

Actes du colloque 2010

Fondation Rues principales

23^e colloque annuel
Mercredi, 29 septembre 2010, Capitole de Québec

« Aménagez vos transports! »



La Fondation
Rues principales

Partenaire majeur :

Société
d'habitation

Québec 

À votre agenda !
Date du prochain colloque:
Mercredi 28 septembre 2011

Introduction

Depuis plus de 25 ans, la Fondation Rues principales accompagne les municipalités dans leur démarche d'embellissement et d'aménagement des rues sur leur territoire. À l'heure du développement durable et viable, la diversité des modes de déplacement dans nos centres est au cœur des préoccupations. Le transport ne touche plus que les grandes villes, mais bien toutes les agglomérations peu importe leur taille puisqu'il s'agit de rendre l'espace public accessible à tous, par tous les usagers et pour tous les usages.

Au cours du 23^e colloque annuel de la Fondation Rues principales, qui s'est tenu le 29 septembre

2010 au Capitole de Québec, plus de 450 participants ont pu échanger sur le thème « Aménagez vos transports! ».

Cette journée a été riche en expériences et témoignages et a démontré que faire preuve de vision et d'innovation dans un esprit de concertation s'avère être l'avenue à prendre pour réussir l'aménagement d'espaces qui servent à la fois le piéton, le cycliste et l'automobiliste. Il est temps de ramener l'humain au cœur des réflexions: l'humain piéton, cycliste, automobiliste, jeune, âgé, actif ou à mobilité réduite et d'en faire un acteur des concepts et des prises de décisions quant aux aménagements à réaliser.

Conférences d'ouverture Monsieur Alain Rouiller et Madame Elena Madison

Alain Rouiller, conseiller en mobilité pour l'Association Transports et Environnement et vice-président, Rue de l'Avenir, Suisse

Monsieur Rouiller est venu partager ses expériences de promotion de la mobilité mixte. À travers certaines réalisations innovantes, il a illustré qu'il est possible de modifier nos modes de transport afin de **transformer nos milieux de vie en des lieux plus conviviaux centrés autour des gens plutôt que de l'automobile.**



Monsieur Rouiller a amorcé la réflexion de la journée en présentant des exemples de réalisations innovantes en Suisse.

Malgré un contexte géographique et politique bien différent de la Suisse, monsieur Rouiller a fait la démonstration qu'il est bien possible de modifier nos

façons de faire quant à l'aménagement des espaces publics et des transports de nos localités québécoises et canadiennes. Les traditionnelles excuses, telles que l'hiver, le déneigement, le vaste territoire, ont été abordées et ne représentent pour lui aucun obstacle à l'amélioration des transports et à l'aménagement de nos villes. Elles sont plutôt des défis pour lesquels nous devons faire preuve de vision et d'innovation. D'ailleurs, il a bien mentionné que la Suisse et d'autres pays nordiques, où il y a eu des aménagements innovants, sont aussi des pays qui pendant l'hiver reçoivent d'abondantes précipitations de neige.

Des exemples de réalisations innovantes

Monsieur Rouiller a présenté **trois types de zones qui peuvent être aménagées** dans nos villes:

- **les zones piétonnes**, principalement utilisées par les piétons, elles ont une limitation de vitesse de 10 km/heure. Dans ces zones, la circulation automobile est locale permise, mais au rythme du piéton.
- **les zones de rencontre**, où il n'y a plus de feux de circulation et où les piétons ont tout simplement priorité partout. La rue est aménagée de façon à obliger un ralentissement de la circulation en limitant la vitesse à 20km/h.
- **les zones de 30 km/heure**, qui sont des zones où l'automobile a priorité; elle ne partage plus l'espace avec le piéton ou les autres usagers, chacun ayant

son espace déterminé : la chaussée pour l'automobiliste, le trottoir pour le piéton, ce dernier devant traverser à des endroits précis tels que les intersections. Monsieur Rouiller rappelle qu'un choc causé à un piéton par une voiture roulant à 30 km/heure peut être mortel.

Concrètement, aménager des zones piétonnes et de rencontres modifie de façon importante la dynamique des villes. **En plus de faciliter le déplacement actif (piéton, vélo, etc.), dans les villes où de tels projets ont eu cours, ces nouvelles zones ont eu des répercussions positives sur l'activité commerciale.** À la grande surprise des commerçants qui étaient souvent opposés au changement, la présence de piétons et la limitation de la circulation automobile a favorisé la création d'une nouvelle clientèle: des consommateurs qui aiment prendre leur temps et magasiner d'un commerce à l'autre. Ainsi, des terrasses se sont installées là où on retrouvait autrefois des stationnements. **Dans un contexte de pays nordique comme le Québec, monsieur Rouiller préconise des aménagements mobiles que l'on peut modifier selon la saison ou les événements ayant cours.** Finalement, il rappelle que dans les projets de revitalisation de nos communautés en plus de penser à l'amélioration physique des bâtiments, il faut penser le réaménagement des espaces publics et de transports. Il en va de la qualité de vie de nos milieux.

Elena Madison, vice-présidente adjointe, Projects for Public Spaces (PPS), États-Unis

Dans sa présentation intitulée « *Placemaking* », *créer des lieux extraordinaires*, madame Elena Madison a souligné les objectifs de Projects for Public Spaces, organisme voué à l'aménagement d'espaces publics pour lequel elle travaille. Ces objectifs sont : donner aux communautés le pouvoir de décider de leur avenir; créer des lieux extraordinaires, des communautés vivantes et des citoyens actifs et heureux ; fournir les outils nécessaires à toute la communauté afin que tous puissent participer et décider de l'avenir de l'espace urbain ; renverser le rôle des experts afin qu'ils deviennent source d'information technique pour la communauté ; créer des villes plus vivables, plus viables, plus équitables, et plus joyeuses.

Lorsque madame Madison parle d'espaces publics, elle parle bien sûr de parcs, mais aussi des rues et de la voirie qui représentent plus de 50 % des espaces publics de nos communautés. À l'aide d'exemples, elle a démontré comment penser des espaces publics en fonction des gens plutôt que du design.



Pour Madame Madison, la participation de la population locale à l'ensemble du processus d'élaboration d'un projet est essentielle.

Selon elle, **ce qui attire les gens ce sont d'abord les gens! C'est pour cette raison qu'il faut préconiser l'aménagement de lieux conviviaux adaptés aux besoins de la population.** Lorsque vient le temps de penser à l'aménagement, la préservation du patrimoine est un point de départ important, mais il faut ensuite prioriser les usages actifs du lieu. **Pour ce faire, la consultation de la population dès le début du projet est nécessaire, car c'est cette dernière qui déterminera par son utilisation la réussite ou non d'un aménagement.** Inclure les usagers dans le processus de conception des aménagements est bien sûr insécurisant pour les décideurs, puisqu'on ne peut savoir dès le départ le résultat final du projet. Par contre, ce processus garantit une plus grande utilisation de l'espace par les usagers.

Pour madame Madison, les aménagements chers et grandioses aménagés qui reposent uniquement sur le concept de professionnels ne sont pas toujours garants d'un succès populaire.

De ses propos, on retient différentes propositions pour que nos villes profitent d'aménagement conviviaux à échelle humaine :

- organiser des ateliers de création de lieux avec la population;
- définir clairement dans un plan les différents usages des espaces publics selon les heures de la journée et les trajets piétons;
- créer des parcours, des destinations, des liens entre les différents espaces publics;
- créer des endroits multi-usages en disposant de mobilier urbain;
- réfléchir à différentes stratégies saisonnières, etc.

Atelier 1: Comment rendre davantage accessible le centre de nos municipalités?

Animé par Benoit Boucher, directeur adjoint, Fondation Rues principales

Déborah Bélanger, mairesse de Rivière-Rouge

En début de sa conférence intitulée *Rendre accessible son centre-ville*, madame Bélanger a expliqué le contexte de la ville de Rivière-Rouge et des problématiques de circulation qui ont mené à la réalisation d'une voie de contournement du centre-ville. Mais pas question pour cette dernière de laisser mourir le centre-ville par le départ des véhicules de transit. Le pari qu'a pris la municipalité est de **miser sur la population locale pour maintenir et augmenter l'activité commerciale en favorisant un achalandage piétonnier.**



Notre tout nouveau centre-ville est né du projet « Rues principales » qui s'est étendu sur une période de trois ans par lequel notre Conseil municipal et les citoyens ont façonné l'aspect de notre magnifique centre-ville—Madame Déborah Bélanger

Pour ce faire, il était nécessaire d'aménager un centre-ville accessible et accueillant, en collaboration avec le ministère des Transports. À l'aide d'un comité de citoyens, d'élus et de nombreuses tables de travail, un concept visuel a été élaboré et présenté à la population. Le résultat: des stationnements sur rue bien identifiés, de larges trottoirs, l'aménagement du sol entre les trottoirs et les bâtiments avec pelouse et pavés de béton, des avancées de trottoirs pour plus de sécurité, l'installation de poteaux décoratifs plus haut pour libérer la vue, de nouveaux luminaires, une cure de rajeunissement des bancs de parc et des poubelles, un concept de signalisation, une aide à la revitalisation des bâtiments pour les propriétaires, etc. Les travaux se sont étalés sur trois ans, avec leur lot d'imprévus, mais les résultats sont remarquables.

Comme le mentionne madame Bélanger, **quand tous travaillent dans le même sens, il est surprenant de constater à quelle vitesse l'image s'améliore. Par une bonne communication et des résultats récurrents, le défi est de maintenir l'échange, la concertation et la collaboration.**

Elena Franco, architecte et urbaniste, Town Center Management, Italie

Dans sa conférence portant sur l'accessibilité des centres-villes en Italie, madame Franco a d'abord mis en contexte la ville italienne type développée sur des bases historiques profondes avec des centres de villes aux rues étroites, sinueuses, bordées de riches bâtiments patrimoniaux. Ces centres-villes historiques posent des contraintes physiques importantes à l'accessibilité. **La ville européenne, la ville italienne, le centre-ville, viennent d'un modèle ancien et n'ont pas été pensés pour la voiture.** Ainsi, les centres commerciaux se sont développés en périphérie des villes, drainant avec eux une population considérable. **Il devient donc nécessaire d'encourager le transport collectif ce qui demande l'aménagement et la gestion d'infrastructures importantes.** De plus, le développement extra-urbain (banlieues) amène également une augmentation des infrastructures sur le territoire.



Madame Elena Franco a présenté l'expérience de l'Italie.

Pour madame Franco, on peut distinguer deux types d'interventions possibles pour faciliter l'accès au centre-ville: 1) des interventions d'ordre structurel, soit légères (mobilité douce, modération du trafic, logistique), soit importantes (nouvelle ligne de métro, nouvelles rues, nouveaux stationnement, etc.); 2) des interventions de gestion (interventions moins importantes et moins coûteuses d'attraction, de communication, de rétention, etc.).

Méthodologie de TCM

L'association des Town Center Management de l'Italie a ainsi développée une méthodologie en huit points afin d'encadrer les démarches pour rendre accessible un centre-ville:

- 1) analyse de la problématique;
- 2) mise en place d'outils de planification, plan de mobilité et réglementation;
- 3) attention portée au centre-ville (le préserver);
- 4) souci d'un projet transversal (intégration de différents moyens de transport, design, aménagement de sections de rues et de places, stationnement et sécurité);
- 5) mise en place du projet;
- 6) accompagnement au niveau du changement du mix commercial;
- 7) communication aux usagers (sur les travaux en cours, les espaces de stationnement, les circuits de transport en commun, etc.);
- 8) gestion du projet.

Les actions pour améliorer l'accessibilité aux centres-villes sont donc gérées à court terme (sensibilisation, communication, signalisation), à moyen terme (amélioration des stationnements existants, piétonisation, redimensionnement de la rue, mobilité douce) et à long terme (transport en commun, nouveaux espaces de stationnement, nouvelles rues).

Lyne Lebrasseur, directrice générale, SADC de la Baie-des-Chaleurs

Laissez-vous conduire dans la Baie-des-Chaleurs était le titre de la présentation de madame Lebrasseur qui portait sur l'outil GPS du même nom mis en place par la SADC de la Baie-des-Chaleurs. L'outil remplit la vision de développement de l'innovation et du partenariat que s'est donnée la SADC. Celle-ci désirait offrir un outil unique et différent à l'industrie touristique de la Baie-des-Chaleurs. Plusieurs sources et partenariats ont donné lieu à ce produit qui a été mis en ligne officiellement en juillet 2008.

L'outil GPS en question permet de télécharger sur un GPS des routes thématiques sous forme de visites guidées présentant plus de 70 lieux et sites touristiques de la Baie-des-Chaleurs. Ainsi, le produit permet de faire découvrir des endroits inconnus aux touristes, mais également à la population locale qui bien souvent ne connaît pas tous les points d'intérêts de sa région.



Madame Lebrasseur a piqué la curiosité des participants avec l'outil touristique GPS mis en place par la SADC de la Baie-des-Chaleurs.

Il guide en quelque sorte l'automobiliste, le cycliste et même le piéton de site en site à travers les municipalités du territoire.

Un portail qui regroupe un site Internet présentant le territoire ainsi qu'un outil au service des gens d'affaires a été développé. Le téléchargement de l'outil s'effectue à partir de ce site. Une fois complété, il est possible de choisir une des routes thématiques ou directement les points d'intérêts à voir. À chaque point, un texte et des coordonnées apparaissent. Une voix fait également la lecture du texte descriptif. Une fois à proximité du lieu, une photo apparaît afin d'aider à identifier le lieu. Avant de partir, le GPS calcule l'itinéraire et trace le parcours sur une carte.

Les résultats sont très satisfaisants pour la SADC: presque 1000 internautes ont téléchargé le produit; 41% ont utilisé les fichiers sur leur appareil; 70% ont visité un ou plusieurs des sites et plus de 88% ont visité la Baie-des-Chaleurs. Mais les retombées vont bien au-delà de l'utilisation qui en est faite. En effet, madame Lebrasseur souligne que l'outil a donné de la notoriété à la SADC (une première en Gaspésie et un concept encore rare ailleurs), de la visibilité à la région (nombreux articles de presse), du dynamisme et du positivisme (un concept innovateur qui met en valeur le développement durable et les technologies de l'information) et suggère de nouvelles avenues possibles (un projet de géocaching à partir de la même technologie).

Atelier 2: Comment aménager la rue afin d'assurer une meilleure cohabitation entre les différents usagers?

Animé par Virgile Lautier, responsable recherche et développement, Fondation Rues principales

Pascal Lacasse, urbaniste, ministère des Transports du Québec

En début de son exposé intitulé *Différentes formes de partage de l'espace public*, monsieur Lacasse a clairement expliqué la distinction à faire entre une rue et une route. La route est destinée au déplacement, à la mobilité, c'est une voie de communication terrestre aménagée. La rue, quant à elle, est une voie bordée au moins en partie de maisons dans une agglomération. La rue a une vocation beaucoup plus complexe: en plus de sa fonction de mobilité, la rue devrait assurer un rôle d'interaction sociale, cette dernière fonction ayant été négligée avec le temps et l'arrivée massive de l'automobile dans nos milieux de vie. **Il faut revoir nos façons de faire et surtout ne pas appliquer uniquement les normes dictées par le ministère des Transports qui sont adaptées aux routes et non aux rues de nos villages et de nos villes.**



Monsieur Lacasse a présenté avec conviction le modèle du « shared space » comme exemple de rue conviviale et sécuritaire.

L'influence de l'architecte Le Corbusier dans l'aménagement de nos villes, qui croyait que là où règne l'ordre naît le bien-être, a eu comme conséquence de créer une véritable ségrégation entre les diffé-

rents usagers de la rue : piétons, cyclistes, automobilistes et usagers du transport en commun. Il existe toutefois de nouvelles façons de faire dans l'aménagement de nos rues pour respecter leur rôle multifonctionnel. Une de celles-ci est l'aménagement de « shared spaces » (espaces partagés). L'abandon progressif du rôle social de la rue, la ségrégation entre les usagers et la surabondance de la signalisation sont à l'origine de ce nouveau type d'aménagement. **Dans le « shared space » l'espace public est aménagé d'une telle façon qu'il n'est pas conçu comme un lieu de transit pour la circulation automobile mais comme un espace où les fonctions sociales occupent la place centrale.** Pour ce faire, l'environnement dicte le comportement. Les seules règles sont de rouler à droite et le respect de la priorité à droite.

Les principes de bases du « shared space » sont les suivants :

- l'être humain est placé au centre de l'aménagement;
- l'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité;
- la voiture n'est pas un problème, mais un élément de la solution.

Dans ces espaces où il y a mixité de flux, le rythme humain est la référence. L'absence de signalisation favorise le contact visuel et l'autodiscipline, ainsi l'automobiliste devient l'égal des autres usagers. **Le « shared space » aide à la création de lieux publics où les personnes peuvent circuler, se rencontrer et interagir ensemble.**

Pour les sceptiques qui doutent de la possibilité d'intégrer ce concept avec les comportements des automobilistes, monsieur Lacasse mentionne la bonne cohabitation qui existe entre les différents usagers des rues sur les terrains de camping au Québec. On peut donc reproduire ce civisme et modifier nos comportements dans un autre type d'envi-

ronnement. De plus, ce type d'expérience a été tentée dans des rues à forte circulation: on retrouve maintenant un espace partagé à Time Square, New-York, et cela a donné des résultats plus que positifs.

Jean-François Pronovost,
vice-président, Développement et affaires
publiques, Vélo Québec

Dans son exposé intitulé *Rues pour tous, villes actives*, monsieur Pronovost a présenté différentes mesures concrètes à considérer lorsque vient le temps d'aménager nos collectivités afin de faciliter la mobilité active. **D'entrée de jeu, il a mentionné qu'il n'existe pas une recette miracle, il faut plutôt avoir une bonne analyse de l'environnement où l'on souhaite intervenir.**



Monsieur Pronovost a traité de mobilité active qui comprend la marche et le vélo.

Qu'est-ce que le transport actif? Cela signifie un mode de transport impliquant une activité physique comme le vélo ou la marche. En général, les utilisateurs du transport actif le font sur une distance de cinq (5) km ou moins. Ces modes de transports actifs peuvent donc être associés à d'autres modes de transports tels que la voiture ou le transport collectif.

Afin d'encourager le plus possible la mobilité active, les collectivités doivent s'assurer de créer des aménagements et des infrastructures favorisant le piéton et le cycliste. **De plus, il importe de considérer**

tous les groupes susceptibles d'utiliser le transport actif : les parents avec des poussettes, les enfants d'âge scolaire, les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes âgées. Il importe de réfléchir dans les nouveaux aménagements (rue, carrefour giratoire, intersection) à la sécurité des usagers les plus vulnérables et donc à faciliter leurs déplacements.

Des pistes de réflexion

Concrètement, voici des pistes de réflexion pour l'aménagement de nos municipalités selon le type d'usager proposées par monsieur Pronovost.

Pour le piéton :

- Aménagement de trottoirs
- Redéfinition des espaces publics
- Rues piétonnes
- Terre-plein (refuges pour les personnes se déplaçant plus lentement)
- Feux de circulation adaptés
- Trajets scolaires

Pour le cycliste :

- Voies partagées
- Pistes cyclables
- Signalisation et marquage particulier
- Double sens cyclable
- Accotements asphaltés pour les routes

Pour une modération de la circulation:

- Dos d'âne
- Carrefours surélevés
- Stationnements à angles
- Arrêts obligatoires



Des salles combles et de nombreux participants à l'écoute des conférenciers lors de ce 23ème Colloque annuel de la Fondation Rues principales.

Atelier 3: Comment se réapproprier la rue et en faire un espace public convivial et sécuritaire?

Animé par Guylaine Dumais, responsable des Réseaux, Fondation Rues principales

Marie Demers, associée de recherche, Chaire MOBILITÉ, École Polytechnique, Montréal

Madame Demers a présenté, dans sa conférence intitulée *La rue comme espace public*, certaines causes expliquant le fait que la population ne se déplace plus beaucoup à pied, notamment parce que les aménagements ne lui facilitent pas la tâche. Plusieurs conséquences en découlent, dont celles sur le plan de la santé (ex : gain de poids) et des relations sociales (ex : moins de rencontres entre les individus, diminution de la surveillance par les piétons).



Madame Demers et monsieur Houle-Courcelles s'entendent pour donner plus de place aux piétons grâce à un aménagement approprié de la rue.

Pour remédier à la situation, la conférencière a exposé plusieurs pistes de solutions, telles **la cohabitation entre plusieurs fonctions urbaines dans un même secteur pour créer un véritable milieu de vie, mais aussi la cohabitation entre différents moyens de transport**. Pour elle, la rue devrait être pensée comme un espace intérieur avec ses murs, ses fenêtres, son revêtement de sol, son mobilier, son éclairage et sa décoration, et elle devrait être aménagée en continuité avec le milieu naturel.

Pour appuyer ses propos, madame Demers cite en exemples les villes de Zurich, Atlanta (Atlantic Station), New York (Avenue Broadway) et Barcelone qui, chacune à leur manière, ont fait plus de place aux piétons et au transport actif en général.

Finalement, la conférencière soutient que **l'aména-**

gement de l'espace public devrait être pensé en fonction de l'humain et que ce dernier a tout intérêt à se réapproprier la rue pour un mode de vie plus actif et une meilleure vie sociale. La santé de l'individu est ainsi intimement liée à la santé de son environnement.

Mathieu Houle-Courcelles, organisateur communautaire, Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, Québec

Monsieur Houle-Courcelles a d'abord dressé un court historique du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, une organisation qui défend les droits des résidents du secteur, active depuis 1976 dans le quartier Faubourg Saint-Jean-Baptiste de la ville de Québec. Sa présentation visait à exposer plus particulièrement le projet de rue partagée pour la rue Sainte-Claire.

Une rue partagée a pour objectif de réunir au centre de la chaussée les différents utilisateurs, à l'intérieur d'une nouvelle hiérarchie où le plus « faible » a priorité, donc en premier lieu le piéton, suivi dans l'ordre du cycliste et de l'automobiliste. Le mobilier urbain et la végétation font bien entendu partie intégrante du concept afin de modérer la circulation.

Le choix de la rue Sainte-Claire pour ce projet a été fait sur la base de différents constats : la rue est en pente, les trottoirs sont étroits et sont jonchés de poteaux électriques en plein centre, rendant ainsi la circulation piétonne difficile, d'autant plus l'hiver. De plus, une étude de circulation a révélé que deux fois plus de piétons que de voitures y circulent, notamment à cause de la présence de l'escalier du Faubourg à son extrémité nord.

Le conférencier a ensuite présenté les différentes étapes de la réalisation du projet, dont le processus d'élaboration aux côtés de la Ville, la campagne d'information et la mise sur pied de plusieurs activités d'animation sur la rue comme la cabane à sucre, la vente-trottoir et une murale. La réalisation concrète du projet de rue partagée dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste est prévue pour 2011-2012 et ce projet-pilote pourrait bien être implanté ailleurs dans la ville de Québec si les résultats s'avèrent fructueux.

Atelier 4: Comment favoriser et encourager le transport en commun dans nos petites et grandes villes?

Animé par France Cantin, coordonnatrice de projets, Fondation Rues principales

Patricia Gauthier, directrice générale, Centre Hospitalier Universitaire de Sherbrooke (CHUS)

Lors de sa présentation, madame Gauthier a mis en contexte le projet de transport en commun du CHU de Sherbrooke issu de la vision du Plan stratégique du CHUS de faire de ce dernier « un établissement contribuant de façon proactive au développement d'une société plus saine par la réalisation d'objectifs de développement durable ». **L'objectif du projet était donc de diminuer les transports en voiture et d'augmenter le transport en commun des employés et étudiants qui fréquentent le CHUS.** Des ententes et études ont ainsi été réalisées entre le CHUS, la Ville de Sherbrooke et la Société de Transport de Sherbrooke (STS). Puisque le type d'utilisateurs était très diversifié, il fallait aussi offrir une diversité de solutions affirme madame Gauthier.



Le slogan « *Je prends les grands moyens...de transport* » est issu de la campagne de communication pour le projet du CHUS présenté par madame Gauthier.

Ainsi, un programme complet de transport durable a été mis en place prenant en compte le système d'autobus, mais aussi des navettes intersites, des modes de mobilité active tel la marche et le vélo, le covoiturage, des stationnements sans places réservées au

CHUS et des stationnements incitatifs en périphérie.

Bien entendu, un tel projet de transport durable ne se réalise pas sans impact. **Tel que le souligne madame Gauthier, il implique un changement majeur des habitudes et nécessite ainsi d'être stratégique et bien expliqué aux clientèles visées.** Le prix des stationnements du CHUS ont donc été volontairement augmentés au même moment qu'on offrait la gratuité du transport en commun afin d'inciter les usagers à participer à ce nouveau projet. De plus, des campagnes de communication, avec l'appui essentiel des syndicats ont été menées afin de bien informer les personnes visées des objectifs de ce projet. Il fallait également s'assurer que les nouvelles réglementations de stationnement soient appliquées avec rigueur.

La population ciblée a bien répondu au projet et ça en valait le coût confirme madame Gauthier puisque les retombées sont considérables: le nombre d'utilisateurs du transport en commun ne cesse d'augmenter, tout comme le nombre de cyclistes. Aussi, les principaux coûts d'opération sont assumés par les revenus de la vente de permis annuels pour les stationnements. Le projet a également eu des retombées positives sur la concertation des partenaires si bien qu'il prendra de l'ampleur et que d'autres étapes sont à venir.

Finalement, madame Gauthier a identifié les solutions gagnantes à ce projet, soit:

- le soutien du conseil d'administration et de la direction générale du CHUS;
- la politique de développement durable mis en place par le CHUS;
- le leadership du porteur de dossier;
- les communications avec les syndicats et toute la communauté hospitalière;
- le partenariat essentiel avec la STS, la Ville de Sherbrooke et les employés;
- la gestion rigoureuse des nouvelles règles de stationnement;
- la cohérence dans les actions entreprises;
- l'audace et la ténacité.

**Doris Julien, directrice générale,
SADC de Portneuf**

accompagnée de

**Maryse Perron, coordonnatrice,
Corporation de transport régional
de Portneuf**



Madame Doris Julien (à gauche) et madame Maryse Perron (à droite). Comme l'a souligné madame Julien: « Il faut être conscient que le transport en commun n'est pas rentable en principe, mais il est compensé par les retombées économiques externes ».

Dans leur présentation intitulée *Le transport collectif en région: répondre à un besoin réel—la clé du succès!*, mesdames Perron et Julien ont d'emblée souligné **l'importance de bien connaître la clientèle et ses besoins afin de développer un projet de transport en commun qui devienne un véritable succès**. Ainsi, elles ont présenté les premières étapes du projet qui ont été essentiellement de sonder la population afin de bien identifier: 1) Qui a des besoins? 2) L'origine des demandeurs? 3) Les destinations les plus en demandes? et 4) À quelle fréquence? Une base de données a également été montée grâce aux renseignements obtenus lors de l'adhésion des membres. Celle-ci permet de dresser un portrait des usagers et de leurs besoins et ainsi de constamment suivre l'évolution de la clientèle afin de pouvoir la servir du mieux possible.

Il fallait également inciter la population à utiliser les services, c'est-à-dire de faire connaître l'organisme, de susciter l'intérêt et de faciliter l'implantation du projet. Ainsi, un service gratuit de jumelage en co-

voiturage a été mis en place de même que des stationnements incitatifs sur tout le territoire et à proximité des accès routiers afin de combler des besoins et d'offrir plus que le service d'autobus.

L'étape suivante de la réalisation du projet consistait en la logistique ou comment trouver l'idéal pour satisfaire le plus grand nombre d'utilisateurs. Comme l'a démontré madame Perron, les résultats des sondages ont permis d'identifier les points essentiels auxquels réfléchir:

- le parcours (départ, arrivée, durée — maximum 1h30 — points d'embarquement);
- la fréquence (selon le budget et afin de créer une habitude);
- l'horaire (simple, bien identifié, respecté et adapté à la clientèle ciblée pour un minimum de concession versus l'usage de la voiture);
- les tarifs et conditions d'utilisation: pour l'utilisateur (doivent être abordables, avantageux, non contraignants) et pour l'organisme (doivent être viables et faciles à gérer);
- le véhicule et le chauffeur: le premier se doit d'être attrayant, confortable, et d'une capacité suffisante alors que le second doit être agréable, convivial, disponible et bon collaborateur.

La clé de la réussite est donc de répondre à un besoin, faire parler du projet, rendre l'utilisation facile et agréable, créer l'habitude chez les utilisateurs...bref, s'avoir s'adapter.

Comme le rappelle madame Julien, le succès vient par la concertation, la validation et la réponse à un besoin et ce, à des coûts abordables pour les utilisateurs. **Le transport en commun en milieu rural est un support social et économique parce qu'il facilite l'accès aux centres de plusieurs petits milieux.**

L'historique du projet nous démontre qu'il est nécessaire de compter plusieurs années à la création de partenariats solides, de prendre le temps de bien sonder et de concerter la population et d'élaborer une stratégie de développement et un plan d'affaires concret. Aujourd'hui, 10 ans après le début des réflexions, la CTRP compte plus de 1000 usagers. Le projet a plusieurs fois été cité en exemple et pourra servir de modèle pour plusieurs autres régions.

Atelier 5: Comment renforcer économiquement nos cœurs de villes et combattre l'étalement tout en laissant moins de place à la voiture et au stationnement?

Animé par Martin Boisvert, coordonnateur de projets, Fondation Rues principales

Josée Dion, conseillère principale, Recherche et diffusion de l'information, SCHL

Dans sa présentation intitulée *La densification des collectivités: une action nécessaire*, madame Dion a d'emblée souligné que dans nos villes, 50% du CO2 émis provient de nos transports. Il apparaît donc essentiel de promouvoir le transport actif, de décourager le transport privé et de faire la promotion de l'intermodalité.



Monsieur Viau et madame Dion ont captivé leur auditoire en traitant de densification et de milieu de vie.

Le vieillissement de la population, la présence accrue des femmes sur le marché du travail, les jeunes qui demeurent plus longtemps chez leurs parents pour compléter leurs études sont tous des nouveaux facteurs à considérer dans l'aménagement de nos villes. Ces changements importants créent de nouveaux besoins en matière d'habitation et de transport dans les différents groupes de la population. **Pour ralentir l'étalement urbain et maintenir la population dans son milieu de vie il importe de trouver des solutions en matière d'habitation et de transport.**

En vieillissant, les gens souhaitent pouvoir continuer à vivre dans leur milieu de vie. Leur capacité à réaliser ce souhait peut améliorer leur qualité de vie, leur santé et leur bien-être et entraîner des économies pour toutes les administrations publiques.

Le développement d'une communauté saine et durable commence par une compréhension de l'interaction entre les usages et le transport.

L'accessibilité générale du transport en commun peut faciliter le vieillissement chez-soi mais elle n'est pas suffisante à elle seule. Pour que les personnes âgées utilisent le transport en commun, celui-ci doit être sécuritaire, commode et agréable. De même, il faut penser à faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et cela même l'hiver. L'aménagement de nos rues et des commerces doit être revu

pour éviter l'isolement de certains groupes de personnes.

Serge Viau, architecte et urbaniste, Expert-conseil en aménagement et design urbain

Comme l'a affirmé monsieur Viau lors de sa présentation intitulée *De la ville étalée à la ville durable*, la ville de Québec a jusqu'à aujourd'hui grandi sans véritables contraintes. La situation n'est maintenant plus la même: l'accroissement de la population, la diversification économique, l'augmentation de la richesse, l'attrait de la propriété privée, la revitalisation du centre-ville et des quartiers anciens et la congestion en croissance rapide sont tous des facteurs qui menacent l'attractivité et la qualité de vie en ville. Cette réalité dépasse les limites mêmes de la ville et nécessite une action concertée de toute la Communauté métropolitaine de Québec. L'augmentation constante de la population et la peur de gaspiller du territoire avec l'étalement urbain force un nouveau mode de planification de l'aménagement. **Selon monsieur Viau, c'est le transport qui permettra le changement dans les milieux de vie, et ce, à toutes les échelles d'aménagement : de la région, de la ville, des noyaux, des quartiers et des espaces publics.**

Le zonage traditionnel comme on l'a connu au cours des dernières décennies, qui sépare les fonctions industrielles, commerciales et résidentielles n'est plus la solution. Il faut veiller à la création de mixité, à la manière des villes anciennes européennes. Plutôt que de créer un seul centre-ville, il faut créer de nombreux noyaux animés affirme monsieur Viau.

Avec la protection des zones agricoles, des zones montagneuses et des bassins versants, les possibilités de développement de nos villes sont limitées. Il faut donc tirer profit de tous les espaces disponibles au sein même des espaces déjà développés. La solution pour favoriser le développement commercial de nos quartiers et de nos villes n'est pas l'aménagement de stationnements, mais plutôt l'aménagement des modes de transport. Ainsi, les stationnements deviennent des espaces d'aménagements potentiels pour favoriser la densification et la création de nouveaux modes de transport.

Le transport en commun structure et organise le développement. **Plus on crée un transport performant, plus les gens seront prêts à marcher pour y accéder et plus les gens voudront vivre à proximité de celui-ci** conclut monsieur Viau.

Atelier 6: Comment faire de la rue un espace public convivial et sécuritaire?

Animé par Jean-Yves Bernard, coordonnateur de projets, Fondation Rues principales

Leanne Tingay, Downtown specialist, Vermont Downtown Program, États-Unis

En début de sa conférence, intitulée *What makes a great public space*, madame Tingay a parlé du Vermont (États-unis) et de l'approche qu'ils ont développé pour favoriser le développement de centres-villes attrayants, en collaboration avec le National Trust for Historic Preservation à Washington. Cette approche est orientée sur quatre aspects, soit l'organisation du milieu, le développement économique et commercial du milieu, l'amélioration physique des espaces et des bâtiments ainsi que l'animation et la promotion de ces centres-villes.



Madame Leanne Tingay a parlé avec passion des rues invitantes et accueillantes et a démontré ce qui fait de ces espaces des rues « épatantes ».

On compte 23 projets appelés « designated projects » dans l'État du Vermont et 99 « designated village centers ». La ville de Burlington est l'une de ces villes et le projet existe depuis déjà 15 ans. C'est dans cette ville que l'on retrouve une des sept (7) rues marchandes piétonnes qui fonctionnent encore bien aux États-Unis, puisque comme l'explique madame Tingay, les Américains aiment leur voiture et les rues piétonnes n'ont pas beaucoup de succès au pays. Heureusement, pour les routes d'entrée dans les centres-villes, ce sont les communautés locales qui se prononcent sur les interventions à faire grâce au « Place Marketing Project » mis en place il y a quelques années et qui a donné lieu à de beaux résultats.

Qu'est-ce qui fait le succès de la Church Street Market Place de Burlington? Madame Tingay identifie quatre (4) éléments qui en font un endroit accueillant:

- 1) son accessibilité;
- 2) son image;
- 3) ses fonctions et activités;
- 4) sa convivialité.

Madame Tingay rappelle qu'il est essentiel de faire en sorte qu'il y ait toujours quelque chose à faire pour les visiteurs et les citoyens sur une rue et qu'il est nécessaire d'y associer les commerçants notamment en ce qui concerne l'aménagement des vitrines et la signalisation. Ces éléments sont dynamiques dans un centre-ville et peuvent, s'ils sont bien faits, être invitants pour les consommateurs. Il faut également s'assurer que l'espace soit agréable et confortable afin de créer un lien affectif avec le centre-ville.

Mais réussir une rue qui soit agréable et confortable n'est pas une mince tâche; cela demande du temps et de la planification. Comme le propose madame Tingay, il y a trois règles de base pour la planification d'une rue:

- 1) concevoir des aménagements appropriés en fonction du type de déplacements des principaux utilisateurs, donc d'abord pour le piéton;
- 2) planifier pour répondre aux attentes des usagers;
- 3) penser les rues comme des espaces publics.

Enfin, à travers ses expériences, madame Tingay en est venue à identifier les qualités qui font qu'une rue est « épatante », soit:

- son attraction comme lieu de destination;
- son identité et son image;
- sa maximisation de l'espace disponible;
- ses équipements (ex. supports à vélo, bancs, terrasses, etc.);
- son administration;
- ses stratégies saisonnières d'animation et de promotion;
- la diversité de sa clientèle,
- sa facilité d'accès et de circulation;
- son mélange de fonctions et d'utilisations;
- sa sécurité.

**Guy Bédard, architecte paysagiste,
Service des projets, Direction de l'Est-de-
la-Montérégie, ministère des Transports**

D'entrée de jeu lors de sa présentation intitulée *Une stratégie globale, le cas des carrefours giratoires*, monsieur Bédard a fait remarquer que les attentes du MTQ et celles des municipalités en ce qui concerne la traversée des agglomérations divergent souvent. Le premier recherche la fluidité, la sécurité et l'intégration des besoins, alors que les secondes souhaitent la sécurité des résidents, la mise en valeur de son milieu et la qualité de vie. Pourtant, ces deux visions ne sont pas incompatibles et il est possible de réaliser des aménagements qui répondent à celles-ci, selon monsieur Bédard. Il s'agit de :

- construire un lieu partagé — cohabitation (comprendre le site en s'appuyant sur les usages actuels et potentiels d'un lieu et les clientèles);
- définir une vitrine pour la communauté et une mise en valeur des lieux (rechercher la qualité de l'espace et du paysage);
- élargir les enjeux traditionnels de sécurité et de transit routier (concevoir des aménagements conviviaux avec moins de références routières).



Monsieur Guy Bédard a montré de nombreux exemples d'aménagements sur des routes du MTQ qui tiennent compte de la qualité de vie du milieu.

Ainsi, en aménageant des routes, surtout les abords, qui, sans ambiguïté, distinguent les zones urbanisées de l'entrée du village jusqu'à sa sortie, on arrive à créer des espaces qui soient fonctionnels pour le MTQ, mais aussi agréables pour les résidents. Comme le souligne monsieur Bédard, la notion de transition et de passage, d'un paysage non urbanisé à un paysage urbanisé, est es-

sentielle dans la perception d'un village, et le comportement de l'automobiliste sera d'autant plus adapté que cette perception sera évidente et forte.

Monsieur Bédard affirme qu'un carrefour giratoire peut être un bon moyen de marquer cette transition. Toutefois, de tels aménagements demandent une bonne planification. Il faut donc:

- établir un diagnostic des problématiques de sécurité routière, de déplacements de toutes les clientèles et d'aménagement des lieux;
- évaluer si les conditions d'implantation sont favorables à un ou des carrefours giratoires selon le guide du MTQ;
- identifier les types de giratoires (mini—R 6 à 12m, petit—R 12 à 15m, moyen—R15 à 25m).

Bien entendu, le carrefour giratoire comme le carrefour classique posent chacun des avantages et des inconvénients. Le premier permet une meilleure fluidité de la circulation, il oblige un ralentissement, il réduit le nombre et la gravité des accidents et peut être mis en valeur par des aménagements. Toutefois, ses emprises sont plus importantes (selon la grosseur), les piétons y ont une priorité relative et doivent emprunter un parcours allongé et il peut être d'un aspect très routier si non aménagé. Le second a des emprises limitées, a un caractère plus urbain et intègre facilement le cheminement du piéton. Cependant, les virages à gauche ne sont pas toujours évidents, la gestion des feux diminue la fluidité et il y a une dominance du flux de circulation.

Aux États-Unis, on retrouve de plus en plus de carrefours giratoires, surtout de petites tailles, et les expériences sont jusqu'ici très positives: 35% de réduction du nombre d'accidents, dont une réduction de 90% des mortalités et de 76% des blessures. Très peu d'accidents avec vélo ou piétons sont rapportés. Tel que le souligne monsieur Bédard, la France a, elle aussi, considérablement augmentée son nombre de giratoires sur son territoire, passant de 10 500 en 1993 à environ 30 000 en 2005.

Monsieur Bédard a ainsi terminé sa présentation à l'aide d'exemples québécois bien réussis de routes et de carrefours giratoires avec des aménagements de pistes cyclables et piétonnes dont ceux de Chambly, Bromont, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire.

Table ronde

Animée par Jean-Luc Marret, conseiller-expert en mobilité et aménagement de rues

Participants à la table ronde:

Alain Rouiller, conseiller en mobilité pour l'Association Transports et Environnement et vice-président, Rue de l'Avenir, Suisse

Elena Franco, architecte et urbaniste, Town Center Management, Italie

Serge Viau, architecte et urbaniste, expert-conseil en aménagement et design urbain

Le transport est une préoccupation de premier ordre pour nos municipalités, qu'il s'agisse des questions de transport en commun, d'accessibilité, d'espaces de stationnement, de la place du cycliste et de celle du piéton, etc. Cette journée du Colloque de la Fondation Rues principales 2010 a été riche en exemples de toutes sortes et en pistes de solutions à explorer. Toutefois, dans le contexte nord-américain et québécois qui est le nôtre, certains enjeux persistent. S'agit-il de véritables défis ou de faux problèmes? C'est à ces questions que s'est attaqué monsieur Jean-Luc Marret avec la complicité des trois panélistes invités.



Monsieur Marret en compagnie des trois conférenciers de la table-ronde (dans l'ordre habituel) monsieur Alain Rouiller, madame Elena Franco et monsieur Serge Viau.

Est-ce que l'hiver est une contrainte?

L'exemple de la Suisse, pays qui reçoit également son lot de neige, nous démontre qu'avec de la créativité, il est possible de surpasser cet obstacle et de trouver des moyens de modérer la circulation peu importe la saison. L'hiver n'est plus une excuse selon monsieur Rouiller. Le mobilier urbain mobile et même la neige peuvent devenir des éléments modérateurs. Madame Franco renchérit en parlant de créer des espaces flexibles, non seulement pour les changements de saisons, mais aussi pour les différents usages qui peuvent être faits de la rue selon le jour, le soir, l'été, l'hiver, les festivals, etc.. Selon elle, seule une gestion efficace du transport (avec souplesse et adaptation) permet de réussir à rallier tous les usagers. Monsieur Viau acquiesce en mentionnant l'importance

de réaliser des aménagements mobiles et multifonctionnels.

Que faire des attentes des commerçants face au stationnement?

Les commerçants sont toujours inquiets quant aux places de stationnement et en réclament toujours plus. Selon madame Franco, il faut favoriser une meilleure connaissance des espaces disponibles à l'aide de cartes de localisation par exemple et de meilleures pratiques telles que laisser les meilleures places à la clientèle et non pas aux propriétaires et employés. Les espaces de valeur, devant les commerces par exemple, doivent être réservés aux visiteurs. Les solutions sont souvent peu coûteuses mais nécessitent d'impliquer l'ensemble des acteurs dès les débuts des réflexions. Les places de stationnement devraient être réservées aux résidents et aux visiteurs et ainsi limiter l'accès aux « navetteurs » qui ne font que profiter d'espaces disponibles sans participer à la vie de quartier, selon monsieur Rouiller. Il rappelle ainsi qu'un système de permis de stationnement efficace peut régler cette problématique. Et s'il ne s'agissait que d'une question de perception et d'habitude comme l'affirme Monsieur Viau? Il rappelle que les gens sont prêts à marcher beaucoup pour trouver du stationnement dans un centre commercial. La responsabilité du gestionnaire est de changer ces perceptions.

Allons-nous vers un code de la rue?

Au Québec, on applique le code de la sécurité routière partout. Or, en milieu urbain la route doit se transformer en rue. Monsieur Viau propose donc une évolution du code de la sécurité routière urbaine. En Italie, tel que le souligne madame Franco, le même problème se pose. Toutefois, avant de procéder à des changements de ce code, de nombreuses communautés font présentement des expérimentations, comme la mise en place d'un Conseil de la mobilité. À Strasbourg, on a créé une commission qui réunit l'ensemble des usagers de la route afin de réfléchir à de nouvelles pratiques, tel que le note monsieur Rouiller. La Belgique a pour sa part créé un Code de la rue dans lequel on donne priorité aux plus vulnérables, c'est-à-dire d'abord aux piétons et aux cyclistes. Il faut se rappeler, comme le souligne madame Franco, que sur la route il n'y a que quelques types d'usagers, mais que sur la rue, les usages sont multiples.

Actuellement au Québec, on sent un désir et une volonté de changement, mais il ne faut surtout pas perdre de vue l'importance de la concertation en amont de tout projet.

BANQUET D'EXCELLENCE

Trois nouvelles municipalités certifiées « Les 4 As du développement durable et concerté »

Au cours de la soirée, monsieur Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ainsi que madame Jacinthe B. Simard, présidente de la Fondation Rues principales ont remis à trois municipalités la certification « Les 4 As du développement durable et concerté ». Cette initiative de la Fondation Rues principales, avec la collaboration de la Société d'habitation du Québec, vise à remettre un label de qualité témoignant de l'excellence des efforts de revitalisation socio-économique et de la recherche, de manière concertée, de solutions originales et pertinentes face aux défis du développement durable.

Dorval

La Ville de Dorval a débuté la démarche de revitalisation de son centre-ville en 1996 et n'a pas cessé d'y accorder de l'énergie et des ressources depuis. Un comité de gestion d'une dizaine de personnes appuie les différentes actions des trois principaux comités de travail. Un calendrier d'animation étoffé s'étend maintenant sur toute l'année, de nombreuses améliorations physiques ont contribué à rendre le centre-ville plus sécuritaire avec un cachet fortement rehaussé, et plusieurs incitatifs ont notamment permis l'implantation de nouveaux commerces, mieux adaptés aux besoins des consommateurs. Un fort sentiment d'appartenance a été développé et de nombreux bénévoles s'engagent pour le développement de leur centre-ville.



M. Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ainsi que mme Jacinthe B. Simard, présidente de la Fondation Rues principales, remettant la certification « Les 4 As du développement durable et concerté » à la Ville de Dorval.

Lévis (quartier Vieux-Lévis)

Le secteur du Vieux-Lévis a beaucoup évolué depuis le premier jour de la démarche de revitalisation initiée en 1994. Jadis comparé à un secteur fortement dévitalisé, il représente aujourd'hui une vitrine culturelle et distinctive de la grande ville de Lévis, affichant un fort héritage historique et patrimonial. Le secteur offre une diversité d'activités tout au long de l'année dont l'important Festival Jazz Etcetera attirant une foule de plus en plus nombreuse chaque année. Les intervenants du milieu travaillent avec ardeur à faire du Vieux-Lévis un milieu de vie de très grande qualité, tant pour ses résidents que pour l'ensemble de ses visiteurs.



M. Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ainsi que mme Jacinthe B. Simard, présidente de la Fondation Rues principales, remettant la certification « Les 4 As du développement durable et concerté » à la Ville de Lévis (quartier Vieux-Lévis).

Matane

Le centre-ville de Matane représente sans contredit un centre de commerces et de services important pour la population en général. Depuis les débuts de la démarche de revitalisation amorcée en 2005, les intervenants du milieu ont mis beaucoup d'efforts afin de rendre le centre-ville très animé et accueillant en plus de travailler à la diversification de ses commerces et services. La ville de Matane a procédé à plusieurs interventions majeures telles que la réfection d'une partie de l'avenue Saint-Jérôme et la mise en place d'un programme municipal de subventions à la rénovation de façades, visant à rehausser l'image du centre-ville et à y donner un cachet particulier.



M. Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ainsi que mme Jacinthe B. Simard, présidente de la Fondation Rues principales, remettant la certification « Les 4 As du développement durable et concerté » à la Ville de Matane.

Cinq (5) municipalités reçoivent le renouvellement de la certification « Les 4 As du développement durable et concerté »



M. Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ainsi que mme Jacinthe B. Simard, présidente de la Fondation Rues principales, ont annoncé le renouvellement, pour 3 ans, de la certification « Les 4 As de du développement durable et concerté » pour les villes de Donnacona, Drummondville, Montmagny, Saint-Pascal et Saint-Raymond.

Les Villes certifiées

À ce jour, 14 Villes ont reçu la certification
« Les 4 As du développement durable et concerté. »

- Caraquet (2009)
- Coaticook (2009)
- Donnacona (2007-2010)
- Dorval (2010)
- Drummondville (2007-2010)
- Lévis (Secteur Vieux-Lévis) (2010)
- Matane (2010)
- Montmagny (2007-2010)
- Nicolet (2008)
- Rimouski (2008)
- Saguenay (arr. Chicoutimi) (2009)
- Saint-Eustache (2008)
- Saint-Pascal (2007-2010)
- Saint-Raymond (2007)



Le prix d'Excellence SHQ et les prix d'Accomplissement

Lors du banquet, sept (7) des 29 municipalités candidates au prix d'Excellence et aux prix d'Accomplissement ont été récompensées pour les résultats éloquentes qu'elles ont obtenus dans leur démarche de revitalisation.

Prix Organisation

Parrainé par le Réseau des SADC-CAE du Québec

Fort-Coulonge et Mansfield-et-Pontefract, Outaouais, 1490 et 2074 habitants

Ces deux municipalités voisines ont su développer une complicité exemplaire dans la démarche de revitalisation en renforçant les partenariats et en assurant la concertation des gens d'affaires particulièrement lors de la réalisation de l'émission de télévision « La Petite Séduction ».



Monsieur Pierre Marois, président du Réseau des SADC-CAE du Québec, a remis aux représentants des municipalités de Fort-Coulonge et Mansfield-et-Pontefract le prix d'Organisation et un chèque de 1 000\$.



Prix Animation et Promotion

Parrainé par la Fondation Rues principales

Montmagny, Chaudière-Appalaches, 11 314 habitants

Le jury a reconnu les efforts soutenus de Montmagny pour la bonification constante de son offre d'activités d'animation pour les résidents et visiteurs du centre-ville, basé sur des partenariats solides et la mise en place de la campagne *Vivre Montmagny* et de sa plateforme Web.



Madame Françoise Mercure, vice-présidente de la Fondation Rues principales, a remis aux représentants de Montmagny le prix Animation et Promotion.



Prix Développement économique

Parrainé par le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation

Mont-Joli, Bas-Saint-Laurent, 6594 habitants

La ville de Mont-Joli est en pleine effervescence et les projets sont nombreux cette année pour cette municipalité qui, entre autres, a obtenu l'accréditation de Village-Relais du ministère des Transports et une importante aide financière du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine pour la réalisation d'une Maison de la culture.



Monsieur André Drolet, adjoint parlementaire du ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, a remis le prix Développement économique à la Ville de Mont-Joli.



Prix Améliorations physiques

Parrainé par Hydro-Québec

Saint-Eustache,

Centre-du-Québec, 7979 habitants

La Ville de Saint-Eustache a été particulièrement active pour l'amélioration de son cadre bâti en soutenant les propriétaires qui désirent faire des travaux tout en effectuant des travaux importants de mise en valeur du patrimoine et d'embellissement des rues.



Monsieur Roger Perron, directeur régional Montmorency/Réseau autonome et directeur du Réseau de distribution chez Hydro-Québec a remis le prix Améliorations physiques à la Municipalité de Saint-Eustache.



Prix Mise en valeur du patrimoine

Parrainé par la Fondation Héritage Canada

Coaticook

Estrie, 9138 habitants

Le jury a reconnu les efforts et la réussite de Coaticook dans la mise en valeur des bâtiments commerciaux patrimoniaux de son centre-ville dans un esprit de préservation des caractéristiques architecturales propres au milieu.



Monsieur Gilles Goulet, secrétaire-trésorier de la Fondation Rues principales, a récompensé la ville de Coaticook en lui remettant le prix Mise en valeur du patrimoine.



Prix de la Continuité

Parrainé par la Fondation Rues principales

Lac-Mégantic,

Estrie, 6147 habitants

Le prix de la Continuité souligne la persévérance et la détermination dont a fait preuve Lac-Mégantic dans la poursuite de sa démarche de revitalisation et de développement depuis maintenant 18 ans. Ce sont les liens étroits entre l'organisme et son milieu et les efforts de communication qui ont assuré le succès de ce projet.



Monsieur François Varin, directeur général de la Fondation Rues principales, a remis le prix de la Continuité aux représentants de Lac-Mégantic.



Prix d'Excellence SHQ

Parrainé par la Société d'habitation du Québec

Lévis (quartier Saint-Nicolas),

Chaudière-Appalaches, 136 997 habitants

Le quartier Saint-Nicolas a été récompensé par le jury pour ses efforts exemplaires dans tous les volets de la démarche de revitalisation et a confirmé qu'il est un exemple à suivre et duquel d'autres municipalités pourront s'inspirer pour l'année à venir.



Monsieur Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire a invité monsieur John MacKay, président-directeur général de la Société d'habitation du Québec a remettre le prix d'Excellence SHQ aux représentants de Lévis (quartier Saint-Nicolas).



Remise des attestations d'étude



Monsieur Claude Dubé, Doyen de la Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels de l'Université Laval, a remis des attestations d'études à madame Julie Bernard, monsieur Bernhardt Beaudry, madame Amy Taylor, monsieur Pier-Olivier Morissette, madame Clotilde Bé-

chard, madame Agathe Vergne, madame Julie Favreau, madame Marie-Noëlle Girard ainsi qu'à messieurs Alain Boucher et Jean-François Daigle (absents sur la photos), qui ont complété le programme de formation continue en revitalisation, donnée par la Fondation Rues principales, en collaboration avec l'Université Laval.

Reconnaissance des bénévoles



Monsieur John MacKay, président-directeur général de la Société d'habitation du Québec a souligné l'engagement remarquable des nombreux bénévoles dans les projets de revitalisation des cœurs de villes et de villages, lors d'un vin d'honneur qui leur était destiné.

Les bénévoles suivants ont été récompensés cette année : Louise Robichaud de Caraquet, Isabelle Chrétien de Contrecoeur, Diane Clément de Donnacona, Eve Laferrière de Dorval, Robert Pelletier de Drummondville, Élyse Enright de Gatineau (secteur Vieux-Gatineau), Annie Breton de La Malbaie, Jacques Poirier de La Sarre, Roger Tremblay de Lac-Mégantic, Normand Boily de Lévis (quartier Charny), Yvon Breton de Lévis (quartier Saint-Nicolas), Antoine Dubé de Lévis (quartier Saint-Romuald), Michel Andrews de Lévis (quartier Vieux-Lévis), Jean-Guy Otis de Louiseville, Carl Desjardins de Mont-Joli, Laurent Bleau de Montréal (arr. sud-ouest/rue Centre), Ginette Germain de Nicolet, Michel Béliveau de Plessisville, Louis-Marie Cloutier de Rivière-Rouge, Dominick Béland de Saguenay (arrondissement Chicoutimi), Sylvain Rivest de Saint-Esprit, Nicolas Samson de Saint-Eustache, Réjean Joseph de Saint-Pascal, Hugues Genois de Saint-Raymond, Dominique Beauchamp de Saint-Roch-de-l'Achigan, François Bouchard de Sherbrooke (arrondissement Fleurimont) et François Gamache de Thetford Mines. Bravo et merci!

Jumelage Québec-Vermont



Madame Leanne Tingay du Vermont Downtown Program aux États-Unis a fait l'annonce de la mise en place d'un programme de jumelage entre des villes de la province de Québec et de l'état du Vermont. Le programme élaboré par le Vermont Downtown Program et la Fondation Rues principales est apparu comme une approche appropriée pour favoriser des échanges culturels entre le Québec et le Vermont et pour créer un maillage professionnel et technique entre des municipalités du Québec et du Vermont qui partagent des réalités semblables.

Il s'agit d'une belle occasion d'encourager une plus grande appréciation réciproque entre deux langues et deux cultures, et de tisser des liens par l'échange de connaissances, d'expériences et de savoir-faire.

Ainsi, ce programme privilégie des échanges directs, la mise en réseau et la coopération entre villes jumelles. Les villes sont jumelées sur la base d'une réalité géographique semblable, de leur taille de ville comparable, d'intérêts communs quant à la nature des défis à relever pour lesquels les échanges d'expériences entre elles seraient des plus bénéfiques, de la recherche commune de solutions concrètes à des problèmes similaires et d'un désir réciproque d'établir des projets de nature multiculturelle pour la valorisation respectueuse de l'une et l'autre des deux langues.

Un premier jumelage a été annoncé lors du banquet d'Excellence entre les villes de **Newport (Vermont)** et **Coaticook (Québec)**. D'autres villes ont déjà manifesté leur intérêt.



Plus de 450 personnes ont assisté au banquet d'Excellence qui se déroulait au Théâtre du Capitole afin d'honorer les efforts de revitalisation des municipalités membres du Réseau Rues principales.

Remerciements

Ce 23^e colloque de la Fondation Rues principales a pu être un succès grâce à la participation et au soutien de plusieurs acteurs.

Nous tenons à remercier chaleureusement monsieur Laurent Lessard, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, pour sa présence lors du banquet d'Excellence.

Nous remercions particulièrement monsieur John MacKay, président-directeur général de la Société d'habitation du Québec, partenaire majeur de cet événement, qui a grandement participé au succès de ce colloque.

Nous soulignons l'engagement des membres du Jury 2010 :

Mme Hélène Gauthier, présidente du jury 2010, directrice de l'amélioration de l'habitat, Société d'habitation du Québec;

Mme Jacinthe B. Simard, présidente du conseil d'administration, Fondation Rues principales;

M. Pierre Marois, président du Réseau des SADC-CAE du Québec;

M. Pierre-André Forgues, directeur, direction du commerce et de la construction, ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;

M. Langis Simard, chargé d'équipe, Direction de gestion de l'actif, Hydro-Québec;

Nous remercions les partenaires du colloque :

La Société d'habitation du Québec, le Réseau des SADC-CAE du Québec, le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Hydro-Québec, la Fondation Héritage Canada, le ministère des Transports, la Société Canadienne d'Hypothèque et de Logement (SCHL), l'Université Laval et Le Soleil.

Nous remercions notre partenaire associatif, la Fondation Héritage Canada, pour son soutien constant aux activités de la Fondation Rues principales. Nous remercions aussi les partenaires fonda-

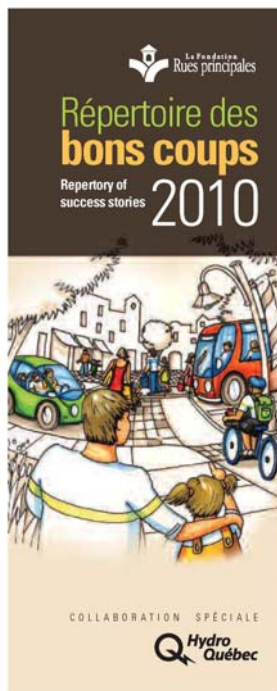
teurs : Développement Économique Canada et le Gouvernement du Québec.

Un grand merci à tous les conférenciers qui ont grandement contribué à la qualité des réflexions échangées lors de ce colloque :

M. Alain Rouiller de Suisse, mmes Elena Madison et Leanne Tingay des États-Unis, mme Elena Franco d'Italie, mme Déborah Bélanger, mme Lyne Lebrasseur, m. Jean-François Pronovost, m. Pascal Lacasse, m. Mathieu Houle-Courcelles, mme Marie Demers, mme Patricia Gauthier, mme Doris Julien, mme Maryse Perron, mme Josée Dion, m. Serge Viau et m. Guy Bédard.

Nous remercions les représentants de nos exposants : mme Amélie Cantin de Vélo-Québec, mme Hélène Deslauriers et m. Carl Bélanger du Réseau des SADC-CAE du Québec, et mme Josée Dion de la SCHL.

Enfin nous remercions particulièrement ceux qui ont participé au bon déroulement de ce colloque : m. Jean-Luc Marret pour l'animation de la table ronde, mme Nicole Simard pour l'animation du banquet, m. Guy Lévesque pour la mise en image du thème du colloque, m. Raynald Grenier pour la composition de la musique originale accompagnant les présentations visuelles, m. Ghislain Grenier de l'Enseignement pour la réalisation des plaques de bronze remises aux villes lauréates, m. Gino Caron pour les présentations visuelles, mme Constance Lamoureux pour la prise de photos et mme Danielle Gendron pour la conception graphique des documents promotionnels de ce colloque.



**Le Répertoire
des bons coups 2010
est disponible
dès maintenant !**

**Demandez
votre exemplaire
Tél: 418 694-9944
Courriel:
ruesprincipales@sympatico.ca
ou consultez notre site Web**



**Commandez dès maintenant nos deux nouvelles
Fiches-conseils ou l'ensemble de la collection
Aussi disponibles en version pdf
sur notre site Web**

Merci à notre partenaire majeur



Merci aux partenaires du colloque 2010



Merci à notre partenaire associatif



Merci à nos partenaires fondateurs

