



POUR
UNE VILLE
QUI MARCHE



GUIDE

Une publication Réseau Quartiers verts

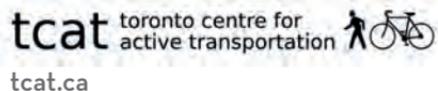
Équipe de production et de rédaction :

CEUM - Annie Rochette, Marie-Hélène Armand,
Brigitte Geoffroy, Anne Juillet



ecologieurbaine.net

Collaboration au contenu et illustrations :



Partenaires financiers :



Agence de la santé
publique du Canada

Public Health
Agency of Canada



Pour la ville que nous voulons



La démarche d'urbanisme participatif, Quartiers verts, actifs et en santé, a permis à des milliers de citoyens d'exprimer leur vision d'un milieu de vie adapté à leurs besoins. Cette expérience a mené à la rédaction du guide *Pour une ville qui marche*. Il est le résultat de plus d'une centaine de rencontres, d'ateliers, de marches exploratoires, d'activités citoyennes, de consultations.

Le guide suggère 11 principes et les illustre à l'aide d'exemples inspirants photographiés au Québec, en Ontario et en Alberta. Pour connaître les meilleures solutions à implanter et savoir par où commencer, des pistes d'action sont proposées... pour que la ville marche.

POUR UNE VILLE QUI MARCHE, IL FAUT...

1

Réduire la vitesse de circulation réelle sur les rues résidentielles et près des lieux fréquentés.

2

Partager équitablement les rues pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers.

3

Aménager les rues achalandées et les artères commerciales en respectant les milieux de vie qu'elles traversent.

PAR OÙ COMMENCER ?

- > Identifier les lieux où les piétons sont les plus nombreux ou vulnérables.
- > Apaiser la circulation et sécuriser les déplacements des piétons à l'aide d'aménagements physiques comme des rétrécissements de rues, des avancées de trottoir et de la signalisation routière.

- > Élaborer un plan directeur de circulation pour identifier les rues à répartir entre tous les usagers.
- > Réduire l'espace alloué à l'automobile en solo en accordant la priorité au transport collectif sur les rues achalandées.

- > Identifier la provenance de la clientèle qui fréquente les pôles d'activité économique et sociale.
- > Diminuer les distances de marche ou les frontières physiques pour les piétons sur les rues et les artères commerciales.
- > Piétonniser temporairement ou définitivement des tronçons de rue attrayants pour stimuler la vie de quartier.



Les espaces
publics - y compris
les rues - sont
aménagés pour tous.



POUR UNE VILLE QUI MARCHE, IL FAUT...

4

Sécuriser la traversée des rues pour accroître la sécurité, la visibilité et le confort des piétons et des cyclistes.

5

Concevoir des infrastructures de transport actif permettant des déplacements directs entre les pôles d'activité.

PAR OÙ COMMENCER ?

- > Interdire le stationnement à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons assurer le dégagement visuel aux intersections.
- > Raccourcir la traversée et rendre le piéton plus visible avec des avancées de trottoirs ou des terre-pleins avec îlot central.
- > Augmenter les temps de traversée des rues pour permettre à l'ensemble des piétons de se déplacer de manière sécuritaire et conviviale.
- > Identifier les frontières physiques et les obstacles (voies ferrées, autoroutes, artères) qui limitent les déplacements piétonniers et provoquent des détours inutiles.
- > Ajouter des passages piétonniers et des pistes cyclables fréquentables le jour et la nuit.



Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats.



POUR UNE VILLE QUI MARCHE, IL FAUT...

6

Réduire les îlots de chaleur en intégrant aux rues et aux espaces publics des aménagements écologiques, du verdissement et de l'agriculture urbaine.

PAR OÙ COMMENCER ?

- › Adopter des règlements municipaux qui facilitent les projets d'agriculture urbaine, la gestion écologique des eaux de pluie et le verdissement de la ville.
- › Multiplier les projets de verdissement pour débétonner la ville : verdir les rues, les avancées de trottoir, les stationnements ainsi que les façades et les toits des bâtiments.
- › Encourager les initiatives citoyennes de verdissement et d'agriculture urbaine dans les rues et les ruelles.



Les aménagements écologiques, le verdissement et l'agriculture urbaine sont intégrés aux espaces publics.



POUR UNE VILLE QUI MARCHE, IL FAUT...

7

Stimuler l'attachement des citoyens et des citoyennes à leur quartier en faisant appel à leur créativité pour le design de l'espace public.

8

Assurer une densité à échelle humaine.

PAR OÙ COMMENCER ?

- › Privilégier un mobilier urbain qui reflète la créativité, l'histoire, les valeurs et la culture locales.
- › Faciliter les interventions des acteurs de la société civile qui désirent s'approprier et animer l'espace public.
- › Créer des milieux de vie dynamiques avec des commerces et des services de proximité, ainsi que des espaces publics de qualité.
- › Favoriser une densité à échelle humaine avec des bâtiments n'excédant pas cinq étages pour maintenir le contact avec la rue.



L'identité du quartier est valorisée afin de renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens et des citoyennes.

POUR UNE VILLE QUI MARCHE, IL FAUT...

9

Impliquer la communauté dans la transformation de son quartier.

PAR OÙ COMMENCER ?

- › Reconnaître l'expertise citoyenne et mettre en place de réels processus participatifs.
- › Jouer la carte de la transparence en informant l'ensemble des acteurs locaux des opportunités et des contraintes liées au développement de projets dans le quartier.



La communauté
est activement
engagée dans
le devenir de
son quartier.



POUR UNE VILLE QUI MARCHE, IL FAUT...

10

Passer de la planification à l'action.

11

Avoir les moyens de ses ambitions.

PAR OÙ COMMENCER ?

- › Établir collectivement les priorités locales pour orienter le passage à l'action.
 - › Valider les propositions d'aménagements auprès de la population concernée.
 - › Oser des interventions temporaires ou progressives plus facilement réalisables et moins coûteuses.
- › Avoir une vision d'ensemble des travaux et les réaliser de manière cohérente.
 - › Saisir toutes les occasions pour améliorer les quartiers en intégrant les différentes orientations adoptées par la municipalité.

**Les actions
réalisées s'inscrivent
dans une vision
globale et concertée
de « vivabilité ».**

Qui sommes-nous ?

Réseau Quartiers verts est un partenariat entre le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), le Toronto Centre for Active Transportation (TCAT) et Sustainable Calgary Society (SCS).

Ce réseau utilise l'urbanisme participatif - c'est-à-dire l'urbanisme par et pour les citoyens - pour bâtir des Quartiers verts, actifs et en santé. Il travaille avec les communautés locales pour que se multiplient les milieux de vie mieux adaptés aux déplacements à pied et à vélo.



environnement
partager
actifs
ESPACE
communautés
AMÉNAGEMENT
participatif
QUARTIERS
CITOYENS
santé



STEPS TO BUILD THE CITY WE WANT



GUIDE

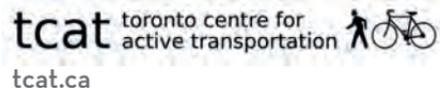
An Active Neighbourhoods Canada publication

Designed and developed by:

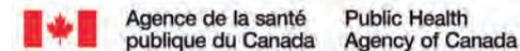
MUEC - Annie Rochette, Marie-Hélène Armand,
Brigitte Geoffroy, Anne Juillet



In collaboration with



Financial support of





Building the City We Want



How do we build the city we want? How do we develop a vision of the city we want to live in?

Thousands of citizens have answered these questions by participating in the Green, Active and Healthy Neighbourhood urban planning project. Citizens' experiences of engagement - exploratory walks, workshops, consultation activities and meetings - are the inspiration for this guide.

The 11 principles outlined here point you toward solutions. Let photos from neighbourhoods across Quebec, Ontario and Alberta inspire you. Learn where to start, and how to take actions that will help you build a green, active, and healthy neighbourhood.

TO BUILD THE CITY WE WANT ...

1

Reduce actual traffic speeds—not just speed limits—on residential streets and near popular places.

2

Share streets to promote travel, movement and mobility for everyone.

3

Ensure busy streets and commercial arteries are designed to respect the neighbourhoods through which they pass.

HOW TO START

- > Identify locations where pedestrians are most numerous or vulnerable.
- > Use traffic calming devices such as street narrowing, sidewalk extensions and new road signs to reduce the speed of motor vehicles and provide a safer environment for bicycles and pedestrians.
- > Map local traffic to identify streets to be redesigned for more equitable use.
- > Reduce the amount of space allocated to single-occupancy cars by giving priority to public transit on busy streets.
- > Investigate how neighbourhood hubs are being used, and by whom.
- > Reduce physical barriers for pedestrians on commercial streets and arteries to facilitate efficient travel.
- > To stimulate neighbourhood life, make attractive street blocks pedestrian-only, even temporarily.



Public spaces
- including streets -
are designed
for everyone.



TO BUILD THE CITY WE WANT ...

4

Improve streets crossings to increase the visibility, safety and comfort of pedestrians and cyclists.

5

Develop active transportation infrastructure to allow direct travel between hubs of activity.

HOW TO START

- > Prohibit parking within five metres of pedestrian crosswalks to increase visibility at intersections.
- > Shorten the length of the crossing and make pedestrians more visible by adding sidewalk extensions or central medians with an island.
- > Increase crosswalk travel time at traffic signals so all pedestrians can cross safely and easily.
- > Identify physical barriers and obstacles (e.g., railways, expressways, major arteries) that limit pedestrian travel and require needless detours.
- > Add pedestrian crossings and bicycle paths that can be used both day and night.



Appropriate urban design promotes efficiency for transit and active transportation.



TO BUILD THE CITY WE WANT ...

6

Reduce urban heat islands by adding ecological elements, edible and ornamental plants to streets and public spaces.

HOW TO START

- › Adopt municipal regulations to facilitate urban agricultural projects, stormwater management through gardens, swales and retention ponds, and add vegetation to the city.
- › Replace concrete with nature: add vegetation to streets, sidewalk extensions, and parking lots as well as to the roofs and walls of buildings.
- › Encourage citizen-based greening and urban agriculture initiatives on streets and in alleys.



Ecological design,
greening, and urban
agriculture are
integrated into
public spaces.



TO BUILD THE CITY WE WANT ...

7

Develop sense of place and local pride by supporting grassroots design of public space.

8

Ensure density is at a human scale.

HOW TO START

- › Choose street furniture that reflects local creativity, history, values and culture.
- › Make it easier for civil society stakeholders to use public space for organized and spontaneous activities.
- › Create lively neighbourhoods with locally-run businesses and services, and quality public spaces.
- › Promote human-scaled density with mid-rise buildings that are low enough to maintain a connection to the street.



Neighbourhood identity is captured and enhanced to strengthen a sense of belonging among residents.

TO BUILD THE CITY WE WANT ...

9

Get citizens involved in transforming their own neighbourhoods.

HOW TO START

- › Recognize citizen expertise and implement truly participatory processes.
- › Be transparent. Tell local stakeholders about the opportunities and constraints related to development projects in the neighbourhood.



The community is actively engaged in the future of the neighbourhood.



TO BUILD THE CITY WE WANT ...

10

Moving from planning to action

11

Find the means to fulfill your ambitions

HOW TO START

- › Jointly establish local priorities to move from planning to action.
 - › Check that citizens affected by projects are on-board with the proposed designs.
 - › Develop relationships with key stakeholders and decision-makers to encourage dialogue and mutual learning.
 - › Dare to try temporary and smaller projects, which are easier to start and less costly.
- › Develop a complete view of city projects and how they can be implemented in a coherent fashion.
 - › Seize all opportunities to improve neighbourhoods, incorporating various goals adopted by the municipality.



**Implemented
actions are part of a
comprehensive and
collaborative vision of
liveability**

Who are we?

Active Neighbourhoods Canada is a partnership of the Montréal Urban Ecology Centre (MUEC), the Toronto Centre for Active Transportation (TCAT) and the Sustainable Calgary Society (SCS).

The network uses participatory urban planning, i.e., urban planning by - and for - citizens to build green, active and healthy neighbourhoods. We work with local communities to create more streets and public spaces that are safe and enjoyable for walking and bicycling.

DESIGNED

SPACE

everyone

safe

active

community

share

NEIGHBOURHOOD

CITIZENS



Active
Neighbourhoods
Canada