PRÉVENTIF CONTRE LA DÉPENDANCE À L'AUTO SOLO

01 PLAN ET RÈGLEMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE BROMONT

REPENSER LA RÉGLEMENTATION POUR PROTÉGER LES PAYSAGES

Pour la révision de son plan d'urbanisme, la Ville de Bromont souhaitait valoriser son patrimoine naturel et paysager en sortant des méthodes conventionnelles de planification. La municipalité a donc remodelé son plan d'urbanisme en se basant sur les principes du « *Form-based code* ».

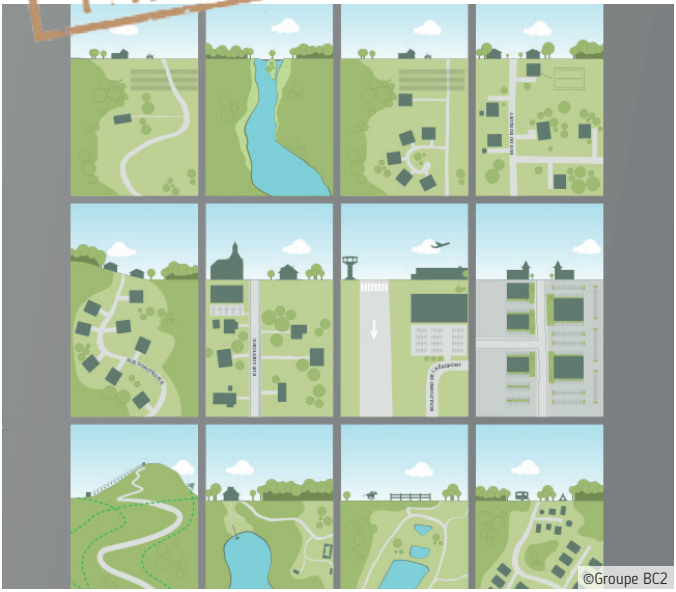
Les « Aires de paysage » comme nouvelle base d'aménagement

Ce nouveau plan d'urbanisme est structuré autour de deux concepts : les « Aires de paysage » et les « Plans directeurs d'aménagement ». Les premières sont des portions du territoire dotées de caractéristiques typomorphologiques communes qui constituent les paysages patrimoniaux de Bromont. Des objectifs spécifiques d'aménagement y sont établis. À titre d'exemple, la catégorie « périvillageoise de montagne (desservie) » a comme objectifs le développement d'un produit immobilier rendu unique par l'offre d'une diversité d'habitations desservies par des installations de plein air, alors que la catégorie « périvillageoise de montagne (non desservie) », bien qu'établie dans le même type d'environnement, vise une faible densité dans une perspective de conservation environnementale. De leur côté, les « Plans directeurs d'aménagement » sont des aires de paysages uniques qui font l'objet d'une planification urbaine particulière.

Pour mettre en œuvre ces nouveaux principes d'aménagement, il a fallu adapter ces concepts aux outils conventionnels que sont les règlements d'urbanisme. C'est pourquoi les règlements de zonage ont été révisés pour être simplifiés, et ce, en fonction des aires de paysages identifiées. Par exemple, l'affichage est dorénavant géré par aire de paysage et non uniquement par type d'enseigne. Par ailleurs, le règlement sur les PIIA s'arrime complètement au plan d'urbanisme et détermine pour chaque aire des critères d'évaluation des projets, tels que la qualité, la performance énergétique ainsi que la durabilité des nouveaux projets.

Cette manière de concevoir les plans d'urbanisme est nouvelle au Québec, et cette expérience à Bromont est un des premiers exemples locaux en la matière, ouvrant la porte aux autres municipalités souhaitant passer à un « *Form-based code* ». Il s'agit d'un modèle particulièrement pertinent pour les municipalités rurales cherchant de nouveaux outils pour protéger leurs paysages traditionnels.

PAYSAGE



©Groupe BC2

CONTACT

Steve Potvin, urbaniste
Directeur principal
514 507-3600
spotvin@groupebc2.com

Jean-François L. Vachon, urbaniste
Directeur de l'urbanisme, de la planification et du développement durable
jf.vachon@bromont.com | 450 534-2021

02

PROJET DE RUE PARTAGÉE DE DIJON DANS L'ARRONDISSEMENT DE MONTRÉAL-NORD

L'ÉNERGIE COLLECTIVE POUR CRÉER DES ESPACES PUBLICS HABITÉS

Dans un secteur dépourvu d'espaces publics de qualité et pourtant fréquenté par un grand nombre d'usagers, le secteur communautaire et les citoyens se sont mobilisés pour transformer une rue en un espace de rencontre, d'amusement et de réappropriation collective.

Le Corridor vert des cinq écoles est un projet porté par plusieurs intervenants de Montréal-Nord. Sur un territoire d'un demi-kilomètre carré se concentrent cinq écoles, deux parcs, un aréna, une bibliothèque et une salle de spectacles. Chaque jour, près de 6000 écoliers, enseignants, parents, fréquentent le secteur en plus des nombreux usagers des parcs et de l'aréna.

Malgré ce fort potentiel, les espaces publics étaient peu investis par la population : cette zone souffre d'un manque de végétation et d'une absence de connexions entre chacun de ses pôles. L'aménagement déficient du secteur se faisait particulièrement sentir dans ce quartier qui connaît un niveau de défavorisation matérielle et sociale plus élevé que la moyenne.

Une stratégie participative d'animation urbaine

L'arrondissement s'est appuyé sur la concertation avec le milieu dès les étapes initiales de conception, dans une perspective de cocréation. Les deux commissions scolaires ainsi que la Société de verdissement du Montréal métropolitain (SOVERDI) ont joué un rôle de premier plan dans le processus.

Un des principaux projets du Corridor vert est la mise en place d'une rue partagée sur la rue Dijon. Cette rue souffrait particulièrement d'un manque d'animation. Durant trois séances de consultations, l'ensemble du milieu a développé un concept pour donner vie à cet espace, notamment grâce à un mobilier urbain en partie construit par les élèves de l'école voisine.

Trois tronçons de la rue Dijon seront transformés graduellement en rue partagée. Chaque année, des installations temporaires et ludiques seront déployées sur un tronçon et seront remplacées l'année suivante par des aménagements permanents. Les installations seront ainsi déplacées de manière graduelle dans le but d'insuffler une nouvelle énergie aux tronçons de la rue Dijon. Tout ceci a permis de mettre au monde un projet innovant pour la communauté : un espace dédié aux familles avec des aménagements ludiques et une foule d'activités estivales.

URBANISME TACTIQUE

© Arr. Montréal-Nord, Convercité, Pépinière et co. et Un itinéraire pour tous

CONTACT

Stéphanie Lavigne, urbaniste
Conseillère en aménagement à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
stephanie.lavigne@ville.montreal.qc.ca
514 328-4000 poste 5581

03

OPIAT EN OUTAOUAIS

UN INSTRUMENT CONCRET POUR ARRIMER LES TRANSPORTS ET L'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU PROJET URBAIN

L'OPIAT (Outil de planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports) est un outil qui permet de comparer différents scénarios d'un projet en évaluant leur cohérence avec les principes inhérents au développement d'une collectivité durable. Il est destiné aux urbanistes et planificateurs dans le domaine des transports.

L'OPIAT semble être un des premiers outils de planification intégrée permettant aux urbanistes et planificateurs d'identifier les externalités d'un projet de transport afin de favoriser une prise de décisions éclairée, dans une perspective d'aménagement durable du territoire. La liste de contrôle constitue la première partie de l'outil et permet de vérifier si l'urbaniste ou le planificateur a toutes les informations nécessaires à l'évaluation des scénarios. La deuxième partie de l'outil, la grille d'évaluation, a pour but de déterminer le niveau de cohérence du projet avec les directives locales à suivre en aménagement du territoire et ainsi de discriminer les scénarios entre eux.

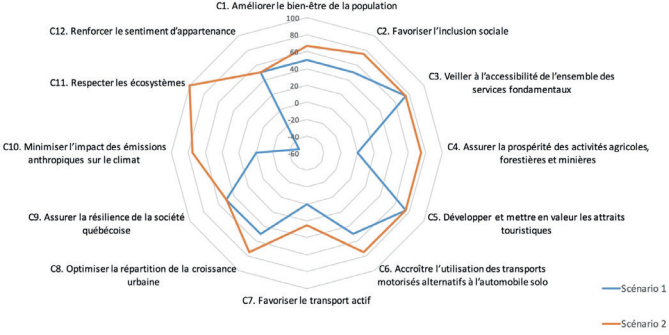
Une analyse des projets de transports à la lumière de l'aménagement

Concernant la conception de l'OPIAT, s'inscrivant dans un essai de fin de maîtrise en environnement, il a été réalisé en collaboration avec le service de planification de la Direction de l'Outaouais du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et l'Université de Sherbrooke. Le contenu technique de l'OPIAT repose sur une revue de la littérature de 33 documents de planification produits par des entités provinciales et de la région de l'Outaouais. Il s'inspire également de documents modèles à ce sujet tels qu'Objectifs Écoquartiers de Vivre en Ville ou encore Pour des villes à échelle humaine de Jan Gehl. De ce fait, les sources consultées ont permis d'élaborer des critères novateurs en ce qui concerne la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire.

Dans une perspective de partenariat et de coopération régionale, des ateliers de travail ont été mis en place avec des représentants de collectivités de l'Outaouais telles que les MRC, Vivre en Ville ou encore le Centre de gestion des déplacements Mobi-O. Les participants ont chaleureusement accueilli l'outil et ont salué la démarche. En somme, cet outil illustre un premier pas concret en matière de planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire au Québec. Il serait intéressant que cette démarche se propage dans l'ensemble du Québec afin d'optimiser le partage des connaissances dans le domaine de l'urbanisme.

AIDE À LA DÉCISION

ÉVALUATION DU NIVEAU DE COHÉRENCE DES SCÉNARIOS AVEC LES COMPOSANTES DE L'OUTIL



© Marion Maurin

CONTACT

Marion Maurin, M. Env.
maurin.mk@gmail.com
819 210-0993

Jean-Michel Séguin, urbaniste stagiaire
Professionnel en planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports
jean-michel.seguin@transports.gouv.qc.ca
819 772-3107, poste 331

04

GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR DES QUARTIERS VIABLES À CANDIAC

UN GUIDE ILLUSTRÉ DE LA FORME URBAINE POUR DES PROJETS DE QUALITÉ

La Ville de Candiac a innové en adoptant une réglementation d'urbanisme de type « *Form-based code* », soit un guide illustré et orienté vers la forme urbaine, parmi les premiers au Québec. Ce document a une portée réglementaire pour des secteurs précis de la municipalité ciblés pour du développement de type TOD. Grâce à son format simple et illustré, il a été possible de traduire fidèlement les intentions formulées par les citoyens lors des consultations publiques.

Une réglementation qui met en valeur l'interface public/privé

Ce guide d'aménagement mise sur l'aspect vécu de la ville. Il transforme les contraintes imposées en précisant les attentes « qualitatives ». Des mesures sont mises en place afin de favoriser des quartiers à échelle humaine : obligation de créer un front bâti sur le domaine public, imposition de faibles marges de recul avant et exigence d'aménager un rez-de-chaussée de grande hauteur muni de généreuses ouvertures.

Exprimé à l'aide d'illustrations, le guide devient un outil pédagogique qui permet à la Ville de tenir un discours clair et cohérent avec les promoteurs et les citoyens. Flexible en matière de zonage, cette réglementation demeure très précise quant à la forme urbaine. Elle reconnaît le caractère évolutif de la ville en termes d'usages : la variable déterminante n'est plus la fonction d'un espace, mais bien sa morphologie. Une telle approche permet d'agir plus efficacement en faveur d'une ville répondant à l'imaginaire de ses concepteurs, professionnels comme citoyens, en produisant des représentations plutôt que des normes chiffrés, parfois contournables.

Ce « *Form-based code* » est composé de fascicules, qui abordent respectivement six composantes déterminantes pour la création de quartiers viables : 1) rues et liens, 2) espaces publics, 3) îlots et lots, 4) typologies bâties, 5) aménagements extérieurs et 6) aménagement durable et innovation. Une matrice permet d'associer les composantes urbaines aux zones définies par le zonage. Cette approche « à la carte » offre l'avantage d'être applicable à tout territoire. En somme, le guide d'aménagement a été conçu avec l'objectif d'être transposable et adaptatif, notamment aux autres municipalités souhaitant développer des secteurs plus denses et harmonieux. Il faudra encore quelques années avant de pouvoir évaluer la portée de ce changement d'approche avec les développeurs immobiliers. Ce guide constitue néanmoins un cadre rigoureux pour assurer la cohérence des actions et décisions futures.

CONTACT

Francis Lepage, urbaniste et associé écologique LEED
Chargé de projets spéciaux, Ville de Candiac
flepage@ville.candiac.qc.ca
450 444-6348

05

PROJET DE REQUALIFICATION DU SECTEUR CHAMP-DE-MARS À MONTRÉAL

LA PLANIFICATION URBAINE À L'HEURE DE LA VILLE INTELLIGENTE ET CRÉATIVE

En prévision de son 375e anniversaire, la Ville de Montréal souhaite réparer la coupure dans le tissu urbain occasionné par l'autoroute Ville-Marie. Face à cette problématique, la Ville a lancé une démarche de requalification urbaine. Le « projet Secteur Champ-de-Mars » vise à mettre en valeur un réseau d'espaces publics de grande qualité, à retisser les liens entre le secteur du centre-ville et le Vieux-Montréal et à atténuer le caractère autoroutier du secteur.

Le projet intègre activement le citoyen dans toutes les étapes du processus de conception et de mise en œuvre. Le procédé est notable, car il est significatif du changement de paradigme de l'urbanisme opérationnel. En effet, la démarche, éprouvée dans les processus d'écriture des documents de planification ou dans la mise en place de projets d'urbanisme tactique, l'est moins pour des projets d'urbanisme opérationnel d'une telle ampleur.

Intégrer les citoyens dans la réflexion d'aménagement

L'implication citoyenne a permis d'identifier plusieurs enjeux liés à l'appropriation du secteur par les usagers, à la convivialité des liens de mobilité, à la qualité de l'aménagement urbain, à la mise en valeur d'un patrimoine riche et diversifié et à la mise en valeur des paysages monumentaux. De ces enjeux découlent les grands objectifs qui reflètent les aspirations et les valeurs de la communauté :

FAVORISER la participation citoyenne;
CRÉER un réseau d'espaces publics accueillants, animés et plus verts;
TISSER des liens avec les autres quartiers;
AMÉLIORER l'animation urbaine et la cohabitation entre les différents usagers de l'espace public;
ATTÉNUER l'ambiance autoroutière et bonifier les parcours piétonniers;
METTRE en valeur le patrimoine urbain.

La participation citoyenne, jalonnée par deux ateliers de coconception, a été étirée dans le temps après le premier évènement grâce à une plateforme interactive ouverte sur une période de quelques semaines. Ce temps de sollicitation a été établi pour maximiser le nombre de participants tout en conservant le caractère ponctuel et attrayant du processus. Cette démarche itérative a permis de mettre à profit le potentiel créatif des citoyens et l'expertise municipale. Dans un contexte organisationnel semblable, elle pourrait être répétée pour mettre en œuvre d'autres projets urbains ambitieux afin de rallier les volontés politiques, les aspirations citoyennes et l'expertise professionnelle.

PARTICIPATION CITOYENNE

© Ville de Montréal

CONTACT

Claude Laurin, architecte
Chef de division, Division des projets urbains, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
514 872-6651

06

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE CHIBOUGAMAU

LA NORDICITÉ AU CŒUR DE LA REVITALISATION URBAINE

À travers la planification de son centre-ville, Chibougamau a la volonté de redéfinir et d'affirmer l'identité de sa communauté : celle d'une communauté forte de sa nordicité, appartenant à une ville centre du nord du Québec. Située au nord du 49e parallèle, Chibougamau se démarque par son urbanité insulaire au cœur de la forêt boréale. La ville est située au carrefour de plusieurs cultures et communautés. Toutefois, Chibougamau est confrontée à un défi d'attraction et de rétention de nouveaux arrivants. Le conseil municipal a donc décidé de miser sur l'identité unique de la ville, à la fois nordique et urbaine. De ce pari est née son image de marque « Chibougamau, latitude nordique », ainsi que le projet de revitalisation de son centre-ville « Chibougamau, le centre-ville du Nord ».

Sur la base des résultats d'un sondage ayant rassemblé plus de 800 répondants et par diverses rencontres avec des acteurs clés, la municipalité a développé une vision d'aménagement s'appuyant sur la volonté des citoyens d'apprivoiser l'hiver à travers l'aménagement urbain.

L'aménagement nordique comme nouveau principe de développement

La Ville s'est inspirée des meilleures pratiques en aménagement nordique, notamment la vision stratégique d'Edmonton visant à en faire un chef de file des villes d'hiver, les déplacements hivernaux actifs dans les villes scandinaves, les pistes multifonctionnelles hivernales d'Anchorage, etc.

Chibougamau fait donc le pari de l'audace avec le concept d'aménagement proposé dans le PPU. Il se décline en trois axes: « Pôle du nord », « Chaleureuse nordicité » et « De nature urbaine ». L'accent est mis sur la revitalisation des fonctions commerciales et récréatives en toute saison. Une originalité majeure : les rues et les espaces publics seront conçus pour demeurer animés (facilitation des déplacements doux, travail sur les espaces publics, etc.) et pour être convertibles avec une « version été » et une « version hiver ». Cela passe notamment par l'implantation d'une piste cyclable multifonctionnelle quatre saisons en plein centre-ville, par des avancées de trottoir facilitant le déneigement, des terrasses ou encore un design saisonnier avec des bacs à fleurs en été et des statues de glaces et des foyers l'hiver. Au centre de cette réalité, l'interculturalité ; le design des espaces et du mobilier intégrera les références symboliques de la communauté Cri, dans une volonté de permettre l'appropriation des espaces par tous et ainsi le rapprochement entre autochtones et Jamésiens.

© L'Atelier Urbain

CONTACT

Patrick Lachapelle, urbaniste
Chargé de projets en urbanisme, Ville de Chibougamau
patrickl@ville.chibougamau.qc.ca
418 748-2688, poste 2284

07

PROJET ARPENT VERT ET RÉGLEMENTATION SUR LES TERRAINS VACANTS À MONTRÉAL

AIDER LA VILLE ET LES CITOYENS À CULTIVER ET À DONNER UNE ÂME AUX ESPACES VACANTS

Lande est un collectif qui vise à aider les communautés à faire des espaces vacants des espaces de vie, de renouveau et d'amélioration de l'environnement urbain. À l'échelle de chaque projet, Lande est là pour aider les citoyens à surmonter chaque obstacle administratif et logistique.

La première action de l'OBNL a été la mise place d'une plateforme Internet participative permettant aux Montréalais de localiser les terrains vacants. Plus d'une centaine de terrains ont ainsi été recensés. Cette collecte d'informations a permis de sensibiliser le grand public et les élus au grand nombre d'espaces vacants sur le territoire et permet de démontrer le potentiel du projet de réhabilitation, sa portée écologique, économique et sociale pour l'ensemble de la ville.

L'action conduite à travers la réglementation et le projet

Lande a proposé à la Ville de Montréal une marche à suivre pour l'aménagement ou l'animation des terrains municipaux vacants. Ce règlement sur les terrains publics vacants se base sur l'idée fondatrice de Lande selon laquelle les citoyens doivent pouvoir se réapproprier les espaces vacants. L'intérêt est triple : l'espace perdu peut être valorisé, les aménagements sont une réponse adaptée aux besoins du quartier et de sa population et cette démarche collective participe à la création de communautés vivantes, inclusives et solidaires. Les points clés du règlement sont la désignation dans les équipes municipales d'un interlocuteur pour les citoyens sur les questions de réappropriation des terrains vacants; la mise en place d'un projet pilote et, comme but final, la rédaction d'un règlement-cadre pour l'intervention dans les terrains publics vacants.

À une échelle plus locale, Lande intervient comme facilitateur et accompagnateur des initiatives de quartier, comme pour le projet Arpent Vert, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.Un terrain vacant, renommé Arpent Vert par le collectif citoyen qui l'a réinvesti, est désormais un site d'agriculture urbaine. Grâce à l'obtention d'un permis d'occupation et à l'octroi de subventions, le terrain a pu être nettoyé, réaménagé avec un mobilier temporaire et des plantations. Le site est désormais porté par un groupe ouvert de citoyens engagés. Le groupe s'agrandit par une présence active sur les réseaux sociaux, où les habitants du quartier peuvent échanger de l'information.

ESPACE VACANT

© Lande

CONTACT
Maude Ladouceur, urbaniste
info@landemtl.com
514 569-5927

08

AMÉNAGEMENT DE LA PLACETTE MAGUIRE À QUÉBEC

UNE DÉMARCHE DE CO-CONCEPTION

La placette Maguire est un exemple d'urbanisme éphémère qui se distingue par la démarche employée pour l'élaboration de son design. Cette placette est située sur l'avenue Maguire à Québec.

Le projet est né tout d'abord de la volonté d'utiliser l'espace sous exploité du parvis de la bibliothèque Charles-Blais. La placette entre dans le cadre du projet de dynamisation de l'artère commerciale qu'est l'avenue Maguire.

Une démarche de conception doublement originale

S'il a été dans un premier temps le projet de l'équipe municipale, l'aménagement de la placette s'est fait en concertation avec les riverains du quartier et autres acteurs locaux concernés. Des ateliers ont été mis en place pour que résidents, commerçants, employés municipaux et employés de la bibliothèque puissent se projeter et imaginer un design tout en tenant compte des réalités temporelles et budgétaires du projet. Ces ateliers ont permis la participation d'une trentaine de personnes.

L'aménagement a pu être conçu et réalisé en un temps relativement court compte tenu du processus de concertation citoyenne qu'il a impliqué : la concertation a eu lieu fin avril et, deux mois plus tard, la placette était inaugurée. Cette rapidité est due en grande partie à la démarche collaborative mise en place par la Ville pour l'ensemble du projet. La conception, incluant l'élaboration et l'animation de la consultation publique, ainsi que la réalisation ont été suivies par le même groupement. Durant tout le processus d'aménagement, les équipes municipales et les membres du collectif ont donc travaillé de concert, tant sur l'approche participative que sur la réalisation en elle-même. Le but de la démarche était de dépasser la relation client-consultant pour permettre une synergie des deux équipes.

Afin de nourrir les prochaines démarches de conception, la réception et l'usage des citoyens de la placette ont été méthodiquement observés. Les résultats de cette évaluation seront exploités dans la conception de réalisations futures, afin de donner des retombées durables à ce projet de nature éphémère.

LIEU DE RENCONTRE

© Atelier Le Banc

CONTACT

Alejandra de la Cruz
Designer urbain, Associée à L'Atelier Le Banc
a.delacruz@atelierlebanc.ca
418 264-2930

09

REVITALISATION DU QUARTIER SAINT-MARC À SHAWINIGAN

L'URBANISME PARTICIPATIF COMME LEVIER DE REVITALISATION

En 2015, la Ville de Shawinigan a expérimenté des méthodes d'urbanisme participatif et d'enquête sur le terrain avec le soutien du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM). Forte des compétences acquises avec ce soutien, la Ville entame à l'automne 2015 une démarche similaire pour la revitalisation du quartier Saint-Marc. Il s'agit d'un quartier dont la forme urbaine est favorable aux déplacements actifs, en plus d'être doté d'un tissu communautaire dynamique, mais qui ne dispose pas des attraits d'un environnement urbain convivial. Il est caractérisé par une population défavorisée, des îlots de chaleur urbains et des espaces publics et privés sous-utilisés.

Les citoyens œuvrent à la revitalisation du quartier

Dans ce projet de revitalisation, les professionnels de la Ville souhaitent acquérir de nouvelles compétences dans l'analyse des besoins des citoyens et planifier les aménagements de manière participative. Un diagnostic du secteur, accompagné de solutions d'aménagements pour certaines rues et certains espaces du quartier, sera déposé. Plusieurs activités et livrables ont été réalisés, dont un atelier de travail citoyen permettant de raffiner l'analyse du territoire, de confirmer certains lieux d'intervention prioritaires et de développer une ébauche de vision d'avenir pour le quartier.

Un audit de potentiel piétonnier a été réalisé sur la rue Saint-Marc, colonne vertébrale du quartier. Les résultats permettent déjà d'identifier des recommandations réalistes en vue de son réaménagement. De plus, une nouvelle méthode d'inventaire des stationnements est en cours d'expérimentation. Les résultats permettront d'évaluer l'utilisation de ces espaces, afin d'en transformer certains en lieux de rencontre et de détente pour les gens du quartier et les visiteurs.

Enfin, un appel à projets d'urbanisme tactique à l'intention des citoyens est en cours. En plus de développer des projets d'aménagements originaux pour le quartier avec les citoyens, ce projet permet de développer des liens entre la Ville et le milieu communautaire et d'améliorer le travail interservices au sein de la municipalité. En effet, de nouvelles méthodes et de nouveaux processus de gestion de projets sont en cours d'acquisition par les équipes de la Ville afin qu'elles puissent développer leur propre culture d'urbanisme participatif pour la transformation durable de leur territoire.

URBANISME PARTICIPATIF

© Odile Craig (CEUM)

CONTACT

Suzanne Marchand, urbaniste
Directrice du Service de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Shawinigan
smarchand@shawinigan.ca
819 536-7200

OUTIL DE RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE DANS L'ARRONDISSEMENT SAINT-LAURENT

UN TRAITEMENT PRÉVENTIF CONTRE LA DÉPENDANCE À L'AUTO SOLO

La dépendance à l'automobile constitue aujourd'hui un enjeu prioritaire à travers le monde. À la lumière des principes du développement durable, l'arrondissement de Saint-Laurent a émis pour la première fois à Montréal un plan de gestion des déplacements (PGD) pour les demandes de permis de construction ou de certificats d'autorisation concernant les projets non résidentiels générant plus de 100 cases de stationnement.

Cette initiative a été possible grâce à la collaboration étroite avec MOBA et le Centre de gestion des déplacements (CGD) de l'ouest métropolitain. Les CGD du Québec sont mandatés par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour réaliser ces PGD.

La mobilité durable au service de tous

Le PGD est un outil de gestion de la demande en transport et s'adresse aux employeurs qui sont de grands générateurs de déplacements. Cette nouvelle mesure a comme objectifs la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la dépendance à l'automobile, deux enjeux sur lesquels les municipalités sont appelées à se positionner et à agir. Elle se distingue d'ailleurs des plans de gestions habituellement recommandés en utilisant comme critère non pas le nombre de déplacements générés, mais le nombre de places de stationnement construites.

Cette réglementation exige des employeurs de prévoir des mesures minimales de diminution de l'auto solo, à la fois dans la conception du bâtiment (ex. : installation d'un stationnement pour vélos couvert et sécurisé) ainsi que dans les gestions des usagers (ex. : rabais aux employés sur les titres de transport collectif). Cette réglementation a aussi pour avantage de mener les entreprises à réfléchir en amont à leurs besoins en matière de transport, dès la construction, en plus de s'adapter à l'évolution des besoins en matière de transports alternatifs, puisque le plan doit être révisé aux trois ans.

© Ville de Montréal

CONTACT

Josiane Paradis, urbaniste stagiaire
Chargée de projet en transport durable chez MOBA
Josiane.paradis@moba-cgd.com
514-855-6000 poste 4824

ESPACE VACANT

PARTICIPATION CITOYENNE

LIEU DE RENCONTRE

AIDE À LA DÉCISION

FORM-BASED CODE

MORDICITÉ

MOBILITÉ DURABLE

URBANISME PARTICIPATIF

URBANISME TACTIQUE

PAYSAGE

Pour toute information supplémentaire sur les projets, nous vous invitons à communiquer avec les personnes-ressources identifiées. Elles sont disposées à partager leur expérience avec vous. En préparant la Compilation, nous avons réalisé à quel point il y a des projets inspirants ici même! Nous devons être fiers de nos accomplissements et les promouvoir afin de créer un effet d'entraînement positif. Nous félicitons donc tous les professionnels qui entreprennent des projets novateurs et qui contribuent, à leur façon, à améliorer la pratique.

En terminant, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont déposé une proposition de projet, ainsi que ceux et celles qui ont contribué à la réalisation de cette deuxième compilation.

CRÉDIT

Réalisation : sous-comité Amélioration des pratiques
Caroline Beaucage, urbaniste stagiaire
Justine Baudart
Claudie Eustache
Louis-Michel Fournier, urbaniste
Clémentine Hervé
Attieh Mansouri, urbaniste stagiaire
Stéphanie Rocher, urbaniste

Graphisme
Stéphanie Rocher

Ordre des
Urbanistes du
Québec