

GAGEMENT CITOYEN DÉMOCRATIE ENVIRONNEMENT INNOVATION COMMUNAUTÉ
CHANGEMENT AUTREMENT AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIE COLLECTIVITÉS DURABLE
SANTÉ ACTION VÉLO MARCHÉ ENGAGEMENT CITOYEN DÉMOCRATIE ENVIRONNEMENT
INNOVATION COMMUNAUTÉS CHANGEMENT AUTREMENT AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIE
COLLECTIVITÉS DURABLE SANTÉ ACTION VÉLO MARCHÉ ENGAGEMENT CITOYEN
DÉMOCRATIE ENVIRONNEMENT INNOVATION COMMUNAUTÉS CHANGEMENT AUTREMENT
AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIE COLLECTIVITÉS DURABLE SANTÉ ACTION VÉLO MARCHÉ

BÂTIR ENSEMBLE DES COMMUNAUTÉS ACTIVES



Réseau
Quartiers
verts  Active
Neighbourhoods
Canada

 Centre d'écologie
urbaine de Montréal

 Sustainable
Calgary

 tcat
toronto centre for
active transportation

Nous souhaitons remercier l'ensemble des partenaires ayant contribué à bâtir le Réseau Quartiers verts du Canada. Nous souhaitons souligner le travail des citoyens et partenaires locaux qui ont rendu possibles les démarches réalisées dans douze communautés au Québec, en Ontario et en Alberta. C'est le récit de leurs accomplissements qui constitue le cœur de cette publication.

Cette publication est rendue possible grâce à une contribution financière provenant de l'Agence de la santé publique du Canada. Les points de vue exprimés ici ne reflètent pas nécessairement la position officielle de l'Agence de la santé publique du Canada.

ÉQUIPE DE RÉDACTION ET DE PRODUCTION

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Jean-François Harvey,
chargé de projet aux communications
Anne Juillet, chargée de projet
et développement

Contributeurs de l'équipe du CEUM :

Alexandra Coelho, chargée de projet
et de développement
Odile Craig, chargée de projet
et de développement
Véronique Fournier, directrice générale
Isabelle Gaudette, chargée de projet
et de développement

Sustainable Calgary

Roxanne Leblanc, consultante en
développement communautaire
et santé publique
Celia Lee, chargée de projet
Noel Keough, président

Crédit photos

Équipes du projet Réseau Quartiers verts /
Active Neighbourhoods Canada

Toronto Centre for Active Transportation

Mikey Bennington, chargé de projet
Car Martin, chargée de projet
Nancy Smith Lea, directrice générale

Recherchiste

Annie Rochette

Conception graphique

Andrée-Ann Cloutier, graphiste

Révision linguistique

Geneviève Rajotte Sauriol

www.urbanismeparticipatif.ca



ISBN : 978-2-924108-19-2

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	4
Le Réseau Quartiers verts	6
Vers un Réseau Quartiers verts au Canada	7
Objectif principal	7
Principales activités	7
Aux origines du Réseau Quartiers verts	8
Défis rencontrés et pratiques probantes	10
Créer un partenariat structurant	12
Comment travailler ensemble	12
L'innovation au service des communautés en santé	14
Expérimenter pour innover	15
Adapter ce qui fonctionne	15
Centre d'écologie urbaine de Montréal : Passer d'acteur provincial à acteur national	16
Toronto Centre for Active Transportation : Des données probantes au changement sur le terrain	16
Sustainable Calgary Society : Développer un réseau et raffiner une expertise	17
12 communautés en action	18
Acadia - Une vitesse réduite pour un cadre de vie plus sécuritaire	21
Bridgeland-Riverside - Des mesures temporaires aux mesures permanentes	23
Grand Sudbury - Le transport actif pour améliorer la santé d'un quartier	25
Haliburton - Le concept de <i>Complete Streets</i> en milieu rural	27
High River - Un village « marchable » en milieu rural	29
Laval - Des compétences collectives mises en valeur	31
Marlborough - La participation citoyenne comme outil d'intégration	33
Montréal - Des apprentissages instructifs	35
Peterborough - Un mouvement de réappropriation d'un quartier	37
Saguenay - L'urbanisme tactique pour repenser une ancienne voie ferrée	39
Shawinigan - Partager les expertises	41
Toronto - De la vision citoyenne à l'action professionnelle	43
Pour l'avenir	44
Les ressources du projet	45

AVANT-

PROPOS



PASSER À L'ACTION **BESOINS DES CITOYENS** santé
partenariat national novateur
solutions durables **SÉCURITÉ** passionnés par leur quartier
MARCHE vélo PARTENARIAT ÉVOLUTIF ET INCLUSIF
VERTS **AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACTIFS**

Le projet Réseau Quartiers verts du Canada (RQV) a été lancé en 2009 avec comme mission de créer des quartiers plus verts, actifs et en santé. Au fil des ans, douze communautés et plusieurs intervenants se sont engagés dans un processus d'urbanisme participatif dans leur quartier. Cet engagement a permis de mettre en œuvre des solutions durables, tant en matière de politiques publiques que d'aménagement, et cela pour répondre toujours et avant tout aux besoins des citoyens.

RQV émane d'un partenariat national novateur entre nos trois organismes, sensibles aux principes de l'urbanisme participatif et de l'aménagement écoresponsable des villes. Si le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), Sustainable Calgary Society (SC) et le Toronto Centre for Active Transportation (TCAT) travaillent dans trois provinces différentes, notre champ d'intervention demeure le même : le milieu de vie du citoyen. Nos réalisations des quatre dernières années, soutenues par des citoyens et partenaires locaux passionnés par leur quartier, ont permis de transformer et d'outiller douze communautés selon les principes de l'urbanisme participatif.

Ce partenariat évolutif et inclusif qu'est le Réseau Quartiers verts a également permis de développer une compréhension de plus en plus sophistiquée du lien entre la santé publique et l'urbanisme participatif. Il a soutenu la création d'un réseau collaboratif bilingue pour les professionnels de l'aménagement à l'échelle canadienne : la communauté de pratique sur l'urbanisme participatif. RQV possède une boîte à outils précieuse qui a accéléré l'innovation et permis d'amorcer des changements réels dans les collectivités canadiennes, afin qu'elles soient plus vertes, actives et en santé.

En développant les capacités locales pour passer à l'action, le Réseau Quartiers verts a participé à la promotion de la marche et du vélo et à l'implantation d'aménagements pour les transports actifs dans trois provinces canadiennes. RQV a aussi suscité la création de partenariats avec des décideurs et professionnels dans les domaines du transport et de l'aménagement du territoire, du design urbain, de la promotion de la santé et de la sécurité, le tout dans une approche intersectorielle qui profite aux projets d'aménagements urbains.

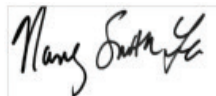
Notre partenariat unique a mené au développement de connaissances et à l'expérimentation de pratiques dans des milieux de vie urbains et ruraux, en banlieue ou en ville, pour bâtir des cadres de vie sains pour tous les citoyens. Ces expériences ont été documentées et évaluées. Les apprentissages que génèrent ces stratégies d'intervention prometteuses offrent un potentiel de compréhension important en matière d'engagement communautaire, de développement de politiques et de recherche.

Bonne découverte du Réseau Quartiers verts!



Dr Noel Keough

Président du conseil d'administration
Sustainable Calgary Society



Nancy Smith Lea

Directrice
Toronto Centre for Active Transportation



Véronique Fournier

Directrice générale
Centre d'écologie urbaine de Montréal

LE RÉSEAU QUARTIERS VERTS

Le partenariat Réseau Quartiers verts cherche à découvrir comment les décideurs, les professionnels de l'aménagement, les groupes communautaires et les citoyens peuvent travailler ensemble à l'élaboration de plans et de solutions qui favorisent les transports actifs et la participation active des citoyens dans les quartiers. Trois partenaires, le Centre d'écologie urbaine de Montréal, le Toronto Centre for Active Transportation et la Sustainable Calgary Society, ont adopté une démarche coopérative novatrice à l'échelle du Canada.

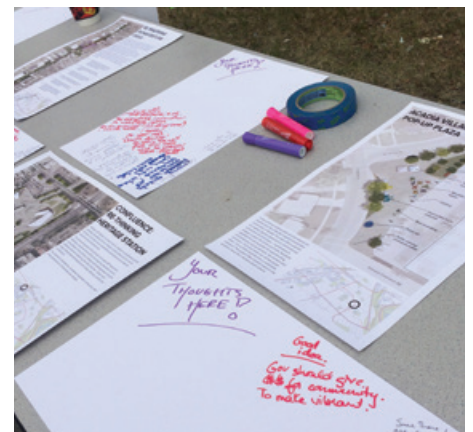


Ingénieurs, urbanistes, architectes et décideurs publics sont de plus en plus appelés à mener à bien des processus qui dépassent le cadre de l'exercice traditionnel de l'aménagement. Ce virage vise à faire face à la complexité des enjeux qui se profilent lorsqu'il est question d'aménagement de l'environnement bâti.

Financé par l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) dans le cadre du programme Stratégie d'innovation : Atteinte du poids santé dans les collectivités du Canada, le projet soutient

douze nouvelles initiatives de planification à l'échelle des quartiers – quatre en Alberta, quatre au Québec et quatre en Ontario – en assurant un suivi des progrès réalisés de 2013 à 2017.

Les trois partenaires sont convaincus que les résultats des projets pilotes mèneront à la reconnaissance, par les acteurs leviers, de l'importance de transformer l'environnement bâti et d'impliquer les communautés locales dans la planification et la mise en œuvre des aménagements.



Depuis une vingtaine d'années, les enjeux liés aux transports actifs alimentent de plus en plus les réflexions des villes canadiennes. En 2013, les partenaires du projet Réseau Quartiers verts étaient déjà forts de leurs expériences liées aux aménagements favorables aux transports actifs ou à l'engagement citoyen. Ils ont donc décidé de conjuguer leurs efforts afin de créer un réseau de quartiers verts canadien. Voici comment l'aventure a commencé.

VERS UN RÉSEAU QUARTIERS VERTS AU CANADA

Sustainable Calgary (SC) et le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) se sont rencontrés pour la première fois en 2002 en lien avec l'Agenda citoyen. Personne n'aurait pu se douter que, dix ans plus tard, les deux organismes se lanceraient ensemble dans une aventure comme le projet Réseau Quartiers verts. Lorsque le CEUM a approché SC en 2012 pour sonder son intérêt à devenir partenaire du projet RQV, la connexion entre les deux organismes a été immédiate. C'est également en 2012 que TCAT et le CEUM se sont rencontrés pour la première fois, à travers l'initiative *Coalitions Linking Action and Science for Prevention* (CLASP), afin d'amorcer une collaboration pancanadienne entre des organismes à but non lucratif et de développer des stratégies innovantes d'engagement citoyen en faveur de l'environnement bâti et de la santé. Les projets d'urbanisme participatif du CEUM et de *Complete Streets* portés par TCAT semblaient être des terrains fertiles à cette collaboration.

Plusieurs atomes crochus reliaient les trois organismes pour l'aménagement de villes écologiques et démocratiques, des villes à échelle humaine.

En 2012, le CEUM souhaite poursuivre le déploiement de l'approche Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) dans d'autres provinces du Canada. Fort des premiers contacts établis avec ses futurs partenaires, il invite TCAT et SC à se joindre à lui pour créer un « Réseau de Quartiers verts » pancanadien. Les



expertises complémentaires de chacune des organisations représentent un atout certain pour le projet. L'initiative est la seule de la Stratégie d'innovation de l'ASPC à être réalisée dans les deux langues officielles. Par ailleurs, les collaborations qu'entretiennent les trois organismes dans leur province respective, entre autres avec des universités et les départements de santé publique, contribueront à établir de nouveaux partenariats, à développer la connaissance et à faire rayonner le projet davantage.

OBJECTIF PRINCIPAL

Adapter et expérimenter, dans douze communautés locales défavorisées de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec, l'approche de mobilisation de communautés en faveur de saines habitudes de vie : l'urbanisme participatif.

Inspiré du *community planning* pour ce qui est du processus, et des travaux de l'architecte Jan Gehl et de l'auteure militante Jane Jacob pour la vision de la ville, l'urbanisme participatif insiste sur l'importance de la participation citoyenne pour créer des milieux de vie plus humains qui répondent aux besoins de la population. Au-delà d'une simple étape de consultation, l'urbanisme participatif favorise un dialogue ouvert et une interaction productive entre les usagers, les experts et les décideurs, et ce, tout au long du processus.

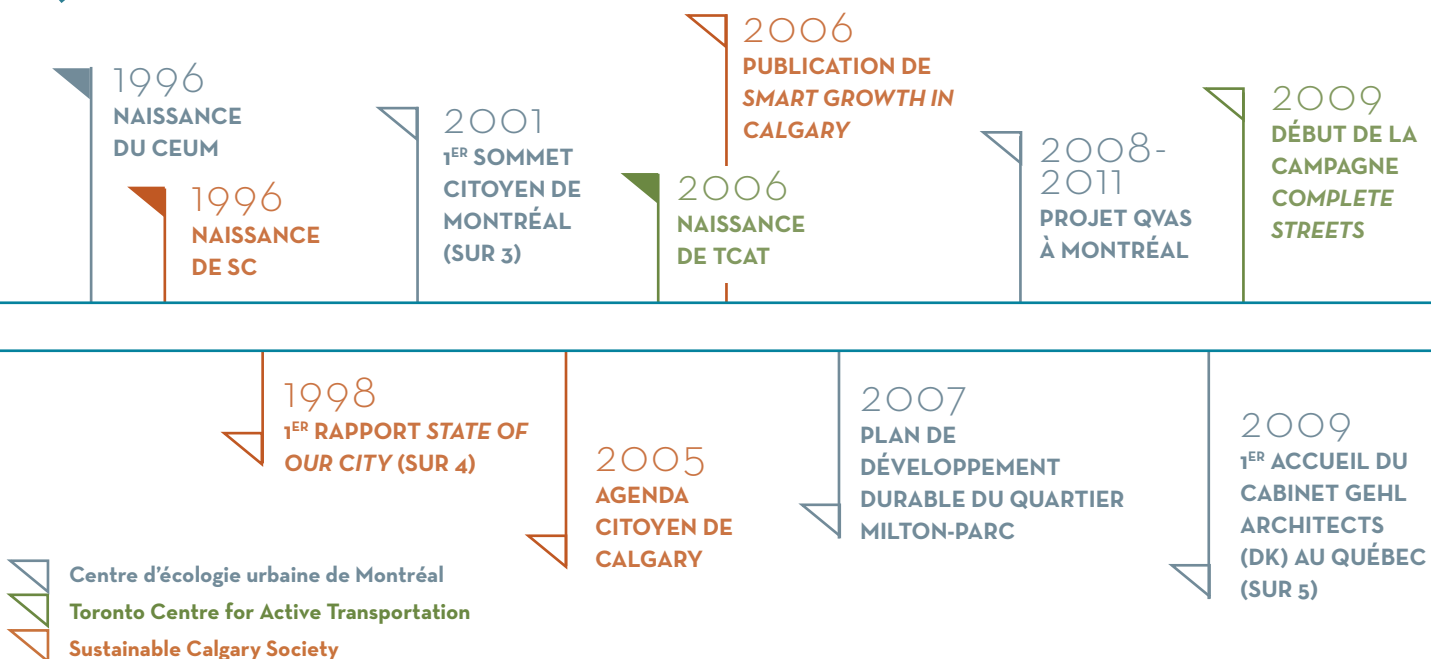
Les communautés canadiennes sont de

plus en plus nombreuses à intégrer ces notions dans leurs pratiques et leurs politiques, rendant ainsi irréversible le mouvement initié en faveur des aménagements pour les transports actifs, dans une perspective de santé publique et de participation citoyenne.

PRINCIPALES ACTIVITÉS

- Activités de formation et d'échange de connaissances entre les partenaires;
- Accompagnement de douze communautés locales dans une variété de milieux : rural, petite municipalité, banlieue, centres urbains;
- Création et animation d'une communauté de pratique bilingue pancanadienne rassemblant des praticiens et des chercheurs, sur les enjeux entourant l'urbanisme participatif;
- Activités de recherche, production d'articles et de publications, présentations et événements pour le grand public;
- Expérimentation de nouvelles technologies et méthodes d'engagement citoyen;
- Processus d'évaluation formative avec les partenaires et des participants clés en vue de bonifier le projet tout au long de sa mise en œuvre et d'identifier les meilleures pratiques.

AUX ORIGINES DU RÉSEAU QUARTIERS VERTS



QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ AU QUÉBEC

Au milieu des années 2000, les acteurs des milieux de la santé publique et communautaire s'emparent des enjeux liés à l'aménagement des quartiers. Plusieurs rapports et actions démontrent l'urgence d'agir pour rendre les milieux de vie plus sécuritaires et conviviaux.

En 2007, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) reçoit un appel d'une citoyenne qui milite pour l'amélioration de la sécurité des piétons depuis une collision impliquant sa fille et un véhicule motorisé. Ses idées trouvent peu d'écho auprès des professionnels de l'aménagement et elle souhaite s'allier à des organismes pour donner une impulsion à ses efforts. En parallèle, la Ville de Montréal annonce la création de quartiers verts dans son Plan de transport. C'est dans ce bouillonnement d'idées et de projets que le CEUM élabore le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).

Le projet QVAS cherche à démontrer qu'il est possible de concevoir l'environnement bâti à l'échelle des quartiers pour le rendre favorable aux déplacements actifs, avec la participation de tous, citoyens et professionnels. Le CEUM développe alors une méthodologie et des outils d'urbanisme participatif. Le déploiement se situe d'abord à Montréal, puis ailleurs au Québec grâce à un programme de promotion et de transfert de connaissances, de plaidoyer et d'accompagnement des communautés.

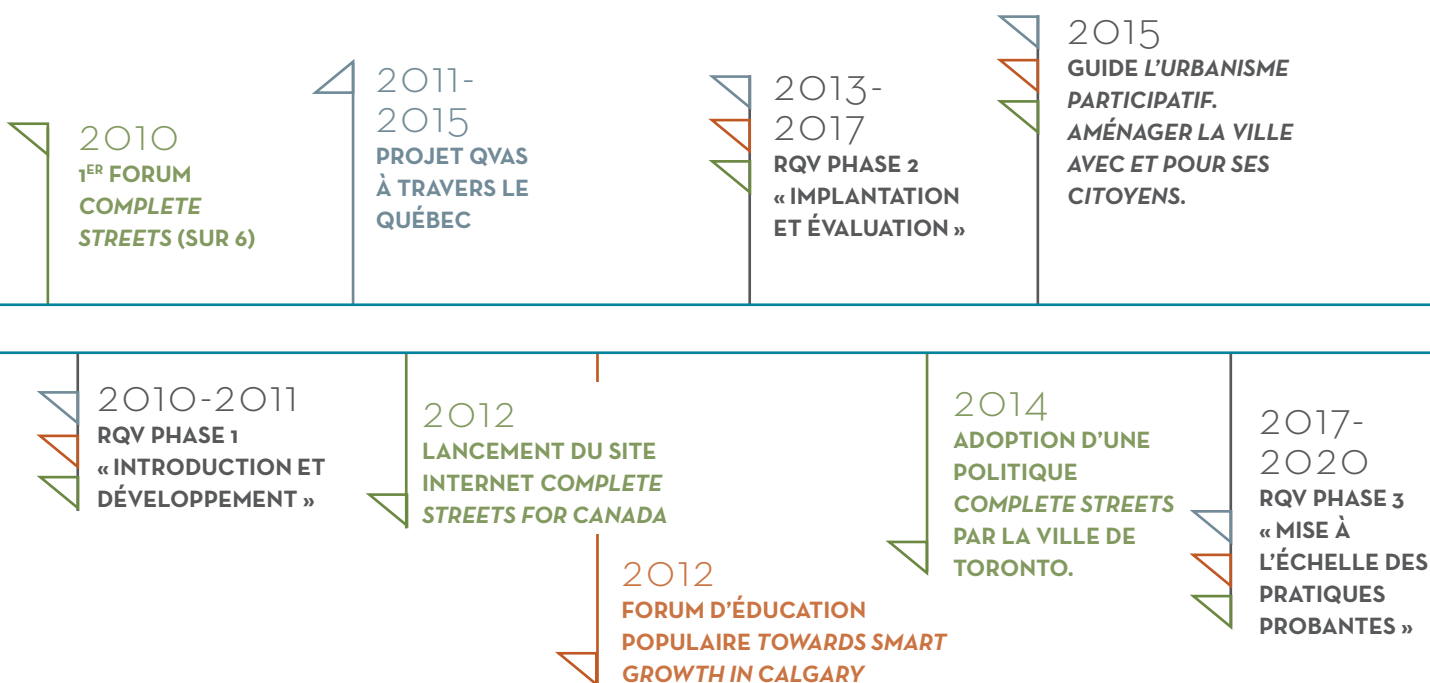
En 2010, le CEUM décide d'adapter son approche à d'autres milieux et commence à travailler avec l'Agence de santé publique du Canada dans le cadre de la Phase I de la Stratégie d'innovation : Atteinte du poids santé dans les collectivités du Canada.

COMPLETE STREETS EN ONTARIO

Comme à Montréal, c'est au tournant du millénaire que la Ville de Toronto commence à intégrer les enjeux concernant les transports actifs avec l'adoption de son premier *Bike Plan* en 2001. Créé en 2006, le Toronto Centre for Active Transportation (TCAT) démarre une coalition populaire pour donner une voix forte à l'ensemble des groupes qui réclament de meilleurs aménagements pour les piétons et les cyclistes dans la métropole canadienne.

TCAT entame alors une gamme de projets et de stratégies autour des transports actifs à Toronto et dans les alentours. Une des principales actions, depuis 2009, est l'approche *Complete Streets* (aussi appelées « rues conviviales » au Québec). En 2010, TCAT organise le premier de six *Complete Streets Forum*, à une époque où le concept est à peine connu au Canada. Aujourd'hui, il est intégré dans les plans de transport officiels. Plusieurs villes, incluant Toronto, ont aussi développé des lignes directrices pour des *Complete Streets*. Encore mieux, des municipalités sont passées à l'acte et des projets de rues conviviales sont mis en place partout au pays. TCAT continue de documenter cette ébullition sur son site *Complete Streets for Canada*.

Depuis 2012, en partenariat avec la Fondation canadienne des maladies du cœur financée par le Partenariat canadien contre le cancer dans le cadre de



l'initiative Connaissances et action liées pour une meilleure prévention (*Coalitions Linking Action and Science for Prevention - CLASP*), TCAT commence à travailler en collaboration avec Toronto Public Health. L'organisme partage des connaissances sur les avantages de la marche et du vélo pour la santé, découvre des options d'aménagement réalisables pour améliorer leur pratique et recueille de l'information sur les besoins et préférences de la communauté dans deux quartiers de Toronto. Enfin, ce travail avec CLASP ouvre la porte à TCAT pour devenir partenaire du projet Réseau Quartiers verts.

COMMUNAUTÉS DURABLES EN ALBERTA

Sustainable Calgary Society (SC) est une organisation à but non lucratif, dirigée par des citoyens et créée en 1996 lorsqu'un groupe de Calgariens se réunit pour discuter des moyens de rendre leur ville plus durable. Sa mission est de promouvoir, d'encourager et de soutenir des actions communautaires et des initiatives qui entraînent Calgary vers un avenir durable. La recherche-action participative et l'élaboration de politiques délibératives ont contribué à définir la manière dont l'organisation engage les citoyens.

En 2005, SC lance le projet de l'Agenda Citoyen. Plus de 1 000 citoyens sont chargés d'analyser les enjeux et les indicateurs et de réfléchir à des actions et des politiques pour répondre aux problèmes les plus urgents de la ville. En fin de compte, ces citoyens optent pour des politiques et des priorités d'action qu'ils jugent susceptible de créer une ville plus saine, accueillante, dynamique et durable. Ils publient ces résultats dans un rapport intitulé *The Citizens Agenda - A City Built for Everyone*. À partir de 2007, les objectifs du projet sont élargis pour inclure les besoins de la communauté en matière de transport durable, équitable et intelligent.

Parallèlement, SC participe à la rédaction d'un rapport portant sur les enjeux du modèle de développement urbain dominant en Amérique du Nord. En résulte *Overcoming Barriers to Sustainable Urban Development: Towards Smart Growth in Calgary*, un document de travail préparé pour le forum citoyen de Calgary. Puis, en 2012, SC organise un forum d'éducation populaire intitulé *Towards Smart Growth in Calgary - Overcoming Barriers to Sustainable Urban Development*. SC, l'Université de Calgary et l'Institut Pembina publient alors une étude sur les obstacles et les possibilités offertes par la croissance intelligente comme solution de rechange durable au développement dépendant de l'automobile qui s'opère actuellement à Calgary.

Devant ces constats sur les choix d'aménagement des villes, et voyant les connections évidentes avec l'approche d'urbanisme participatif développée par le CEUM, SC devient partenaire du projet Réseau Quartiers verts.

DÉFIS RENCONTRÉS ET PRATIQUES PROBANTES

Une telle aventure comporte évidemment son lot de défis. Toutefois, ces défis deviennent autant d'occasions de tirer de précieux apprentissages et de bonifier les pratiques.

RECONNAISSANCE DU LIEN ENTRE L'URBANISME ET LA SANTÉ ET DE LA PERTINENCE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

Il y a quelques années, il fallait déployer beaucoup d'efforts pour convaincre tant les élus que les professionnels de l'aménagement et du transport, de la valeur d'un tel processus.

Aujourd'hui, il est généralement reconnu que l'aménagement urbain est lié à la santé de la population. La participation citoyenne fait de plus en plus partie des processus de planification, même si elle n'est pas toujours acquise.

PRATIQUES PROBANTES - Offrir des **formations professionnelles**, données par les partenaires ou par des formateurs de renom : facilite l'appropriation des idées novatrices par les urbanistes, designers urbains, ingénieurs et élus (ex. : TCAT offre une formation reconnue par l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario).

Présenter des **conférences publiques** : permet d'élargir la portée des formations en atteignant un plus large public, dont les futurs professionnels que sont les étudiants. (ex. conférence de Fred Kent (*Project for Public Spaces*) lors du lancement québécois du guide *L'urbanisme participatif. Aménager la ville avec et pour les citoyens.*)

Établir des **partenariats avec des acteurs nationaux** : contribue à faire connaître le projet, ses objectifs et les idées nouvelles qu'il véhicule (ex. Canada Walks, Société canadienne du cancer, etc.).

ACCEPTATION DE L'IMPORTANCE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

Dans certains projets locaux, le processus participatif s'est heurté à une méfiance réciproque, déjà installée entre citoyens et professionnels ou élus municipaux.

PRATIQUES PROBANTES

Favoriser la **participation des citoyens aux formations** : grâce aux processus inclusifs, ces citoyens et les acteurs qui ne sont pas du domaine de l'aménagement gagnent en crédibilité auprès des professionnels et des élus municipaux.

Tenir des **activités rassembleuses** : ex. : une marche exploratoire qui se déroule dans une atmosphère détendue, facilitant l'intégration de tous les acteurs, y compris les citoyens.



COLLABORATION MULTIDISCIPLINAIRE ET INTERSECTORIELLE

Une fois les acteurs convaincus du bienfondé d'intégrer ces dimensions, il faut rompre avec la culture de travail en silo, qui prévaut dans la plupart des milieux professionnels. Dans plusieurs projets, les professionnels de différents services à l'intérieur d'une même municipalité avaient peu l'habitude de travailler ensemble.

Exemple - Certains professionnels de l'aménagement ont été intéressés aux projets locaux en participant d'abord à des activités spécialisées, qui les ont sensibilisés aux enjeux et les ont mis en confiance, puisqu'ils s'y trouvaient entre pairs.

PRATIQUES PROBANTES - Adopter une **stratégie multivolets** (travail de terrain, promotion des bonnes pratiques, plaidoyer), multipublics et multiéchelles (quartier, ville, région, province) : permet d'adapter les interventions à une large diversité d'acteurs, selon leurs intérêts, leur culture professionnelle, etc.

Offrir des formations multidisciplinaires aux acteurs locaux : procure des occasions d'échange et favorise l'adoption d'un vocabulaire commun, une meilleure compréhension des différentes perspectives et l'initiation de collaborations. Le **soutien sous forme d'accompagnement** offert par la suite favorise une meilleure appropriation de la méthodologie et des outils, ainsi que leur utilisation concertée.

Organiser des **ateliers de design** multidisciplinaires : permet de laisser libre cours à la créativité pour élaborer des solutions, ce qui s'avère plus rassembleur que de se concentrer sur les problèmes.

ENGAGEMENT DES ÉLUS

Les élus peuvent être réticents à prendre part au processus d'urbanisme participatif et à s'engager à y donner suite en mettant en œuvre les solutions proposées, craignant que les citoyens aient des attentes démesurées.

PRATIQUES PROBANTES - Produire un **portrait-diagnostic** du milieu : assure une compréhension commune de la situation actuelle et sert à démontrer les problèmes vécus et le potentiel d'amélioration dans le quartier.

Produire un **argumentaire succinct** : peut convaincre les élus de la pertinence des aménagements favorables aux transports actifs.

Proposer des **solutions d'aménagement variées** (ex. : temporaires et peu coûteuses ou permanentes et de plus grande envergure; interventions ponctuelles et urbanisme tactique, projets pilotes) : permet de rassurer les élus quant à la faisabilité des mesures proposées, à la prise en compte des contraintes budgétaires et à la possibilité de revenir en arrière si la mesure n'est pas satisfaisante.

Exemple - Dans les communautés, les portraits-diagnostic ont été identifiés comme un outil important pour soutenir le plaidoyer auprès des élus. Certaines municipalités s'en sont même servis comme prototype dans d'autres projets.

MOBILISATION DES POPULATIONS VULNÉRABLES

La mobilisation de certains groupes de citoyens vulnérables, souvent marginalisés tels que les aînés ou les nouveaux arrivants, s'est avérée difficile dans la plupart des projets locaux.

PRATIQUES PROBANTES

Miser sur des activités qui **attirent l'attention et qui rassemblent** : permet de faire connaître le projet et de stimuler la mobilisation (ex. : événements Playstreets à Peterborough).

Aller à la rencontre des **publics cibles vulnérables** : se rendre dans les résidences d'aînés ou participer aux activités des communautés culturelles permet de joindre ces publics.



RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES

Enfin, l'éternelle question des ressources, humaines et financières, est venue hanter les partenaires.

Arrimer les projets à des démarches existantes : peut permettre de bâtir sur les étapes déjà réalisées, de bénéficier de budgets déjà adoptés, etc.

Soutenir la recherche de **financement supplémentaire pour les partenaires locaux** : contribue à ce que ces derniers disposent de ressources suffisantes pour coordonner la démarche.

Faire preuve de **souplesse** : il est parfois nécessaire de changer la planification pour réaliser des activités moins coûteuses (en temps et en argent) que celles prévues. Avec de l'imagination, on peut atteindre les mêmes objectifs par des moyens plus simples.

Établir des **critères de sélection** et procéder par appel à propositions pour sélectionner les communautés d'intervention : requiert une réflexion préalable au sein de la communauté.

Exemple - Certains portraits-diagnostic ont été inclus dans des projets de planification territoriale de plus grande échelle, permettant d'inscrire les interventions dans une programmation réelle et effective.

ÉLOIGNEMENT GÉOGRAPHIQUE DE CERTAINES COMMUNAUTÉS LOCALES ET DES PARTENAIRES ENTRE EUX

La distance séparant les trois principaux partenaires et certaines communautés locales a représenté un défi important à l'établissement d'une relation de confiance et des communications efficaces.

PRATIQUES PROBANTES

Utiliser les **technologies de communication virtuelle** avec caméra : permet de tenir des rencontres et d'offrir de l'accompagnement à distance, ainsi que d'offrir des webinaires.

Réserver une part du budget du projet pour des **visites dans les communautés** : permet de tenir certaines rencontres en personne.

Exemple - Les projets ont permis aux municipalités éloignées d'avoir accès à des ressources et des méthodes novatrices qui ne sont pas toujours accessibles.



CRÉER UN PARTENARIAT STRUCTURANT

Afin d'accélérer le mouvement souhaité en faveur des aménagements pour les déplacements actifs, les trois organismes ont misé sur un partenariat pour la création de quartiers verts et actifs. Comme ces organismes à but non lucratif proviennent de trois provinces aux contextes et cultures différents, le partenariat repose sur la capacité à partager leurs connaissances, à agir ensemble sur les systèmes et à susciter des alliances stratégiques. Cette section présente les moyens instaurés pour favoriser la collaboration et multiplier les impacts à l'échelle du Canada.



COMMENT TRAVAILLER ENSEMBLE

Dès l'élaboration du projet, les trois partenaires ont convenu de mener diverses actions pour faciliter la collaboration. Quelques mois après le démarrage du projet, ils se sont réunis à Montréal pour une première rencontre en personne. Ce fut l'occasion de se connaître, d'échanger de manière informelle et de discuter de la vision du projet dans le but de se mettre au diapason. À la suite de cette rencontre, les modes de communication et d'échanges se sont multipliés.

Les mots-clés :

COLLABORATION

PARTAGE DE CONNAISSANCES

COMMUNICATION

- Rencontre mensuelle par vidéoconférence (gestion de projet)
- Plateforme collaborative en ligne (gestion de projet et partage de documents)
- Communication par téléphone et courriel
- Rencontre annuelle en personne (planification, stratégie et partage de connaissances)
- Traduction des documents et des outils
- Communauté de pratique mensuelle (échange des meilleures pratiques)
- Formations et colloques (échange des meilleures pratiques)
- Autres trucs et astuces : traduction chuchotée et discussions bilingues



Un partenariat entre des organismes qui apprennent à se connaître, se trouvent à des milliers de kilomètres et travaillent dans deux langues différentes présente ses obstacles. Le projet consiste à déployer et adapter une méthodologie d'intervention dans des contextes organisationnels et territoriaux bien différents, le tout avec cohérence et efficacité. Cette situation n'a pas manqué de soulever de nombreux défis pour les trois partenaires du Réseau Quartiers verts.

LA LANGUE ET LA CULTURE

« Comment dit-on cela en anglais, déjà? » (ou « How do you say it in French again? ») fut une phrase maintes fois prononcée au cours de rencontres entre les trois partenaires. À moins de compter sur des personnes parfaitement bilingues, la langue apporte inévitablement certaines difficultés dans les communications. Pour veiller à être le plus inclusif possible au sein même du projet, une « traduction chuchotée » était parfois effectuée. La langue n'est cependant pas une simple question de traduction, c'est aussi une question culturelle et sociale. Dans un pays aussi vaste que le Canada, le défi consiste alors à s'inspirer de nos pratiques respectives et de s'adapter à chaque contexte.

LA GOUVERNANCE DU PROJET

Comment mentionné précédemment, le projet Réseau Quartiers verts a été élaboré en 2012 par le CEUM, qui souhaitait déployer son approche d'urbanisme participatif au Canada en collaboration avec d'autres organismes du pays. En dépit d'une réelle volonté d'intégrer TCAT et SC dans la définition de la vision et dans la planification des activités, il n'en demeure pas moins que les bases du projet avaient été jetées par le CEUM. Le défi était de développer un projet apprenant sur une période de quatre ans, et ce, dès le début. Au fil de l'expérience, TCAT et SC sont devenus eux-mêmes des références de l'urbanisme participatif dans leur région. Le projet RQV a donc commencé avec un partenaire leader et a évolué vers trois partenaires égaux. Le modèle de gouvernance du projet devra continuer à évoluer selon les compétences de chacun et les objectifs communs poursuivis.

LA DISTANCE

La difficulté des communications due à l'éloignement géographique ne doit pas être sous-estimée. Certes, il est plus facile que jamais de tenir des vidéoconférences, étant donné la panoplie d'outils disponibles. Toutefois, les rencontres virtuelles ne remplaceront jamais les rencontres en personne, particulièrement en début de collaboration, alors que la relation de confiance est à bâtir. Maximiser les occasions de face à face permet de soutenir une collaboration dans la planification des différentes dimensions du projet.

LES ÉCHELLES D'INTERVENTION DU LOCAL AU NATIONAL

La complexité du projet et la multitude d'actions à réaliser font en sorte que le rythme de travail doit s'adapter aux différentes échelles d'intervention. Des choix ont dû être faits entre : développer et mener des activités dans les communautés, organiser et gérer les processus administratifs et d'évaluation du projet au sein des organismes, influencer les politiques publiques municipales ou provinciales, ou encore encourager la création de nouveaux aménagements. Lorsqu'on travaille sur un projet d'aménagement des quartiers, la perception de l'échelle de temps et d'intervention sur le terrain varie en fonction des objectifs et des acteurs. Par exemple, on observe encore, plusieurs années après, de nouvelles retombées dans les communautés.

LA VOLONTÉ D'INNOVER

Tout au long du projet, les trois partenaires avaient la volonté d'innover dans les façons de faire entre eux, avec les partenaires locaux et les autres réseaux d'acteurs pertinents, ce qui a ajouté une certaine complexité au projet. Par exemple, le concept de communauté de pratique était relativement nouveau pour la majorité des participants. Il aura fallu du temps pour s'approprier et exploiter le potentiel de cet espace commun d'échange de connaissances entre les partenaires et des professionnels externes. Un autre défi fut de s'adapter aux contextes locaux. Ce qui est très novateur pour une communauté peut être plutôt banal pour une autre. Le projet a cherché à rejoindre les communautés au stade où elles étaient en terme de passage à l'action, afin de tracer le trajet ensemble.

En résumé : un partenariat en amélioration continue, qui a porté fruit

Chaque défi rencontré a été une occasion d'apprentissages et d'ajustements. Ce partenariat unique a permis de bâtir sur les expertises et les réseaux de chacun pour diffuser – entre eux et dans de nouveaux réseaux – les connaissances et les façons de faire de tous. Les acteurs locaux des communautés accompagnées s'en trouvent mieux outillés pour créer les milieux de vie qu'ils souhaitent. Les leçons tirées au cours des années permettront de poursuivre le partenariat et de le rendre plus collaboratif et participatif dans l'approche qu'il cherche à déployer.

Pendant quatre ans, les partenaires ont pu renforcer leurs capacités et se positionner comme des acteurs incontournables dans leur milieu respectif. Chacun affirme ne plus être le même qu'au démarrage du projet. Ils se sont d'ailleurs engagés pour trois nouvelles années dans la Phase III de la Stratégie d'innovation de l'Agence de santé publique du Canada, qui se déroulera de 2017 à 2020.

L'INNOVATION AU SERVICE DES COMMUNAUTÉS EN SANTÉ

Créée en 2009, la Stratégie d'innovation de l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) comprend une approche de recherche sur l'intervention en matière de promotion de la santé de la population. Cette approche favorise le développement et la mise à l'essai de programmes et de politiques qui réduisent les facteurs de risque de la santé en abordant les conditions sociales, économiques et environnementales sous-jacentes, grâce à une action intersectorielle, une réflexion systémique et une prise en compte du contexte. Le projet Réseau Quartiers verts (RQV) fait partie de cette stratégie d'innovation pour l'atteinte d'un poids santé dans les collectivités canadiennes.



EXPÉRIMENTER POUR INNOVER

L'environnement bâti est reconnu comme un déterminant de la santé. Intervenir dans ce domaine est une stratégie pertinente visant à modifier les comportements pour une vie plus active physiquement. L'innovation du projet RQV réside dans le processus de planification participative mis en place : l'urbanisme participatif. Depuis 2010, il bénéficie du soutien financier de l'ASPC à travers trois phases distinctes :

PHASE I

Conception initiale, élaboration, mise à l'essai et livraison de méthodes d'aménagement urbain participatif sur une période d'environ 12 à 18 mois dans deux communautés au Québec.

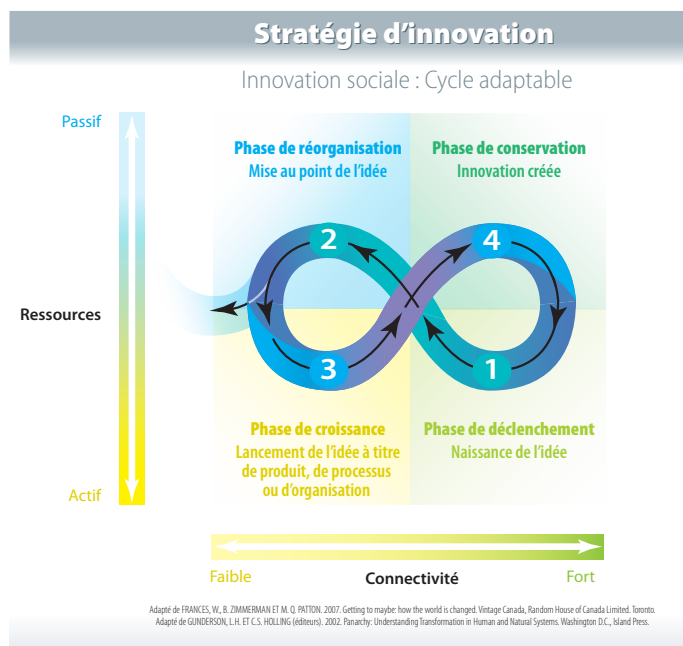
PHASE II

Mise en œuvre intégrale, adaptation et évaluation de projets pilotes participatifs en planification urbaine pour des interventions globales en matière de santé de la population au Canada, en s'adaptant à divers contextes locaux et structures de projets (12 collectivités au Québec, en Ontario et en Alberta), sur une période allant jusqu'à 4 ans.

PHASE III

Élargissement du champ d'action des interventions en urbanisme participatif sur la santé des populations évaluées avec succès pour en faire profiter plus de collectivités et de populations de partout au pays. Cette phase vise à favoriser des changements systémiques et efficaces dans la politique et la pratique de la santé publique afin de réduire les inégalités en matière de santé.

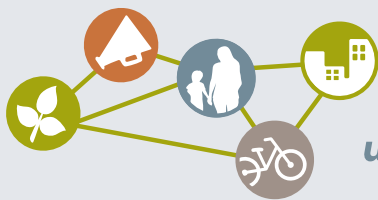
Le projet Réseau Quartiers verts est le seul projet de la stratégie d'innovation de l'ASPC qui porte sur l'environnement bâti.



ADAPTER CE QUI FONCTIONNE

L'innovation sociale peut s'envisager comme un cycle adaptatif qui a comme objectif d'identifier des solutions porteuses à des problèmes complexes. Le déploiement de RQV suit le cycle d'adaptation de l'innovation sociale. À l'aube de la Phase III, le projet se dirige vers l'étape 4, la dernière étape du cycle d'adaptation.

ÉTAPES 1 ET 2	« Déclenchement » et « réorganisation », se situent dans la « boucle arrière » du modèle et représentent la période où l'efficacité des approches établies est remise en question et où de nouvelles idées se font jour.	Émergence de projets de planification participative, puis développement concret et adaptation du processus d'urbanisme participatif.	Projet Quartiers verts, actifs et en santé (2008-2015) Projet Réseau Quartiers verts Phase I (2010-2011)
ÉTAPES 3	« Croissance », période d'étude de la nouvelle idée et d'investissement dans celle-ci, où des produits, des processus ou des programmes sont créés et mis à l'essai au fil du temps.	Consolidation de l'approche intersectorielle pendant laquelle nous avons pu tester et créer de nouvelles connaissances autour des enjeux de transports actifs et d'environnement bâti, ainsi que déployer 12 projets pilotes au Canada.	Projet Réseau Quartiers verts Phase II (2013-2017)
ÉTAPES 4	« Conservation », c'est-à-dire la reproduction et la distribution de l'approche innovante éprouvée.	Asseoir les connaissances techniques et assister à un changement progressif et durable des normes et pratiques en matière d'aménagements favorables aux déplacements actifs dans une optique d'équité en santé.	Projet Réseau Quartiers verts Phase III (2017-2020)



Centre d'écologie urbaine de Montréal

PASSER D'ACTEUR PROVINCIAL À ACTEUR NATIONAL

Avec le développement du projet Réseau Quartiers verts, l'action du CEUM s'est déployée pour une première fois à l'extérieur du Québec. Auparavant, il a accompagné de nombreuses communautés aux quatre coins de la province dans leur transformation pour des quartiers verts, actifs et en santé. Si l'urbanisme participatif est maintenant une expression connue au Québec, c'est en partie grâce lui. Pendant de nombreuses années, il s'est nourri des meilleures pratiques européennes et américaines. Le projet RQV lui a permis de s'inspirer et de développer des liens avec les autres organisations et provinces canadiennes, d'affirmer son positionnement au Québec et d'acquérir une reconnaissance ailleurs en Amérique du Nord.



DES DONNÉES PROBANTES AU CHANGEMENT SUR LE TERRAIN

La participation au Réseau Quartiers verts (RQV) a entraîné une modification des pratiques chez TCAT. L'organisation était à l'origine une coalition populaire qui a, au fil des ans, recentré son action autour de politiques porteuses en lien avec le transport actif et les rues conviviales, grâce à la recherche et le partage de bonnes pratiques. Le projet RQV a amené TCAT à reconnecter la recherche à l'action sur le terrain, son champ d'intervention d'origine. Il a expérimenté de nouvelles méthodes d'engagement communautaire et de participation citoyenne et mis en pratique les valeurs qu'on retrouvait dans les politiques développées depuis dix ans.

« Rejoindre le Réseau Quartiers verts a permis à TCAT de mettre son expertise plus largement en pratique au sein de communautés à travers l'Ontario. Nos efforts à créer et à consolider la recherche et les faits ont été enrichis grâce à de nouveaux outils d'engagement des communautés, avec des retombées directes sur le terrain. Le résultat est une véritable approche intégrée. »

- Nancy Smith Lea, directrice, TCAT.

NOUVEAU PROJET

Création d'un cœur de quartier dans un quartier à très haute densité.

NOUVELLES CONNAISSANCES ET NOUVEAUX OUTILS

- Approche « d'acupuncture urbaine » (des petits changements qui, mis ensemble, amènent de grands résultats)
- Engagement citoyen dans les projets d'aménagement
- Expérimentation avec la participation citoyenne dans un contexte rural

PRATIQUES INNOVANTES

- Adaptation du concept de Complete Streets en milieu rural
- Processus participatifs adaptés pour les communautés plus marginalisées
- Ateliers professionnels pour semer de nouvelles pratiques dans plusieurs communautés

Le projet Réseau Quartiers verts a amené le CEUM à partager son expertise et à l'adapter à de nouveaux contextes. Cette adaptation s'est accompagnée de plusieurs défis et apprentissages. Ce faisant, le CEUM a agrandi son échelle d'intervention au niveau national, tissant des liens avec des partenaires de partout au Canada. Nous avons ainsi élargi notre territoire d'expérimentation tout en demeurant actif à l'échelle du quartier, connecté à la réalité des citoyens.

- Véronique Fournier, directrice, CEUM.

NOUVEAUX PROJETS

- Vision zéro au Québec
- Sous les pavés, en collaboration avec Green Communities
- Appui à la stratégie nationale sur les transports actifs

NOUVELLES CONNAISSANCES ET NOUVEAUX OUTILS

- Argumentaire en faveur des espaces verts en milieu urbain
- Enquête de stationnement
- Projets d'urbanisme tactique soutenus par la municipalité

PRATIQUES INNOVANTES

- Adaptation d'un modèle basé sur des exemples et pratiques québécoises dans d'autres provinces canadiennes
- Portraits-diagnostic de quartier courts et axés sur l'action
- Appels à projets citoyens d'urbanisme tactique



Sustainable
Calgary

DÉVELOPPER UN RÉSEAU ET RAFFINER UNE EXPERTISE

Prendre part au Réseau Quartiers verts a donné à Sustainable Calgary l'opportunité de joindre une coalition locale, de s'engager avec les citoyens à cibler les communautés et à y maintenir une présence soutenue.

La coalition avec laquelle Sustainable Calgary a fait équipe est Safer Calgary, qui s'est jointe à Sustainable Calgary après avoir écrit une lettre de recommandation pour les organisations impliquées dans le projet RQV. Safer Calgary est un groupe de représentants municipaux et communautaires engagés à améliorer la sécurité routière et l'urbanisme, avec une attention particulière envers la psychologie de la conduite. Depuis leur fusion, le Safe and Smooth Symposium de Safer Calgary et le partenariat universitaire NHTV ont mis tous leurs efforts dans les communautés RQV, avec des résultats surprenants.

NOUVEAUX PROJETS

- Le projet « Housing Food and Transportation Nexus »
- Revue de la littérature sur les relations entre l'urbanisme et la santé : une perspective canadienne

NOUVELLES CONNAISSANCES ET NOUVEAUX OUTILS

- Collaboration à la création de « Step Forward », la stratégie piétonne de Calgary
- Utilisation de l'outil « Health Economic Assessment Tool (HEAT) » pour analyser les nouvelles voies cyclables à Calgary et présentation des résultats à la municipalité
- Développement d'une boîte à outils en ligne
- Nouveaux outils pour engager les personnes dont l'anglais est une langue seconde
- Nouveau format inspirant pour le plan de redéveloppement d'un secteur de la ville

PRATIQUES INNOVANTES

- Lien entre les questions d'urbanisme et les défis de la pauvreté et du travail des populations immigrantes
- Charrettes de design
- Activité interprofessionnelle ludique (Safe and Smooth Symposium)
- Aménagements temporaires de type *pop-up*
- Outil visuel d'engagement citoyen (Marlborough)

Le projet Réseau Quartiers verts nous a permis de créer des partenariats nationaux qui font progresser le travail local de transformation durable de nos villes, dans lequel nous sommes impliqués depuis plus de 20 ans. Nous avons maintenant une meilleure compréhension de l'importance du travail d'influence et de plaidoyer aux niveaux provincial et national.

- Dr Noel Keough, président, SC.



12

COMMUNAUTÉS EN ACTION

P. 20



ACADIA

Une vitesse réduite pour un cadre de vie plus sécuritaire

P. 22



BRIDGELAND- RIVERSIDE

Des mesures temporaires aux mesures permanentes

P. 24



GRAND SUDBURY

Le transport actif pour améliorer la santé d'un quartier

P. 26



HALIBURTON

Le concept de *Complete Streets* en milieu rural



P. 28

HIGH RIVER

Un village « marchable »
en milieu rural



P. 30

LAVAL

Des compétences collectives
mises en valeur



P. 32

MARLBOROUGH

La participation citoyenne comme
outil d'intégration



P. 34

MONTREAL

Des apprentissages
instructifs



P. 36

PETERBOROUGH

Un mouvement de réappropriation
d'un quartier



P. 38

SAGUENAY

L'urbanisme tactique pour repenser
une ancienne voie ferrée



P. 40

SHAWINIGAN

Partager les
expertises



P. 42

TORONTO

De la vision citoyenne à l'action
professionnelle



ACADIA

Une vitesse réduite pour un cadre de vie plus sécuritaire

Centre sportif, destination commerciale, lieu éducatif, forêt urbaine abritant deux stations de système léger sur rail et plusieurs artères majeures : le quartier Acadia est une petite communauté d'environ 10 000 habitants située au sud-est du centre-ville de Calgary. Il est bordé par deux cours d'eau, soit la Bow River et le Glenmore Reservoir. La proximité de ces deux magnifiques attraits cause malheureusement un goulot d'étranglement nord-sud dans la ville. En conséquence, plusieurs voitures traversent le quartier à haute vitesse, une entrave importante à la sécurité des piétons et des cyclistes pour ce quartier résidentiel.



et plus accessibles pour les piétons, on les rendait aussi plus sécuritaires. L'effet a été immédiat. Un ralentissement de la vitesse de circulation automobile à l'approche de l'installation temporaire a été constaté durant toute la journée.

Pendant le *Safe and Smooth Symposium* de 2016, la Ville a repris l'idée d'installer des mesures d'apaisement de la circulation de type *pop-up*. Elle a alors observé des réductions de vitesse de 15 km/h. Constatant le succès de ces installations, l'ACA, Sustainable Calgary et leurs partenaires souhaitent maintenant poursuivre l'installation d'autres aménagements temporaires à court et moyen terme.

Ces différents exercices de consultation et d'aménagement ont permis de démon-

PENSER LA VILLE POUR LES USAGERS LES PLUS VULNÉRABLES

La mobilisation citoyenne et communautaire autour de la réduction de la vitesse des automobiles dans le quartier ne date pas d'hier. Depuis 2006, des groupes de citoyens et des organismes font des représentations à ce sujet et déplorent le grand nombre d'accidents causés par la vitesse. Avec ses neuf écoles, Acadia compte le plus grand nombre d'établissements scolaires. La ville accueille aussi plusieurs résidences pour personnes âgées et une forte proportion d'ainés. Le quartier comprend une proportion importante de personnes considérées comme des usagers vulnérables du réseau routier et non motorisées. Les infrastructures piétonnes et cyclables demeurent néanmoins peu nombreuses dans le quartier. De plus, la largeur des rues encourage la vitesse et une conduite peu sécuritaire de la part des conducteurs.

PLUS DE PLACE POUR LES PIÉTONS, PLUS DE SÉCURITÉ POUR TOUS

Devant ce contexte difficile pour les déplacements actifs, Sustainable Calgary, dans le cadre du projet Réseau Quartiers verts, a mis en place diverses actions ayant pour but d'attirer l'attention sur les problèmes du quartier. Un sondage a été réalisé auprès des résidents et a permis de dresser plusieurs constats :

Le quartier comprend une proportion importante de personnes considérées comme des usagers vulnérables du réseau routier et non motorisées. Les infrastructures piétonnes et cyclables demeurent toutefois peu nombreuses dans le quartier.

- une majorité des répondants trouve qu'il est très facile ou facile de se déplacer à pied dans le quartier avec les aménagements initiaux;
- toutefois, la vitesse automobile crée un sentiment d'insécurité qui décourage l'utilisation de ces infrastructures;
- un meilleur aménagement des rues est la solution à privilégier pour améliorer la sécurité et stimuler le recours aux transports actifs.

Sur le terrain, l'Acadia Community Association (ACA) a mis sur pied une fête des voisins en 2016 durant laquelle Sustainable Calgary a présenté des concepts de design urbain, soumis aux commentaires et au vote des résidents. L'évènement était volontairement organisé sur une des rues les plus passantes du quartier pour démontrer qu'en rendant les rues plus vibrantes

trier que les citoyens d'Acadia souhaitent une réduction de la limite de vitesse et la mise en place d'aménagements favorisant la sécurité des piétons et des cyclistes dans leur quartier. Les activités sur le terrain ont offert des exemples concrets de solutions possibles qui fonctionnent. Tous les éléments sont maintenant en place pour qu'Acadia devienne un quartier plus sécuritaire pour tous les usagers de la route.



CONSULTER LE PORTRAIT

Acadia

SUSTAINABLECALGARY.ORG/HOME/ANC/



BRIDGELAND- RIVERSIDE

Des mesures temporaires aux mesures permanentes

Le projet Réseau Quartiers verts initié dans le quartier Bridgeland-Riverside à Calgary est un bon exemple de l'effet d'entraînement créé par la collaboration de résidents passionnés et de leaders locaux. Un quartier avec des citoyens et des groupes mobilisés est un terreau fertile pour l'innovation et le changement.

DES MESURES POP UP POUR APAISER LA CIRCULATION

Chaque année depuis 2013, la Coalition Safer Calgary organise le *Safe and Smooth Symposium*. L'objectif est d'explorer des pistes innovantes en sécurité routière et en aménagement urbain à travers le partage de connaissances, les tempêtes d'idées et les expérimentations sur le terrain. Intriguée par l'approche d'urbanisme participatif, la Coalition a choisi, en 2015, d'organiser le Symposium à Bridgeland et d'utiliser les communautés du Réseau Quartiers verts comme études de cas.

À l'initiative de la Ville de Calgary, des mesures d'apaisement de la circulation de style *pop-up*¹ ont été installées. Ces aménagements temporaires sont utilisés pour modifier la rue et tester l'impact sur les comportements des usagers. Dans une intersection de Bridgeland, un match de hockey a été organisé pour les participants du Symposium dans un espace retransché de la largeur de la rue, et ce, sans même ralentir le flot de circulation automobile. Preuve qu'il est tout à fait possible de faire plus de place aux transports actifs dans le quartier. La Ville a d'ailleurs annoncé que,

dès l'année suivante, la rue deviendrait un parc permanent. Les résidents de Bridgeland ont donc un nouveau lieu où pratiquer le sport national des Canadiens !

CRÉER UN MOMENTUM

Plusieurs organismes ont emboîté le pas et contribuent à alimenter l'effet d'ébullition qui habite présentement le quartier. Le Women's Centre de Bridgeland a organisé une *Women's Safety Walk* dès 2015, un événement devenu une tradition annuelle. Ces marches permettent d'identifier les lieux et aménagements problématiques pour la sécurité des femmes et de déposer des recommandations auprès des acteurs concernés.

Les regroupements de personnes âgées étaient les premiers champions de ce travail. Ils ont aidé à dresser un portrait du quartier répondant à leurs besoins et à identifier les défis qu'on y retrouve. La collaboration avec tous ces groupes et d'autres citoyens au fil des ans a permis à la communauté de constater qu'elle avait maintenant en main toutes les données pour passer à l'action.

Un quartier avec des citoyens et groupes mobilisés est un terreau fertile pour l'innovation et le changement à travers des projets ambitieux qui nécessitent une mobilisation importante.

LA MOBILISATION, ÇA RAPPORTE!

Au final, le projet a rejoint plusieurs centaines de personnes et a contribué à créer une importante mobilisation dans le quartier. D'autres retombées sont déjà quantifiables. De nouvelles pistes cyclables ont été mises en place pour connecter le quartier et cœur de la ville. Le *East Riverside Master Plan* a été réalisé pour le secteur sud-est du quartier, lieu de résidence de beaucoup de personnes âgées qui se sentaient isolées du reste de la communauté. La Ville de Calgary a organisé des charrettes de design dans l'objectif d'animer une intersection peu sécuritaire. Ces deux derniers éléments réfèrent aux quatre lieux identifiés comme devant être prioritairement réaménagés par les citoyens de Bridgeland lors d'un atelier de travail organisé par Sustainable Calgary. La preuve que toute cette mobilisation rapporte et permet aux citoyens de faire valoir leurs préoccupations!



CONSULTER LE PORTRAIT

Bridgeland-riverside
[SUSTAINABLECALGARY.ORG/HOME/ANC/](https://sustainablecalgary.org/home/anc/)

¹ Les mesures d'apaisement de la circulation *pop-up* sont des initiatives temporaires qui visent à démontrer l'effet potentiel de mesures d'apaisement permanentes. Elles permettent également d'expérimenter des solutions parfois difficiles à imaginer de manière ludique et de faire ressortir des problèmes d'aménagement.



GRAND SUDBURY

Le transport actif pour améliorer la santé d'un quartier

Le quartier Donovan est situé au nord-est du centre-ville de Great Sudbury en Ontario. La partie commerciale de la rue Kathleen constitue le cœur de la communauté avec des commerces populaires, des restaurants et une énergie bien à elle. Les petits terrains et les ruelles étroites du quartier sont inhabituels à Sudbury. Cela en fait un quartier intime, accessible à pied, qui offre une ambiance s'apparentant à celle d'un village. Suivant ces constats, Toronto Centre for Active Transportation, dans le cadre du Réseau Quartiers verts, en partenariat avec EarthCare et la Ville de Great Sudbury, a entamé en 2016 un travail de réflexion avec les parties prenantes. Le but était de se doter d'une vision forte pour améliorer les espaces publics et la « marchabilité », et faire de Donovan un quartier bâti en faveur des transports actifs. Cette vision pourra servir de base à un éventuel *Community improvement plan* (CIP) qui sera mis en place par la municipalité. L'objectif est de simplifier le processus de consultation et de veiller à ce que les décisions reflètent les diverses voix des résidents.



AMÉLIORER LA SANTÉ DE LA POPULATION : UNE PRIORITÉ

Au début du projet, le groupe de travail a établi une série de directives qui allaient guider l'ensemble des actions futures. L'inclusion, des prix abordables et la santé sont ressorties comme étant les trois premières valeurs encadrant l'avenir du quartier. Un objectif à long terme a également été identifié : augmenter la fierté et l'adhésion à la collectivité, faisant du quartier un modèle de transports actifs et de vie saine.

Plusieurs activités ont par la suite été organisées afin de démontrer les avantages d'un quartier axé sur les transports actifs. Un important travail de cartographie a permis de documenter les lieux problématiques. L'information produite

démontre combien la marche est une option intéressante compte tenu de la configuration du quartier. Elle est de plus peu coûteuse sur le plan des infrastructures. Beaucoup de destinations populaires sont situées à une courte distance à pied ou à vélo et plusieurs d'entre elles sont des espaces d'activité physique ouverts au public, y compris l'hiver. Un constat clair se dresse : le quartier Donovan a tout ce qu'il faut pour devenir un paradis pour piétons, 12 mois par année!

DES DÉFIS À L'HORIZON

Plus de 100 personnes ont été interrogées pour comprendre comment les citoyens utilisent les rues et identifier les obstacles au développement des transports actifs. Sans surprise, les facteurs qui encou-

ragent les gens à emprunter une rue sont principalement liés à l'aménagement de la rue et à la sécurité. D'autre part, les raisons pour lesquelles les gens évitent certaines rues sont souvent attribuables à un sentiment d'insécurité, en raison d'activités suspectes ou de dangers liés à la circulation.

Les résultats obtenus auprès de la population indiquent que le dynamisme du quartier passe par une plus grande place accordée aux transports actifs. Il s'agit là d'une solution peu coûteuse en parfait accord avec la volonté de la communauté de devenir plus active et en santé.

Objectif à long terme : augmenter la fierté et l'adhésion à la collectivité en transformant le quartier en un modèle de transport actif et de vie saine.

UN ALLIÉ PRÉCIEUX : LE PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS

Le plan présente les avantages des transports actifs sur la santé et l'économie. Il propose des principes de planification du réseau de transports et une méthode d'évaluation des décisions futures afin de s'assurer qu'elles tiennent compte des avantages des transports actifs.



CONSULTER LE PORTRAIT

Donovan neighbourhood vision
WWW.TCAT.CA



HALIBURTON

Le concept de *Complete Streets* en milieu rural

Le comité *Communities in Action* (CIA) a été formé à Haliburton en Ontario afin d'aider à créer des communautés saines et actives. Le comité réalise des activités de recherche pour développer un argumentaire en faveur de la planification et la mise en œuvre des transports actifs en milieu rural. Il développe des partenariats avec de multiples acteurs afin de renforcer les connaissances et les capacités en matière de transports actifs. La croissance démographique récente dans la municipalité rurale de Dysert et al a entraîné le développement d'un espace commercial à petite distance du centre-ville le long de la County Road 21. Cette partie de l'artère, longue de 2,4 km, est la plus densément peuplée et doit répondre à la fois à des besoins de déplacements de proximité et de déplacements de longue distance. Dans sa configuration actuelle, elle offre un espace suffisant pour la circulation des véhicules, mais peu d'espaces sécuritaires et fluides pour les piétons, les cyclistes ou les usagers à mobilité réduite.



DES DÉFIS UNIQUES À UNE MUNICIPALITÉ RURALE

Pour continuer à améliorer les rues et les espaces publics dans sa communauté, le CIA souhaitait adapter le concept de *Complete Streets* dans les conditions uniques d'une route de comté d'une municipalité rurale. C'est ainsi que le comité a manifesté son intérêt à joindre le Réseau Quartiers verts, afin d'être soutenu dans le développement de ce projet. Il voyait le potentiel d'inciter les résidents à identifier leurs besoins et leurs préoccupations tout en engageant les professionnels, les fonctionnaires et les décideurs à repérer les obstacles à la mise en œuvre de différentes configurations de rues possibles. Cette démarche a mis en lumière un obstacle clé : les routes de comté sont des espaces intergouvernementaux, de sorte que la Ville possède l'autorité décisionnelle sur les trottoirs et autres aménagements en périphérie des voies de circulation, tandis que le comté est responsable des voies de circulation.

RÉSOLVRE LES CONTRAINTES PAR UN PARTENARIAT EFFICACE

Dans ce contexte, un portrait du quartier Haliburton a été réalisé pour partager les connaissances des résidents avec les professionnels locaux. Au cours d'un atelier de travail professionnel organisé dans l'objectif de mettre au point le concept de rue conviviale en milieu rural, le Toronto Centre for Active Transportation a travaillé avec les professionnels des deux paliers de gouvernement. Une fois la stratégie développée, il était temps de la transposer sur le terrain. Après avoir obtenu l'approbation du conseil municipal, un premier geste a été posé. Des mesures d'apaisement de la circulation ont été conçues et testées temporairement, permettant de définir clairement les espaces destinés aux véhicules et aux piétons dans une zone à forte circulation sur la County Road 21.

La prochaine étape pour le quartier Haliburton sera d'obtenir l'appui du conseil municipal envers cette vision de développement d'une rue conviviale avec des objectifs et des solutions sur des horizons de cinq, dix et vingt ans. Grâce à cet appui, la communauté d'Haliburton pourra continuer d'aménager l'espace public pour tous les citoyens, peu importe leur moyen de transport préféré... et démontrer que le concept de rue conviviale a sa place en milieu rural !

Qu'est-ce qu'une *Complete Streets* ?

Une *Complete Street*, aussi appelée rue conviviale au Québec, est conçue pour les personnes de tous les âges, toutes les capacités et tous les modes de déplacement. Sur les *Complete Streets*, un accès sécuritaire et confortable pour les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les personnes à mobilité réduite n'est pas une réflexion après coup, mais est intégré dès le début à la planification de la rue.



CONSULTER LE PORTRAIT

Haliburton Village, Ontario
WWW.TCAT.CA



HIGH RIVER

Un village « marchable » en milieu rural

Le village de High River est une communauté rurale de 13 500 habitants située au sud de Calgary. Entouré de terres d'élevage et de fermes, le village est un lieu de rassemblement pour les citoyens des environs qui s'y rendent pour leurs besoins quotidiens. La ville se prête bien aux transports actifs : aux dires des résidents, elle est assez petite pour pouvoir être traversée en vélo en 20 minutes. Elle est de plus dotée d'un réseau récréatif, les *Happy Trails*.



LAVAL

Des compétences collectives mises en valeur

Le Réseau Quartiers verts utilise les principes de l'urbanisme participatif pour transformer les communautés. Le soutien de citoyens et d'organismes dynamiques prêts à s'engager est essentiel au succès de tout projet RQV. Comment procéder lorsqu'on arrive dans une communauté ou la société civile est engagée et active depuis des années? Mettre en action toutes les années d'action et d'apprentissage sans répéter tout ce qui a déjà été fait, voilà le défi qui attendait le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans Chomedey, à Laval.

METTRE EN COMMUN LES APPRENTISSAGES D'UN QUARTIER

La première rencontre avec les différents organismes qui travaillaient déjà dans le quartier fut essentielle au projet. De nombreux plans, politiques et diagnostics avaient déjà été réalisés dans le quartier. Le mandat était clair : passer à l'action et amener les différents acteurs et secteurs à travailler ensemble.

Le CEUM a réalisé une cartographie des acteurs impliqués et un comité de travail a été proposé avec les partenaires locaux. Ceci a permis de renforcer les liens et de créer une synergie et un *momentum* positif autour du projet. Les rencontres, très productives, ont provoqué une réflexion sur tout le travail effectué dans le quartier jusque-là. Les acteurs ont réalisé que beaucoup de travail avait été accompli par les différents groupes et il était maintenant temps de passer à l'action. Plusieurs activités citoyennes et rassembleuses ont donc été organisées.

La priorité énoncée par les acteurs du milieu était claire : remettre le citoyen au cœur des décisions.

La marche exploratoire s'est avérée un moment phare où ont été réunis les groupes communautaires en santé publique, en services sociaux, en transport et en logement, des professionnels de la Ville, des chefs de division, des élus, des policiers et des parents d'élèves. Ils ont visité les lieux identifiés par les citoyens comme prioritaires en terme de sécurité. Suite à la marche, les enjeux avaient été à la fois démontrés et ressentis.



METTRE EN ACTION PLUSIEURS ANNÉES DE TRAVAIL

La priorité énoncée par les acteurs du milieu était claire : remettre le citoyen au cœur des décisions. Un autre défi se profilait à l'horizon, celui de la mobilisation. Le milieu communautaire étant extrêmement actif dans le quartier, l'offre d'activités était déjà élevée. Pas facile de convaincre les gens de s'impliquer dans un projet quand leur emploi du temps est déjà rempli ! Le projet RQV proposait cependant quelque chose de nouveau : permettre à ces citoyens de repenser leur quartier, d'influencer les décisions et de se réapproprier leur milieu de vie en faveur des transports actifs.

Les lieux et les activités existantes ont été mis à profit et les jeunes et les familles ont

été ciblés et rencontrés. Il fallait éviter de répéter des activités faites dans le passé pour se concentrer sur l'action et l'identification des priorités pour le quartier avec l'aide des citoyens.

Sans cet important travail de coordination, tous ces acteurs auraient probablement continué de travailler en silo, sans réaliser que la somme de leur travail les avait déjà amenés tout près du but. La coordination a finalement porté fruit de sorte que le quartier Chomedey est aujourd'hui en bonne voie de devenir plus vert, actif et en santé !



CONSULTER LE PORTRAIT

Aménagements en faveur des déplacements actifs dans Chomedey. Diagnostic et recommandations
WWW.ECOLOGIEURBAINE.NET



MARLBOROUGH

La participation citoyenne comme outil d'intégration

Marlborough est un quartier dynamique situé au nord-est de Calgary. Il se caractérise par la présence d'une *Community Association* forte et prospère, la variété de programmes récréatifs, la proximité du centre-ville et les grands espaces verts. Un sondage mené par Sustainable Calgary révèle le grand sentiment d'appartenance des résidents. Historiquement, Marlborough a fait face à des taux élevés de criminalité, concentrés autour des centres commerciaux, mais beaucoup d'efforts ont été accomplis au fil des ans pour rendre le quartier plus sécuritaire.



Le quartier fait face à plusieurs enjeux liés à l'aménagement urbain. Par exemple, l'éclairage est déficient à plusieurs endroits, ce qui affecte le sentiment de sécurité de plusieurs résidents. Parmi les autres défis de conception urbaine, citons :

- la sécurité routière et la mobilité des piétons autour de la gare de train léger sur rail et du centre commercial;
- les espaces verts sous-utilisés;
- le nombre et la qualité des carrefours communautaires.

VALORISER LES ESPACES PIÉTONS

À Marlborough, le projet *This is my neighborhood* de la Ville de Calgary avait déjà fait l'objet d'une grande mobilisation. Il avait permis de recueillir les priorités des résidents pour améliorer la collectivité, comme l'installation de plus de poubelles, d'œuvres d'art communautaires et de lieux de rencontre. Certaines d'entre elles étaient d'ailleurs déjà mises en œuvre.

Lors de discussions préliminaires avec des représentants de la communauté et de la Ville, il a été déterminé que SC pourrait contribuer au travail déjà entamé en développant une meilleure compréhension des besoins des résidents. Où se trouvaient les voies piétonnes et les espaces de rencontre ? Où devait-on concentrer les efforts ? SC a également été mandaté pour travailler auprès de groupes plus difficiles à rejoindre, comme les nouveaux arrivants. C'est dans ce contexte que le quartier Marlborough a joint le Réseau Quartiers verts.

De nouveaux outils ont été développés avec l'aide d'enseignants et d'étudiants en anglais afin de briser la barrière de la langue.

Un des enjeux majeurs de sécurité du quartier touchait les *catwalks*, des liens piétonniers qui relient les parcs et les écoles. Ces passages sont le reflet d'une époque où l'accès facile aux parcs et aux écoles par les citoyens était une priorité pour la Ville. Cependant, plusieurs citoyens n'utilisent pas ces infrastructures pour des raisons de sécurité. L'éclairage y est déficient et l'entretien inadéquat. De plus, le processus pour améliorer l'éclairage rencontre un important frein : un groupe de citoyens doit déposer une demande commune auprès des fournisseurs d'électricité et payer chaque mois

la facture d'électricité. L'hiver, ce sont eux qui doivent en assurer le déneigement.

LA PARTICIPATION CITOYENNE POUR REJOINDRE TOUS LES MEMBRES D'UNE COMMUNAUTÉ

SC a attiré l'attention sur les points chauds identifiés par les résidents, les commerçants, les passants et les enfants. Cela a mis en lumière le bon et le mauvais : les espaces de rencontre autour du centre commercial, fréquentés depuis des décennies, le manque d'abribus et de connexions piétonnes, ou encore les grands espaces verts peu fréquentés et mal adaptés aux personnes de tous âges.

Sustainable Calgary a aussi fait de gratifiantes percées dans l'engagement citoyen de Marlborough. À l'instar d'autres communautés, les citoyens ont été rencontrés là où ils convergent, ce qui a permis de respecter leurs contraintes de temps et a augmenté les chances de créer de bonnes relations. SC a eu des opportunités intéressantes de collaborer avec les nouveaux immigrants, particulièrement ceux pour qui l'anglais est une seconde (ou même troisième ou quatrième) langue. De nouveaux outils ont été développés avec l'aide d'enseignants et d'étudiants en anglais afin de briser la barrière de la langue. Le travail effectué avec la *Calgary Immigrant Women Association* a permis de mieux comprendre la réalité des immigrants qui vivent dans le quartier.

Étant membre du comité organisateur de la conférence *Walk 21*, SC a proposé l'organisation d'un concours de design pour repenser les liens piétonniers du quartier et initier une discussion sur la manière dont ils sont gérés. La Ville s'est montrée intéressée, mais du travail reste à faire pour que cette initiative voit le jour.

L'exemple de Marlborough démontre qu'impliquer des citoyens dans le design de leur quartier renforce non seulement leur sentiment d'appartenance, mais permet aussi de faire ressortir certains enjeux qui n'étaient pas mis en évidence au départ.



CONSULTER LE PORTRAIT

Marlborough
SUSTAINABLECALGARY.ORG/HOME/ANC/



MONTRÉAL

Des apprentissages instructifs

Dès les débuts du projet Réseau Quartiers verts, le Centre d'écologie urbaine de Montréal souhaitait qu'une de ses communautés soit située dans un milieu urbain dense à Montréal. Des discussions et des rencontres ont amené le Centre d'écologie urbaine de Montréal à identifier la communauté Beaubien, située dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, comme lieu de travail potentiel. Le contexte politique était positif : un exercice de réflexion au sein de l'arrondissement était déjà entamé pour le réaménagement des pourtours de la station de métro Beaubien.

UN PROJET ET DES OPPORTUNITÉS

Le CEUM avait ainsi une belle opportunité de travailler sur les pratiques d'aménagement directement avec les décideurs. Le contexte était également très intéressant. Le lieu est extrêmement fréquenté, véritable pôle du quartier pour plusieurs groupes vulnérables : écoliers (école primaire), aînés (habitations à loyer modique pour personnes âgées), usagers du métro, etc.

Le CEUM et l'arrondissement ont également vu l'occasion pour leurs professionnels d'acquérir de nouvelles méthodes de travail afin de nourrir leur boîte à outils en aménagement et transports actifs, de même que de permettre aux différents départements (génie, urbanisme, développement social, etc.) d'apprendre à travailler ensemble. Il y avait là un potentiel de changement de pratiques en faveur des approches participatives et intersectorielles avec les organismes communautaires du quartier, les services de l'arrondissement et les acteurs institutionnels concernés par le projet (transport en commun, santé publique, etc.).

Plusieurs balises techniques contraignantes accompagnaient le projet, laissant peu de place à la participation citoyenne. Malgré cela, il a été décidé d'aller de l'avant et de s'impliquer totalement.

Plusieurs activités ont été menées, permettant de sensibiliser les professionnels de l'arrondissement et les acteurs locaux aux outils d'urbanisme participatif. Un comité local a été créé et plusieurs rencontres ont eu lieu. Les enquêtes sur le terrain ont quant à elles permis de dégager plusieurs constats intéressants sur l'aménagement et l'utilisation des espaces publics, en plus d'offrir de nouveaux outils aux professionnels de la Ville. La participation citoyenne fait partie intégrante du processus et plusieurs activités citoyennes ont été organisées. Leur succès a démontré que les citoyens du quartier ont à cœur le futur des lieux qu'ils fréquentent.



CONSULTER LE PORTRAIT

Portrait de quartier: métro Beaubien
WWW.ECOLOGIEURBAINE.NET

Les communautés du Réseau Quartiers verts se distinguent par les liens qu'elles réussissent à créer entre ses différents acteurs. Élus, représentants communautaire et citoyens sont appelés à travailler ensemble et développer une vision commune.

DES DÉFIS IMPORTANTS

Les projets d'urbanisme participatif sont réalisés en collaboration avec plusieurs partenaires issus de la communauté. Une bonne communication et une compréhension commune du projet sont donc essentielles à leur réussite. Ces deux facteurs de réussite ont présenté des défis dès le démarrage.

- **Faciliter les rencontres intersectorielles.** Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les élus et les fonctionnaires, sans toutefois réunir les deux simultanément. Le maire de l'arrondissement était très enthousiaste à l'idée, les professionnels étaient intéressés à découvrir de nouvelles pratiques, mais des changements internes ont compliqué la compréhension et l'échange d'information autour de ce projet.
- **Identifier les meilleurs acteurs clés.** Certains partenaires identifiés par le CEUM ne possédaient pas les ressources



ou toute l'expertise pour participer à un projet d'une telle envergure. Il faut toujours s'assurer d'avoir les moyens de nos ambitions. De plus, un projet élaboré uniquement avec une municipalité est vulnérable au changement d'orientation. En travaillant conjointement avec la société civile, si les changements escomptés ne se produisent pas, la communauté demeure outillée pour revendiquer un quartier plus convivial pour ses résidents.

- **Définir une vision commune.** Les communautés du Réseau Quartiers verts se distinguent par les liens qu'elles réussissent à créer entre ses différents acteurs. Élus, représentants communautaires et citoyens sont appelés à travailler ensemble et à développer une vision commune. Pour des raisons contextuelles, il a été difficile de s'assurer que ces acteurs avaient la même vision d'un projet participatif, ce qui a certainement joué un grand rôle dans l'issue du projet.

Les orientations de l'arrondissement ayant évolué, le projet Beaubien s'est arrêté plus tôt que souhaité. Le quartier voit naître ailleurs de nouveaux aménagements pour les piétons et les cyclistes. Avec le portrait du quartier en main, les acteurs locaux possèdent toute l'information nécessaire pour aller plus loin, à un autre moment. Les professionnels ont apprécié l'approche d'urbanisme participatif et souhaitent l'étendre à d'autres projets avec la conscience que le processus doit débiter en amont du projet et offrir aux citoyens un réel pouvoir d'influence.



PETERBOROUGH

Un mouvement de réappropriation d'un quartier

L'histoire du quartier Stewart St. dans le centre-ville de Peterborough commence à l'ère industrielle « dorée » de la première moitié du XX^e siècle, avec la présence dans la région de plusieurs employeurs importants. Une grande partie du parc de logements locatifs du quartier a été construite pour les travailleurs ou les cadres de ces usines. Dans les années 1980, le quartier montre des signes de déclin économique. La perte d'emplois manufacturiers de qualité jumelée à la croissance des banlieues contribue à l'exode de la population.

DES RÉSIDENTS QUI S'APPROPRIENT LEUR QUARTIER

Au cours de la dernière décennie, les résidents du quartier ont commencé à prendre en charge leur communauté. Tout a commencé avec un parc local sous-utilisé et cette simple question : « Comment pouvons-nous amener les voisins à se parler davantage entre eux ? ». La réponse de la municipalité fut brève et simple : « Socialisez avec vos voisins à travers un nouveau jardin communautaire et animez ce précieux espace de rencontre ! ».

Avec l'aide des organismes GreenUp, du Réseau de jardins communautaires de Peterborough et de Nourish, les résidents ont transformé le parc en une source de fierté communautaire. Ce projet n'était que le début d'un grand processus de réappropriation citoyenne dans le quartier.

La municipalité a annoncé par la suite qu'une rue locale allait être momentanément inaccessible dans le cadre de travaux majeurs en lien avec le plan de réduction des inondations. La communauté, déjà mobilisée et outillée par le projet de réfection du parc, a vu en cette annonce une occasion d'étendre le mouvement d'appropriation du quartier au-delà du parc et de rebâtir la rue pour mieux servir les intérêts de la communauté.

C'est ainsi que les résidents du quartier, GreenUp et des représentants de la Ville de Peterborough, de l'Université Trent, de BIKE, de l'Unité sanitaire locale et du Trent Center for Community Research ont créé un comité de réflexion pour le quartier. Ensemble, ce comité diversifié a documenté l'utilisation des rues locales, l'appréciation des citoyens pour leur communauté et les priorités pour



l'avenir de leur quartier. Le comité a utilisé plusieurs outils dans l'optique de bien comprendre les priorités des résidents. Grâce à un exercice de cartographie des ressources communautaires, un sondage sur les déplacements locaux et des conversations avec les résidents lors d'événements, le comité a réussi à transposer sur papier toute l'expertise collective des citoyens.

Le prochain défi majeur consistait à harmoniser cette vision avec le processus officiel de consultation entrepris par la Ville pour le remaniement de cette rue locale. Comment permettre la participation des citoyens sur les projets d'infrastructures locales ? Comment s'assurer que ces voix seront entendues et prises en compte ?

JOINDRE LA VOIX DES CITOYENS À CELLE DES PROFESSIONNELS

C'est ainsi qu'a été mis de l'avant un principe central du Réseau Quartiers verts : l'importance du travail intersectoriel, qui amène les divers groupes et professionnels impliqués dans un projet à travailler

ensemble. Les consultants embauchés pour redévelopper la rue ont été invités à un atelier de discussion axé sur les échanges avec les experts du quartier, c'est-à-dire les citoyens. Cet événement a permis aux citoyens de présenter et d'expliquer leurs priorités. Les consultants ont ainsi pu comprendre comment le projet et ses résultats pourraient faire partie intégrante du processus.

À l'heure actuelle, les options proposées pour la réfection de la rue locale intègrent plusieurs priorités clés des résidents. Cela contribuera certainement à ce que le quartier soit plus accueillant, dynamique et accessible à tous les résidents, peu importe s'ils marchent, font du vélo ou conduisent pour se déplacer dans leur communauté. Le travail intersectoriel effectué à Peterborough a démontré que la construction de relations de confiance entre intervenants d'horizons d'apparence opposés prend du temps et peut être difficile, mais qu'au final, mettre différentes voix en commun permet de développer de meilleurs projets.

L'exemple de Peterborough montre à quel point les espaces publics et les rues sont un terrain fertile pour la croissance et le développement d'une communauté. Ils sont des lieux de rencontre uniques, qui contribuent à renforcer le sentiment d'appartenance envers une communauté... pourvu que les citoyens puissent se les approprier !

Le travail intersectoriel effectué à Peterborough a démontré que la construction de relations de confiance entre intervenants d'horizons d'apparence opposés prend du temps et peut être difficile tant à l'interne qu'à l'externe.



CONSULTER LE PORTRAIT

Stewart Street Neighbourhood, Peterborough
WWW.TCAT.CA



SAGUENAY

L'urbanisme tactique pour repenser une ancienne voie ferrée

L'histoire du projet Réseau Quartiers verts à Chicoutimi, un arrondissement de la Ville de Saguenay, a débuté lors de l'élection municipale de 2013. Les citoyens du District 11 ont élu un conseiller municipal indépendant qui a fait la promesse de donner plus de place à la participation citoyenne. Chose dite, chose faite : le conseil de District 11 était créé un an plus tard. Ce regroupement permet désormais aux citoyens de participer aux décisions d'investissements de la Ville et d'orienter les actions visant à améliorer le milieu de vie du district, notamment par un processus de budget participatif. Il est rapidement devenu clair que la priorité était de rendre le quartier plus « marchable » et d'améliorer des intersections problématiques pour les usagers des transports actifs.

VALORISER UN PARCOURS PIÉTON

En identifiant ses priorités de travail, le conseil s'est intéressé à l'ancienne voie ferrée du Canadian National, propriété de la Ville de Saguenay, qui traverse le centre-ville de Chicoutimi. Le terrain était partiellement aménagé en voie piétonne déjà utilisée par de nombreux citoyens. L'idée de planifier l'aménagement et de valoriser ce parcours piéton en y impliquant les citoyens pour qu'ils s'approprient le lieu est vite devenue prioritaire pour le conseil des citoyens du District 11. Avec le soutien du Centre d'écologie urbaine de Montréal, le comité du Parc linéaire (COPAL) fut créé, regroupant des organismes de la Ville, des citoyens du conseil du District 11, ainsi que des représentants d'organismes du milieu, dont Eurêko!. Quelques mois plus tard, l'ancienne voie ferrée a été renommée la *Traverse du Coteau* lors du lancement du projet.

L'URBANISME TACTIQUE, UN OUTIL ESSENTIEL

Plusieurs activités ont été réalisées dans le cadre de ce projet. Certaines ont eu un impact particulièrement important, comme l'atelier de travail professionnel. Réunissant une quinzaine de participants de différents services de la Ville de Saguenay, du MAMOT², du MTQ³, et du cégep de Jonquière, il a permis de réfléchir à des solutions d'aménagement pour améliorer et sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes de deux intersections problématiques franchissant la *Traverse du Coteau*. En plus de développer des solutions d'aménagement originales, l'un des impacts positifs de cet atelier est d'avoir amené des professionnels de différentes disciplines à travailler ensemble autour de solutions intégrées.

À la suite de cet atelier, le COPAL, en collaboration avec la Ville de Saguenay, a décidé de lancer un appel à projets citoyens. L'objectif était que ces derniers s'approprient le lieu en réalisant des interventions temporaires d'urbanisme tactique dans l'espace public. Deux éditions ont eu lieu, une l'été et l'autre l'hiver, totalisant six projets citoyens qui touchaient aux thèmes de l'art urbain, du verdissement et de l'agriculture urbaine.



Au-delà de développer des solutions d'aménagement originales, l'un des impacts positifs de l'atelier de travail professionnel est d'amener des professionnels de différentes disciplines à travailler ensemble pour des solutions intégrées.

LA MOBILISATION, C'EST PAYANT!

Le projet permet de constater qu'il est possible d'accomplir beaucoup grâce à la volonté politique et à la mobilisation citoyenne. Avec du travail acharné, une vision positive et beaucoup d'imagination, le conseil des citoyens du District 11 et le COPAL ont eu un impact concret dans leur communauté. Il faut souligner le travail remarquable du conseiller municipal impliqué dans le projet depuis le début. Il démontre qu'il est possible de développer des projets participatifs très intéressants pour ses concitoyens en s'environnant de ces derniers et des organismes de la société civile.

La prochaine étape pour les artisans de la *Traverse du Coteau* est de s'assurer que les leçons du projet soient intégrées aux pratiques et fassent boule de neige dans

d'autres quartiers. Déjà, une élue qui a participé à l'atelier de travail professionnel a mentionné vouloir implanter l'approche d'urbanisme participatif dans son district. De plus, les divers intervenants qui ont participé au projet souhaitent maintenant que ce type de démarche et l'expertise ayant été développée soient institutionnalisées et puissent être réutilisées ailleurs à Saguenay. L'objectif est de maximiser les occasions pour les citoyens de s'approprier leur quartier et leurs espaces de vie. C'est en ancrant l'application des principes de l'urbanisme participatif au sein même de la ville que ces pratiques deviendront la norme!



CONSULTER LE PORTRAIT

La *Traverse du Coteau* : un parcours de déplacement actif au centre-ville de Chicoutimi
WWW.ECOLOGIEURBAINE.NET

² MAMOT : Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec

³ MTQ : Ministère des Transports du Québec



Partager les expertises

En 2015, la Ville de Shawinigan entamait une démarche de revitalisation du quartier Saint-Marc. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal l'ayant déjà initiée aux principes de l'urbanisme participatif, la Ville décide de réutiliser la même approche et s'engage dans le Réseau Quartiers verts.

Le quartier possède une forme urbaine favorable aux déplacements actifs, en plus d'être doté d'un tissu communautaire dynamique. Malgré cela, il compte peu d'aménagements favorisant les transports actifs. Il se caractérise également par une population défavorisée, ainsi que par une forte présence d'ilots de chaleur urbains et d'un manque criant d'espaces publics.



APPRENDRE À TRAVAILLER ENSEMBLE POUR TRANSFORMER LA VILLE

Devant l'opportunité que présente la réfection prochaine de la rue Saint-Paul, une rencontre de travail de bonification de projet a été organisée avec les professionnels de la Ville. Cette rencontre avait pour but d'explorer différents scénarios d'aménagements de la rue Saint-Paul, adjacente au marché public de Shawinigan, ainsi que d'expérimenter le travail intersectoriel pour contribuer au changement des pratiques. Une piste intéressante de réaménagement imaginée lors de la rencontre impliquait de supprimer quelques places de stationnement autour du marché public et de les transformer en espaces de rencontre et de détente pour les clients et les visiteurs, tout en facilitant les déplacements actifs.

L'ENQUÊTE-TERRAIN, UN OUTIL PERTINENT... ET CONVAINCANT!

Comment convaincre les commerçants du bienfondé de cette démarche qui réduira le nombre d'espaces de stationnement disponibles sur rue autour du marché de Saint-Marc ?

Afin d'évaluer la faisabilité de cette proposition, une enquête sur le terrain a été réalisée pour connaître le taux d'oc-

cupation des espaces de stationnement autour du marché et les endroits les plus propices à l'implantation de placettes publiques. L'enquête a été réalisée en quelques jours grâce au soutien de bénévoles et de stagiaires.

Cet exercice a permis de constater qu'il y avait amplement d'espaces de stationnement pour répondre aux besoins des visiteurs. Sur cette base, le projet de revitalisation à venir pourra donner une plus grande place aux transports actifs et à de nouvelles places publiques.

Ces conclusions demeurent un outil d'aide à la décision, qui soutiendra les professionnels de la Ville dans leur travail et les aidera à développer un argumentaire solide.

Le projet RQV à Shawinigan démontre que l'urbanisme participatif permet non seulement d'outiller des groupes communautaires ou des professionnels, mais aussi d'amener ces différents acteurs à briser les cloisons qui les séparent et à se parler. À la Ville de Shawinigan, il est désormais monnaie courante dans les départements de génie et d'urbanisme d'aborder les différents projets à travers une approche multidisciplinaire. C'est ainsi que l'on transforme un quartier !

Les transports actifs, c'est bon pour l'économie!

- Les automobilistes sont souvent les usagers les plus visibles sur une rue commerciale, car les véhicules automobiles occupent une place importante sur l'espace public. Pourtant, le nombre d'automobilistes tend à être surestimé, alors que ceux-ci ne constituent pas les clients majoritaires des commerces (University of the West England et Carvill Associates, 2010).
- La mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, le réaménagement de l'espace public et le partage de la rue entraînent inévitablement l'augmentation du nombre de piétons dans les rues commerciales (University of the West England and Carvill Associates, 2010).
- Pour chaque mètre carré d'espace, celui alloué à l'automobile contribue à 6 \$ par heure en dépenses, tandis que celui alloué aux vélos y contribue cinq fois plus (31 \$ par heure) (Lee, A. et March, A., 2010).



CONSULTER LE PORTRAIT

Aménagements favorables aux déplacements actifs pour le quartier Saint-Marc
WWW.ECOLOGIEURBAINE.NET



TORONTO

De la vision citoyenne à l'action professionnelle

Thornccliffe & Flemingdon Park sont des communautés dynamiques nichées à côté d'une des plus grandes ressources écologiques de Toronto : le Don Valley Ravine. Quartiers d'accueil pour plusieurs nouveaux arrivants, ces communautés sont le point d'ancrage d'un grand nombre d'immigrants canadiens. Grâce à une organisation communautaire de premier plan et à une population engagée politiquement, des groupes de résidents de Thornccliffe & Flemingdon Park comme le *Thornccliffe Park Women's Committee* ont travaillé à revitaliser les espaces publics en organisant des événements comme le marché communautaire au R.V. Burgess Park. Porté par l'engagement sans pareil des résidents du quartier, le Toronto Centre for Active Transportation s'est allié à des groupes locaux pour aider à poursuivre la revitalisation d'espaces publics et étudier les rues locales.



À CHAQUE PROBLÈME SA SOLUTION

La sécurité des piétons et des cyclistes et l'accès sécuritaire aux sentiers et aux parcs du Don Valley Ravine ont été systématiquement identifiés comme problématiques à travers divers rapports et forums communautaires du quartier au courant des dernières années, avec comme résultats des améliorations mineures et des progrès limités. Les résidents en voulaient plus ! Les méthodes de travail propres au projet Réseau Quartiers verts ont permis de relier les désirs, les préoccupations et les idées des résidents à l'expertise des professionnels et décideurs locaux. TCAT a ainsi été en mesure de bien identifier les priorités d'aménagement de la communauté afin de stimuler encore davantage la réappropriation de l'espace public par les citoyens du quartier.

DES RÉSULTATS CONCRETS GRÂCE À LA COLLABORATION

Les retombées de la combinaison de la vision des résidents et de l'expertise professionnelle ont été nombreuses :

- des interventions temporaires de type *pop-up* pour célébrer les espaces publics ont été organisées, incluant une corvée de nettoyage et d'embel-

lisement durant laquelle des jeunes et d'autres résidents locaux ont aidé à développer une murale et des panneaux pour identifier l'entrée et les sentiers du Don Valley Ravine;

- des aménagements temporaires ont été testés dans le Flemingdon Park avec l'aide de la Dalla Lana School of Public Health, de résidents locaux et du conseiller municipal. Plusieurs endroits où s'asseoir ont été aménagés et l'ombrage de certaines parties du parc a été amélioré. Ces changements ont permis de redonner vie à un espace public négligé, ce qui contribue à briser l'isolement des résidents et stimule les déplacements actifs;
- le département des Transports de la Ville de Toronto a pris note de la demande et du potentiel des transports actifs dans le quartier. Il a proposé que ces communautés reçoivent du financement fédéral pour les infrastructures cyclistes afin de créer un vrai réseau cyclable et par-dessus tout, d'améliorer la mobilité et la sécurité routière.

L'exemple de Thorncliffe et Flemingdon Park permet de constater qu'un quartier dynamique, engagé et motivé, c'est contagieux ! Contagieux non seulement parce qu'il peut en inspirer d'autres à suivre la

même voie, mais surtout parce qu'il motive des gens à rejoindre un environnement en pleine ébullition. C'est parce que plusieurs initiatives étaient en cours dans le quartier que des décideurs s'y sont intéressés et que le projet recevra possiblement un financement de la part du programme de financement des infrastructures du gouvernement fédéral.

L'exemple de Thorncliffe & Flemingdon Park permet de constater qu'un quartier dynamique, engagé et motivé, c'est contagieux !

 **CONSULTER LE PORTRAIT**

Thorncliffe Park and Flemingdon Park, Toronto
WWW.TCAT.CA

POUR

L'AVENIR

L'urbanisme participatif est un outil formidable pour concevoir des communautés en santé. Il place les citoyens et les professionnels au cœur de l'action et s'adapte à tous les contextes. Le choix des douze communautés qui constituent le Réseau Quartiers verts en est un exemple particulièrement évocateur : qu'on soit dans un milieu urbanisé comme à Thorncliffe & Flemingdon Park à Toronto ou dans un milieu rural comme à High River en Alberta, l'approche génère des résultats concrets. Il s'agit également d'un processus d'intervention évolutif, qui se transforme au gré des succès et des obstacles rencontrés sur le terrain, comme en témoigne l'exemple du quartier Beaubien à Montréal. Le récit du projet RQV et de ses douze communautés est une histoire d'apprentissages et de succès. C'est surtout celle de citoyens et de professionnels engagés dans la construction de milieux de vie plus sains, qui répondent à leurs priorités.

La Phase III du projet RQV misera sur les meilleures pratiques des deux premières phases pour augmenter sa portée et son impact au profit de communautés et de citoyens partout à travers le pays. Les activités se déploieront à deux échelles.

- À l'échelle locale, selon le modèle d'innovation sociale systémique (SSIM) : les partenaires RQV travailleront dans trois communautés. Ils partageront leurs connaissances sur l'approche RQV, fourniront un soutien stratégique à la communauté et présenteront des modèles d'intervention et de planification participative sur le terrain.

- À l'échelle provinciale ou nationale, RQV réalisera des activités visant à diffuser, à former, à influencer et à mener des recherches pour outiller les acteurs et les décideurs déterminés à agir pour des communautés en santé.

Forte de partenariats universitaires et organisationnels, cette 3^e phase incitera les professionnels et les décideurs, actuels et futurs, à favoriser la planification urbaine participative pour des aménagements adaptés aux modes de vie actifs. L'expérience des dernières années et le travail intersectoriel au cœur de l'approche RQV permettront à des acteurs de divers horizons de travailler ensemble à l'élaboration de solutions intégrées qui favorisent la santé des populations. Les municipalités et collectivités de partout au pays seront ainsi mieux outillées pour répondre aux enjeux liés à la santé, aux changements climatiques, à la mobilité durable, etc.

Ces valeurs continueront de guider l'approche RQV et, espérons-le, inciteront d'autres communautés à intégrer ces notions dans leurs pratiques et leurs politiques, rendant ainsi irréversible le mouvement initié en faveur des aménagements pour les transports actifs, dans une perspective de santé publique et de participation citoyenne.

Qui sait, votre communauté sera peut-être la prochaine à s'inspirer du Réseau Quartiers verts !

LES RESSOURCES DU PROJET

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES DOUZE COMMUNAUTÉS

CEUM

<http://www.ecologieurbaine.net/fr/activites-et-projets/projets/reseau-quartiers-verts>

Beaubien, Montréal



Chicoutimi, Saguenay



Chomedey, Laval



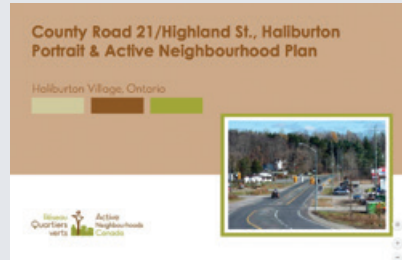
Saint-Marc, Shawinigan



TCAT

www.tcat.ca

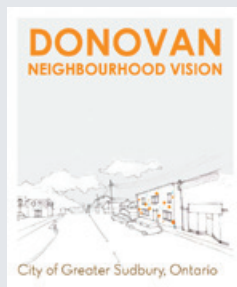
Haliburton (en anglais seulement)



Peterborough (en anglais seulement)



Donovan, Great Sudbury (en anglais seulement)



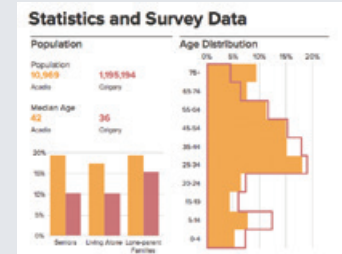
Thorncliffe & Flemingdon, Park, Toronto (en anglais seulement)



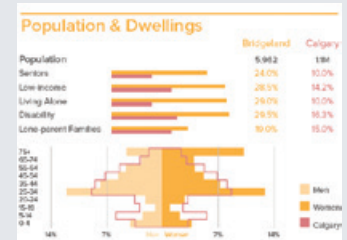
SC

<http://sustainablecalgary.org/home/anc/>

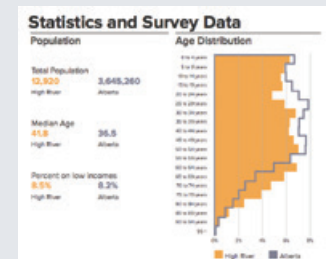
Acadia (en anglais seulement)



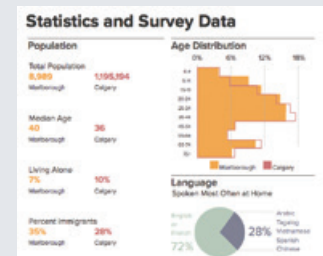
Bridgeland, Riverside, Calgary (en anglais seulement)



High River (en anglais seulement)



Marlborough, Calgary (en anglais seulement)



LES RESSOURCES DU PROJET

POUR APPROFONDIR VOTRE RÉFLEXION

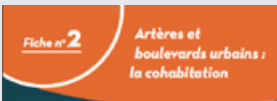
CEUM

www.ecologieurbaine.net

Sécurisation des intersections et des traversées



Artères et boulevards urbains : la cohabitation



Bonnes pratiques d'aménagement des artères commerciales



Mesures d'apaisement de la circulation visant à réduire la vitesse



Verdissement des villes avec les citoyens



CEUM

www.ecologieurbaine.net

Vision zéro, une nouvelle stratégie de sécurité routière



L'urbanisme participatif



SUSTAINABLE CALGARY

www.sustainablecalgary.org

Involving Youth in Community and Transportation Planning Through Participatory Research (en anglais seulement)



Active Neighbourhoods Toolkit (en anglais seulement)



POUR PASSER À L'ACTION

CEUM

www.ecologieurbaine.net

L'urbanisme participatif : aménager la ville avec et pour ses citoyens



Pour une ville qui marche - Guide



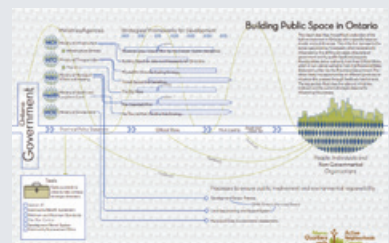
Boîte à outils Transformer sa ville (en français seulement)



TCAT

www.activeneighbourhoods.tcat.ca

Building Public Space in Ontario (en anglais seulement)





La façon dont les villes sont planifiées présentement ne répond plus aux besoins complexes des citoyens. Un nombre grandissant de professionnels, de décideurs, de passionnés et de citoyens pensent la ville autrement, une ville à échelle humaine. Depuis quatre ans, s'inspirant de la même approche d'urbanisme participatif, citoyens et professionnels se réunissent dans des centres communautaires, au cours de fêtes de quartier, pendant des ateliers de design ou effectuent des enquêtes sur le terrain auprès des piétons et des cyclistes, pour récolter des données qualitatives et quantitatives qui permettront de réaliser des projets urbains répondant aux vrais besoins de leur communauté.

La publication « Bâtir ensemble des communautés actives » décrit comment trois organisations non gouvernementales basées à Calgary, Montréal et Toronto, se sont associées afin de transformer douze communautés à travers le Canada. Le projet Réseau Quartiers verts soutient les professionnels de l'aménagement, les décideurs et le milieu communautaire à travailler ensemble pour créer

des quartiers qui encouragent les transports actifs et la participation citoyenne. Soutenu par l'Agence de santé publique du Canada dans le cadre de sa Stratégie d'innovation « Atteindre un poids santé dans les communautés canadiennes », le projet démontre qu'il est possible de penser et d'aménager nos quartiers autrement, qu'ils se situent en ville, en banlieue ou encore en milieu rural.

La publication s'adresse aux décideurs et aux professionnels de l'urbanisme, du design, du génie, de la santé publique et du milieu communautaire qui s'intéressent aux approches novatrices d'aménagement des villes et souhaitent briser des silos. Vous découvrirez les défis et les apprentissages d'un partenariat pancanadien, ainsi que les pratiques probantes pour un projet d'urbanisme participatif réussi. Enfin, vous en apprendrez plus sur les douze communautés et les changements de pratiques et sur le terrain qui ont vu le jour.

www.urbanismeparticipatif.ca