2019

COMPILATION

PROJETS NOVATEURS EN URBANISME

RU
Relève en urbanisme

LA DÉMARCHE DE LA RELÈVE EN URBANISME

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

Forte du succès des éditions précédentes, la RU vous propose une sélection de projets novateurs à travers le Québec afin de promouvoir les bonnes pratiques et d'inspirer les professionnels de l'urbanisme à innover dans le domaine.

La RU est un comité de l'Ordre des urbanistes qui a pour mission d'intégrer la relève et d'améliorer le transfert des connaissances entre les urbanistes à travers les différentes sphères de l'urbanisme.

Cette compilation de projets variés et singuliers constitue un recueil de bonnes idées réalisées chez nous qui peuvent inspirer, ici ou ailleurs. Les contacts associés à chacun permettent d'obtenir des renseignements supplémentaires et d'échanger entre professionnels.

Sept projets ont été sélectionnés, mais il en existe de nombreux autres qui méritent que l'on s'intéresse à eux. Cette compilation de projets novateurs se veut une amorce pour promouvoir l'échange des savoirs, qui ne se limite pas aux projets cités.

LA DÉMARCHE DE LA COMPILATION

Pour cette compilation des projets novateurs 2019, l'équipe de projet Améliorer la pratique a lancé un nouvel appel à projets pour permettre aux urbanistes du Québec de soumettre leurs projets d'avant-garde.

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

- le projet a une actualité en 2019 ;
- un urbaniste ou un urbaniste stagiaire a travaillé sur le projet ;
- la candidature est complète ;
- le projet est situé au Québec ou dans une province ou un État voisin.

Par la suite, les onze candidatures admises ont été analysées par un comité de sélection. La RU s'est assurée que les membres du comité, des professionnels de la relève, soient indépendants et n'aient aucun conflit d'intérêts avec l'ensemble des projets soumis. Toutes les candidatures ont été évaluées à l'aide du texte soumis par les porteurs de projets.

Pour être retenus, les projets devaient être novateurs selon au moins l'un des trois aspects suivants : le processus de réalisation, le résultat obtenu ou le transfert des connaissances générées par le projet.

Même si seulement sept projets figurent dans la compilation, nous tenons à souligner la qualité des autres projets soumis.

THÉMATIQUE 2019

URBANISME *vs* ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles et leurs aspirations à vivre de façon inclusive, en toute liberté et de façon autonome, font partie intégrante des défis à relever par les urbanistes.

Bien que cette réalité ait été moins considérée dans le passé, de nombreux praticiens prennent conscience de cette nécessité aujourd'hui. Estimant que les professionnels de l'aménagement sont d'importants créateurs de nos milieux de vie, l'impact de leurs décisions en matière de réglementation ainsi que dans l'élaboration et la réalisation de projets d'aménagement peuvent avoir des répercussions majeures sur l'inclusion de tous.

En effet, de nombreux aménagements réalisés par le passé ont eu des répercussions qui se ressentent encore aujourd'hui. Il suffit de penser à des quartiers entiers sans trottoir ou sans bateau-pavé permettant la circulation sécuritaire des parents avec poussettes ou des personnes en fauteuil roulant, ou encore à des rues entières bordées de bâtiments à demi sous-sol limitant les entrées accessibles de plain-pied.

Tout le monde, sans exception, expérimente dans son quotidien des obstacles au sein des aménagements qui l'entournent. En tant que créateur de milieux de vie, l'aménagiste a le pouvoir d'éviter ou d'éliminer ces obstacles qui, mineurs pour une personne, deviennent imposants pour une autre. Comme professionnel de l'aménagement, il y a un rôle à prendre, une responsabilité de créer des lieux accessibles, sécuritaires et agréables pour tout un chacun. D'ailleurs, un aménagement qui s'avère essentiel pour une personne ayant une déficience motrice ou visuelle, par exemple, profite souvent à l'ensemble de la population.

C'est pourquoi, le comité de la Relève en urbanisme promeut cette année les projets novateurs qui implémentent la notion d'accessibilité universelle à leur façon au travers de leurs réalisations. En d'autres mots, des projets favorisant la participation ou l'usage de tous, de la même manière, et ce, sans distinction des capacités des gens.

Prenez le réflexe « accessibilité universelle » dans votre pratique et inspirez-nous !

RETOUR SUR LA PRATIQUE

REVISITONS UN PROJET DE LA COMPILATION 2015

Dans un souci d'amélioration continue, les professionnels d'aujourd'hui peuvent apprendre des erreurs et des bons coups de leurs homologues. Le partage de ces connaissances offre un enrichissement à la fois pour le professionnel et la profession elle-même. Cette stratégie s'applique également lors de la mise en œuvre d'un projet, quel qu'il soit. Le « monitoring » offre donc une évaluation des avancées réalisées, des actions posées en vue d'une pérennisation.

C'est dans cet esprit de rétrospection que la RU désire revisiter certains projets des compilations antérieures de projets novateurs. Qu'ils soient positifs ou négatifs, on cherche à mettre de l'avant les points de vue des concepteurs lors de la réalisation des projets. Ainsi, pour la compilation 2019, la RU présente ce résumé de l'échange tenu sur un des premiers projets novateurs de la compilation 2015, soit le plan directeur de transport actif (PDTA) de la Ville de Chelsea.

L'entretien met en lumière l'expérience de monsieur Ronald Rojas, directeur du Service des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire de la Ville de Chelsea.

Une fois que cette politique a été adoptée, comment s'est-elle appliquée de façon concrète ?

Après l'adoption du PDTA, nous avons été en mesure de réaliser ou d'entamer plusieurs projets, par exemple :

- Certains tronçons du sentier communautaire sont déjà complétés et, cette année, nous devrions parfaire la surface sur l'ensemble du sentier. Il y a eu plusieurs défis à relever pour la réalisation de cet axe principal de transport actif de la municipalité.
- Les accotements de la route 105, qui traverse Chelsea du nord au sud, ont été élargis afin de permettre aux cyclistes et aux marcheurs de les utiliser pour leurs déplacements.
- Plusieurs sentiers de quartier ont été aussi aménagés pour faciliter les déplacements des résidents dans leurs secteurs. Le fait de connecter l'école, les parcs et le réseau de sentiers représente un atout pour les quartiers.

Une mise à jour de cette politique est envisagée. Qu'est-ce qui motive cette mise à jour et à quel niveau souhaitez-vous apporter des modifications ?

Depuis l'approbation du PDTA par le conseil municipal, le plan est devenu un outil de consultation incontournable lors de la prise de décision. Automatiquement, lorsqu'un projet de lotissement est déposé, le Service des loisirs consulte le plan et établit les orientations pour le développement avec des sentiers, des pistes cyclables et des parcs. Même si, auparavant, ce processus existait déjà, l'arrivée du plan a permis de donner une vision d'ensemble à la municipalité concernant le transport actif.

Cependant, certains éléments doivent être mis à jour et davantage valorisés, par exemple la connectivité du réseau, et il faut mieux définir les responsabilités des développeurs, rétablir des priorités, améliorer le processus décisionnel et développer davantage le composant de sécurité.

Si vous pouviez retourner en arrière, est-ce que certaines choses seraient faites différemment en ce qui concerne le développement et l'adoption de la politique ?

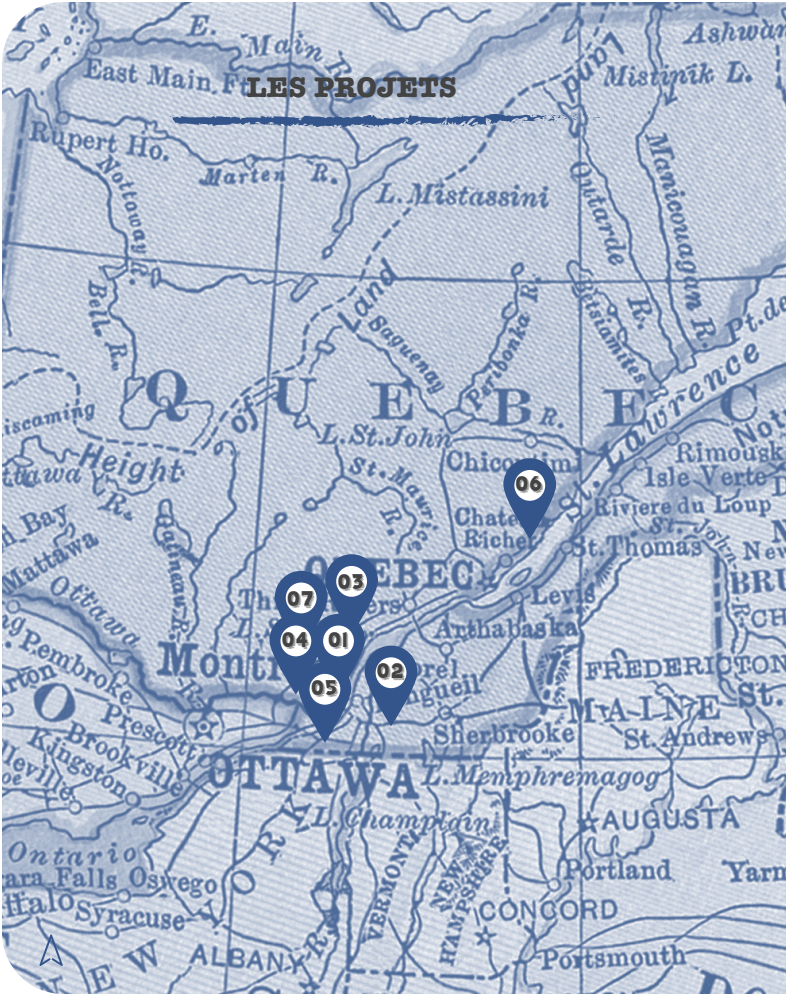
Le développement du PDTA a été un processus très intéressant, grâce à l'implication de plusieurs partenaires, et il a évolué très bien dans le temps. Toutefois, actuellement, on se rend compte qu'une mise à jour est nécessaire. Il faut se dire que cela fait partie du processus d'apprentissage que nous avons amorcé dès la mise en application du plan.

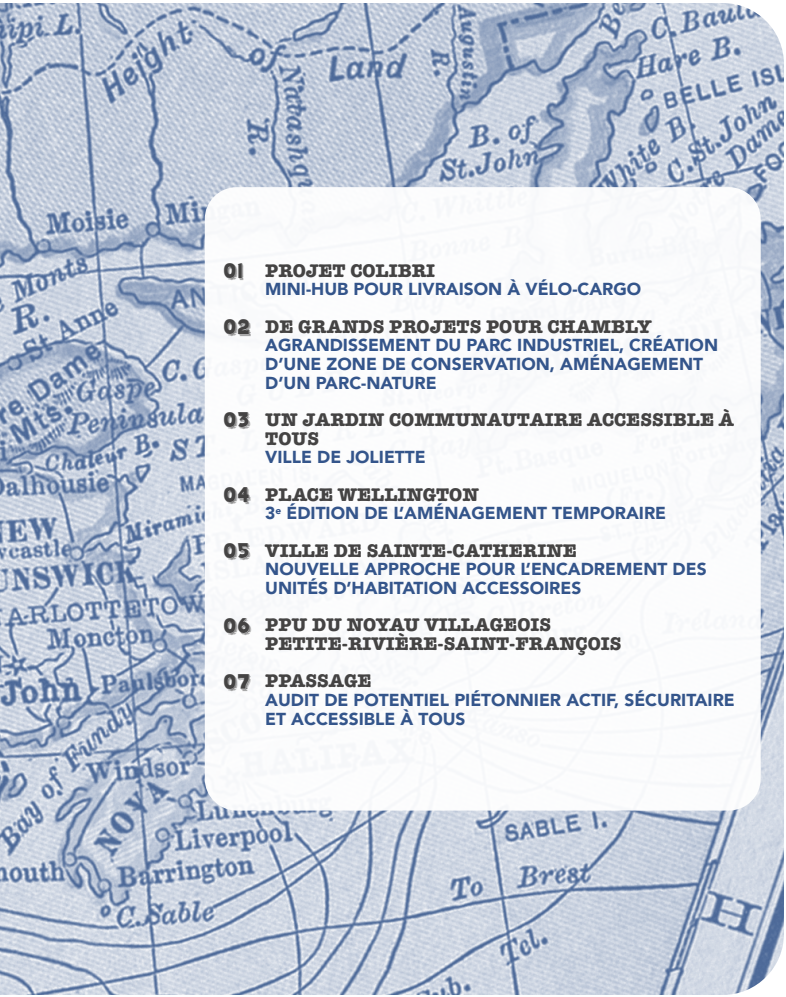
© Ville de Chelsea

CONTACT

Ronald Rojas A.
Directeur du Service des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire
R.Rojas@chelsea.ca
(819) 827-6203

LES PROJETS


E. Main
East Main
Rupert Ho.
Nottaway R.
Marten R.
L. Mistassini
Mistinik L.
Manicouagan R.
Outarde R.
Bell R.
Saguenay
Peribonka R.
Bistamites R.
Pt. de
Lawrence
Q U E B E C
L. St. John
St. Maurice R.
Chicoutimi
Rimouski
Isle Verte
Riviere du Loup
St. Thomas
Chateau Richer
Levis
Arthabaska
Height
Ottawa R.
Mattawa
Ottawa
Pembroke
Prescott
Brockville
Kingston
Sherbroke
St. Andrews
FREDERICTON
MAINE
OTTAWA
L. Memphremagog
L. Champlain
AUGUSTA
Portland
Ontario
Oswego
Syracuse
ALBANY
VERMONT
NEW HAMPSHIRE
CONCORD
Portsmouth
01
02
03
04
05
06
07



01 PROJET COLIBRI
MINI-HUB POUR LIVRAISON À VÉLO-CARGO

02 DE GRANDS PROJETS POUR CHAMBLY
AGRANDISSEMENT DU PARC INDUSTRIEL, CRÉATION D'UNE ZONE DE CONSERVATION, AMÉNAGEMENT D'UN PARC-NATURE

03 UN JARDIN COMMUNAUTAIRE ACCESSIBLE À TOUS
VILLE DE JOLIETTE

04 PLACE WELLINGTON
3e ÉDITION DE L'AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

05 VILLE DE SAINTE-CATHERINE
NOUVELLE APPROCHE POUR L'ENCADREMENT DES UNITÉS D'HABITATION ACCESSOIRES

06 PPU DU NOYAU VILLAGEOIS PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS

07 PPASSAGE
AUDIT DE POTENTIEL PIÉTONNIER ACTIF, SÉCURITAIRE ET ACCESSIBLE À TOUS

PROJET COLIBRI
MINI-HUB POUR LIVRAISON À VÉLO-CARGO

Un projet pilote pour les quartiers centraux

En 2018, Jalon MTL a été mandaté par la Ville de Montréal pour mener une mobilisation des acteurs de la chaîne de valeur de la livraison de marchandises, afin d'identifier les enjeux et irritants réels de la livraison en milieu urbain, ainsi que pour proposer des solutions potentielles.

Plus d'une dizaine d'experts et une trentaine d'acteurs des secteurs public, scolaire et privé (provenant à la fois de multinationales et de petits commerces locaux) ont été rencontrés dans le cadre de cette consultation. Ils ont, dans un processus de cocréation, imaginé et proposé vingt-six pistes de solutions.

De ces pistes de solutions est né le projet Colibri en 2019, découlant d'une collaboration entre Jalon MTL et l'arrondissement de Ville-Marie. Le projet de livraison urbaine écologique s'inscrit également dans le cadre du plan de mobilité 2020-2030 et dans la vision zéro de l'arrondissement. Le projet Colibri est un projet pilote d'une durée minimale d'un an, qui consiste en la création d'un centre de transbordement (mini-hub logistique) sur le site de l'ancienne gare d'autocars de Montréal afin que le dernier kilomètre puisse être livré en vélo-cargo électrique. Sur le même site, Jalon MTL a déployé un deuxième volet destiné aux citoyens en offrant des services d'autopartage et de vélo en libre-service.

À la recherche de solutions de rechange

Par ce projet pilote, l'arrondissement souhaite nourrir sa réflexion sur l'avenir de la livraison en milieu urbain. À terme, des solutions, tel le projet Colibri, permettront de diminuer le nombre de camions au centre-ville et offriront aux citoyens un cadre de vie plus calme, sécuritaire et répondant à l'urgence climatique.

Le bilan de l'expérience sera réalisé et partagé avec l'arrondissement de Ville-Marie, les entreprises de livraison et toutes autres parties prenantes de l'écosystème. Ce partage permettra également d'établir les mesures incitatives ou les modifications réglementaires favorisant la transformation des pratiques de livraison en ville.

© Louis-Étienne Doré, Arrondissement de Ville-Marie

CONTACT

Victor Char, urbaniste
Conseiller en mobilité urbaine, Jalon MTL
victor@jalonmtl.org
(514) 686-6870

02

DE GRANDS PROJETS POUR CHAMBLY

AGRANDISSEMENT DU PARC INDUSTRIEL, CRÉATION D'UNE ZONE DE CONSERVATION, AMÉNAGEMENT D'UN PARC-NATURE

Un urbanisme planifié et négocié

De 2016 à 2019, la Ville de Chambly a planifié la consolidation de son parc industriel avec l'objectif de valoriser des milieux naturels. Dès le début de ce projet, la Ville a dû faire une demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) pour le développement de la zone industrielle en milieu humide. Dans le cadre de la négociation de projet avec le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, les études complétées ont permis de déterminer les zones à fort potentiel de conservation du secteur. Le Ministère a d'ailleurs exigé des servitudes de conservation sur une superficie de 21 hectares, permettant à la Ville d'ajouter 17 hectares de terrains industriels à développer.

En 2018 et 2019, à la suite des négociations pour l'acquisition de terrains avec les propriétaires privés, la planification du projet est complétée. L'ensemble de ce projet est compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité. D'ici la fin de la période de réalisation, la Ville prévoit la création de 500 emplois et évalue qu'un montant de 1,8 million de dollars en taxes annuelles sera généré par la hausse des valeurs foncières du parc industriel. De plus, elle estime que la vente des lots rapportera un profit de 2 à 4 millions.

Réinvestir dans la conservation

En plus des zones humides conservées, ce projet permettra de pérenniser un boisé séparant les activités agricoles et industrielles. Cet espace vert mitoyen aux deux zones d'activités deviendra le plus grand parc de la municipalité. Afin de concrétiser cette vision, la Ville de Chambly s'est engagée à financer ce parc-nature de 47 hectares avec les taxes et profits du projet. La volonté de renforcer la ceinture verte en offrant à ses résidents un parc-nature a été présentée en consultation. À la suite d'un exercice de budget citoyen, une enveloppe de 100 000 $ a été consacrée à la réalisation du parc-nature.

Pendant ces trois années de planification et de négociations, la Ville de Chambly a su réunir les facteurs de succès nécessaires pour concrétiser une vision ambitieuse : acquérir les terrains essentiels pour consolider son parc industriel tout en conservant des milieux humides à fort potentiel pour maintenir la biodiversité de son territoire et améliorer le cadre de vie de ses résidents avec un parc-nature.

© Ville de Chambly

CONTACT

Jean-François Auclair, urbaniste
Directeur général adjoint, Ville de Chambly
jean-francois.auclair@ville.chambly.qc.ca
(450) 658-0600

03

UN JARDIN COMMUNAUTAIRE ACCESSIBLE À TOUS

VILLE DE JOLIETTE

Répondre aux besoins de la communauté

En 2019, la Ville de Joliette a inauguré un jardin communautaire. Les principes d'inclusion et de solidarité se trouvaient au cœur de la démarche. Situé au centre-ville, notamment dans un secteur résidentiel caractérisé par une population âgée, vivant seule, locataire et composée de familles à faible revenu le projet répond à un besoin exprimé par la communauté, soit le manque d'espaces verts sur les terrains privés pour l'agriculture urbaine. L'aménagement de cet espace encourage l'échange, brise l'isolement, stimule l'entraide communautaire et l'activité physique tout en stimulant l'accès à des légumes frais.

C'est lors de la démarche de consultation citoyenne qu'a émergé le besoin de rendre ce lieu accessible à tous. Ainsi, depuis son inauguration en juin 2019, les aménagements offrent une diversité d'équipements rendant l'espace convivial et fonctionnel. Ces derniers sont accessibles universellement : bacs de jardinage, toilettes, espaces de préparation pour le jardinage, etc. Le site accueille également des ateliers de jardinage et des conférences pour encourager de saines habitudes de vie.

Maillage bénéfique entre la Ville et les organismes communautaires

Toutes les composantes du mobilier urbain (bacs, bancs et équipements variés) ont été créées par les Ateliers du Carrefour jeunesse-emploi D'Autray-Joliette. Cet organisme a pour mission première l'intégration en emploi des jeunes. Pour la confection des bacs de jardinage destinés aux personnes à mobilité réduite, l'Association des personnes handicapées physiques et sensorielles du secteur Joliette a été consultée afin de bonifier les prototypes. Les aménagements paysagers ont également été conçus avec des intervenants et des enfants ayant une déficience physique et/ou intellectuelle de la Maison Clémentine, qui œuvre auprès des familles vivant avec une personne ayant une déficience intellectuelle, une déficience physique ou ayant subi un traumatisme crânien.

C'est en impliquant les citoyens ainsi que des organismes de la région dans la réalisation du jardin communautaire que la Ville a su concrétiser l'appropriation du milieu urbain, de même que le développement de l'entraide, l'activité physique, l'accès à une saine alimentation. La collaboration aura permis d'augmenter le nombre d'aménagements accessibles à un coût moindre, de faciliter la mise en œuvre ainsi que d'aider des jeunes en intégration d'emploi. Cette ouverture des administrateurs publics aura mené à la réalisation en cocréation d'un jardin communautaire plaçant l'humain au centre de toutes les actions et interactions.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

© Benoit Dupont

CONTACT

Paskal Guilban, urbaniste
Directeur adjoint du Service d'aménagement du territoire, Ville de Joliette
paskal.guilban@ville.joliette.qc.ca
(450) 753-8136

PLACE WELLINGTON

3e ÉDITION DE L'AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Une rue piétonne pour tous

Dans le cadre du programme de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal, l'arrondissement de Verdun a mis en place la première édition de la place Wellington en 2017. L'aménagement de ce site inclusif figure d'ailleurs comme une priorité à la fois dans le plan d'action de la démarche « Orientation centre-ville », du projet « S'engager ensemble pour un quartier plus convivial » du programme Quartier 21, ainsi que dans le Plan de développement stratégique de Verdun 2015-2025.

Située sur la principale artère commerciale de l'arrondissement de Verdun, la place Wellington est fréquentée par de multiples clientèles, dont celles considérées comme vulnérables (itinérants, personnes âgées, familles, jeunes, etc.). Par son offre d'aménagements et sa localisation stratégique, elle est devenue un espace de socialisation et de repos (sécurisation des déplacements, bibliothèque libre-service, piano, etc.). Les utilisateurs peuvent allonger leur parcours ou en faire un lieu de destination. Cette troisième édition est la dernière étape en vue d'une pérennisation éventuelle.

Une évolution vers l'accessibilité universelle

Dès sa première édition en 2017, les aménagements mis en place prenaient en considération certains éléments de l'accessibilité universelle, notamment :

- Le corridor de marche maintenu libre d'obstacles sur les trottoirs.
- L'arrimage de la hauteur entre le plancher des terrasses et les trottoirs.
- La conception du mobilier pour répondre aux besoins des gens en ce qui a trait à la mobilité motorisée ou aux poussettes.
- La délimitation physique de l'espace par des alignements de mobiliers urbains, de pots de fleurs, de bancs, pour que les corridors de déplacement soient détectables, sécuritaires et accessibles à tous.

Pour améliorer la place Wellington dans les années subséquentes, les employés de l'arrondissement ont suivi une formation sur l'application des principes d'accessibilité universelle.

Cette année, le projet a été adapté aux volontés des citoyens et bonifié sur le plan de l'accessibilité universelle, à la suite de l'évaluation des éditions précédentes. Les récentes bonifications devraient se traduire par une appréciation accrue, puisque l'on y trouve plus de végétation ainsi qu'un site plus aéré et accessible. En effet, outre les éléments d'animation et de verdissement, la place comprend un marquage au sol et des panneaux de sensibilisation faisant la promotion du partage de la route pour les différents modes de déplacement.

Après de nombreuses réflexions, consultations et expérimentations réalisées durant toutes ces éditions, le projet reste un espace public en évolution qui vise l'accessibilité universelle comme priorité.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

© Arrondissement de Verdun

CONTACT

Manon Bédard, agente de recherche
Division de l'urbanisme, Arrondissement de Verdun, Ville de Montréal
manon.bedard@montreal.ca
(514) 765-7093

05

VILLE DE SAINTE-CATHERINE

NOUVELLE APPROCHE D'ENCADREMENT DES UNITÉS D'HABITATION ACCESSOIRES

Identifier pour mieux encadrer

Depuis les dix dernières années, la Ville de Sainte-Catherine constate un intérêt croissant pour l'ajout d'unités d'habitation accessoires au sein des résidences principales. Seulement, la réglementation actuelle qui encadre l'aménagement de logements supplémentaires et la location de chambres à même une résidence principale limite la concrétisation d'une majorité de projets faisant l'objet d'une demande de permis.

Au cours de la dernière année, la Ville de Sainte-Catherine a donc entrepris une démarche qui consistait, dans un premier temps, à analyser son cadre bâti et sa réglementation existante et, dans un deuxième temps, à élaborer des solutions simplifiant l'encadrement des unités d'habitation accessoires. Au lieu de laisser une situation ambiguë se détériorer, la Ville se veut dynamique et audacieuse, par une réflexion poussée sur une future réglementation claire, facile d'application et habilitante.

Unités d'habitation accessoires : une solution cohérente avec le contexte suburbain

Un cadre réglementaire habilitant pour les unités d'habitation accessoires sera bénéfique pour la Ville de Sainte-Catherine et ses citoyens grâce, entre autres, à l'optimisation des infrastructures et à de nouveaux revenus de taxes foncières. Par ailleurs, en régularisant certains cas existants et en facilitant l'essor de ce nouveau type d'unités résidentielles sur son territoire, la Ville souhaite répondre à de plus grands enjeux tels l'accessibilité pour diverses clientèles, le vieillissement de la population – le tout de concert avec ses politiques municipales.

En effet, cette forme de « densification douce » reconnaît l'impératif de mettre en place des modes de développement durables s'harmonisant avec une réalité suburbaine qui reste pour beaucoup de résidents un milieu de vie privilégié. Cette solution offre, d'autre part, la possibilité aux citoyens de « vieillir sur place » dans des logements durables et de qualité, adaptés à leurs besoins, dans un milieu de vie qu'ils apprécient.

© Arpent, firme d'urbanisme

CONTACT

Geneviève Perreault, urbaniste
Chef de section – Aménagement, Ville de Sainte-Catherine
genevieve.perreault@ville.sainte-catherine.qc.ca
(450) 632-0590, poste 5138

06

PPU DU NOYAU VILLAGEOIS

PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS

Un exercice reposant sur les résidents et les paysages

Découlant d'un important processus participatif (ateliers, séances de consultation), le PPU du noyau villageois de la Municipalité de Petite-Rivière-Saint-François a pour principal objectif de concentrer le développement et l'aménagement à l'intérieur du noyau villageois, le secteur de la municipalité le plus apte à générer des retombées pour l'ensemble de la population parallèlement aux investissements immobiliers touristiques en cours à la station de ski.

L'ouverture et le maintien de commerces et services de proximité pour ses résidents passent inévitablement par l'accueil de nouveaux résidents et travailleurs tout en encadrant l'implantation des résidences de tourisme au profit d'une offre en logements abordables pour la population résidente. Compte tenu de l'importance des paysages de Petite-Rivière-Saint-François dans l'identité locale ainsi que pour le tourisme et la villégiature, ceux-ci ont été considérés comme la pierre d'assise du document de planification.

Pour le citoyen

Le PPU prévoit l'agrandissement du noyau villageois le long de la rue du Quai, devenant ainsi un axe structurant perpendiculaire à la rue Principale, jusqu'à la limite formée par le chemin de fer. Les terrains, appartenant en grande partie à la Municipalité, seront voués à la construction de logements abordables dont la forme architecturale sera cohérente avec l'architecture vernaculaire locale.

Dès son adoption, la Municipalité a rapidement pris en main le projet par la création d'un organisme chargé de la mise en place et de la gestion du logement abordable. Un appel à intérêt a été réalisé auprès de la population et un programme architectural a été développé de manière à rassurer la population sur les transformations à venir dans le noyau villageois. En concentrant la croissance de la population dans le noyau villageois, la Municipalité met en place des conditions favorables pour le maintien de commerces de proximité.

Le PPU du noyau villageois adopte une approche relative aux logements abordables reproductible dans d'autres milieux de villégiature. En traitant l'enjeu à un moment charnière de son développement et en profitant de cette opportunité pour renforcer la synergie du noyau villageois, la Municipalité démontre une prise en main importante pour une administration de cette taille.

© L'Atelier Urbain

CONTACT

Louis Mazerolle, urbaniste
Chargé de projet, L'Atelier Urbain
lmazerolle@latelierurbain.com
(514) 750-6883

07

PPASSAGE
AUDIT DE POTENTIEL PIÉTONNIER ACTIF, SÉCURITAIRE ET ACCESSIBLE À TOUS

Un outil d'évaluation et de diagnostic

Les parcours piétons peuvent comporter plusieurs obstacles qui rendent le cheminement non sécuritaire, voire dangereux. Les municipalités possèdent très peu de données sur l'état des infrastructures piétonnes. Afin de promouvoir un mode de vie sain, il est nécessaire de recenser l'information permettant de diagnostiquer les problèmes et d'identifier les changements spécifiques pouvant avoir un impact positif sur le confort et la sécurité de tous les piétons, y compris les piétons aînés et ceux ayant des limitations fonctionnelles.

La méthode PPassage, développée par la Société Logique en collaboration avec le Département de santé publique (DSP), est un outil d'aide à la décision qui a pour objectif de permettre aux organisations de réaliser avec succès leur démarche d'audit, de la collecte de données à la réalisation de portraits sur l'environnement des marcheurs. Concrètement, il s'agit d'une application mobile, d'une banque de données géoréférencées et d'un système de requêtes accessible en ligne, permettant de recueillir et d'analyser facilement une grande quantité d'informations.

Une formation préalable garantit la qualité des données recueillies et guide l'utilisateur dans la définition du territoire à auditer et dans l'analyse des données.

Une démarche pour des aménagements universellement accessibles

La force de PPassage réside dans le fait qu'il inclut des critères de design universel et comprend plus de 100 indicateurs scientifiquement validés, répartis en 5 déterminants de l'environnement bâti qui soutiennent le transport actif. Basé sur la cartographie Google, il convient à tous les types de milieu et est facile à utiliser sans compétences particulières en matière de traitement de données.

La résultante est un audit piétonnier fondé sur une démarche rigoureuse et standardisée permettant aux municipalités de combler leur manque d'information sur l'environnement des marcheurs et de documenter de façon quantitative la performance piétonnière des quartiers.

PPassage est le premier outil technologique complet d'audit piétonnier destiné aux municipalités, aux organisations et intervenants en matière de transport actif générant des données complètes et fiables afin de mieux orienter les interventions sur le domaine public et de s'assurer que ces dernières sont universellement accessibles.

© Société Logique

CONTACT

Valérie Zummo
Consultante en aménagement et urbanisme, Société Logique
vzummo@societelogique.org
(514) 522-8284, poste 112

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 qui ont déposé une proposition de projet, ainsi que ceux qui ont contribué à la réalisation de cette cinquième édition.

CRÉDIT

Réalisation : Équipe de projet Amélioration des pratiques de la RU
Camille Leclerc
David Poiré, urbaniste
Louis Bastien Lapierre
Louis-Étienne Couture
Joëlle Ouellette, urbaniste
Marie-Eve Dostie, urbaniste
Sarah Lauzon
Vincent Pelletier

Graphisme
Louis-Étienne Couture

Collaboration de l'Ordre des urbanistes du Québec
Shony Da Costa
Florence G. Ferraris
Milèna Cahen-Fourot, urbaniste

Ordre des
Urbanistes du
Québec