

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

Nom du participant : Christian Bisson

Direction : Recherche et environnement

Thème de la séance : Atelier sur les responsabilités des DOT par rapport au « context-sensitive design ».

Intitulé de la séance : Context-sensitive design: Reality or myth?

Numéro de la séance (inscrit au programme du congrès) : 149

Titre de la conférence : Atelier « Context-sensitive design: Reality or myth? »

Conférencier : animateur : Nikiforos Stamatiadis

Organisme : University of Kentucky

Résumé :

Cet atelier visait l'échange d'expériences de différents départements des transports (DOT) par rapport aux responsabilités associées au « context-sensitive design » (CSD). Le « context-sensitive » design est une approche que plusieurs DOT ont adoptée au cours des dernières années. Le CSD est une approche basée sur la collaboration et l'interdisciplinarité qui concerne tous les acteurs afin de développer des infrastructures de transport qui respectent leur lieu physique d'implantation, qui préservent les paysages, l'esthétique, l'histoire et les ressources environnementales tout en assurant la sécurité et la mobilité. Le CSD est une approche qui considère le contexte global dans lequel un projet de transport existe.

Un rapport du NCHRP (Synthesis of design exception practices - Report 316) traite de ce sujet. Les échanges ont porté sur les différentes expériences des DOT par rapport au CSD et sur la façon dont les DOT peuvent faire face à des poursuites. Entre autres, une des difficultés pour les planificateurs et ingénieurs est que le CSD oblige quelques fois à s'éloigner des normes et des critères déjà établis pour la conception. Pour d'autres DOT, le fait que les normes sont de plus en plus exigeantes a pour conséquence une hausse des coûts des projets.. Pour un État comme le Missouri, cela a nécessité un consensus à l'interne. Maintenant, que ce soit pour respecter les principes du CSD ou bien pour diminuer les coûts, l'État du Missouri ne respecte pas toujours les normes existantes, mais demande plutôt à ses ingénieurs de faire du « design » pratique, tout en assurant la sécurité et la mobilité. Afin de fournir les informations nécessaires à l'occasion de futures poursuites, le DOT du Missouri documente et garde toutes les informations rattachées à un projet. Il est important d'expliquer les décisions concernant le design pour appuyer la défense en cas de poursuites.

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

Un exemple de l'État de Washington était très intéressant. La tendance depuis quelques années était de « verdir » les médianes des principaux boulevards. Toutefois, la présence d'arbres s'est avérée, au cours des années, un obstacle pouvant causer des blessures importantes aux usagers. L'État de Washington a donc connu certaines poursuites liées à la présence d'arbres. Maintenant, le DOT n'utilisera que des fleurs et buissons afin d'éviter que la végétation se transforme en obstacle.

Le CSD nécessite donc de faire la balance entre la sécurité et la mobilité, ainsi que le respect du milieu environnant. Afin de respecter certains principes du CSD, les DOT doivent procéder à un « design exception ». Les plus fréquentes exceptions portent sur la largeur de l'accotement, qui peut être réduit afin de ne pas empiéter sur un terrain, la décision de ne pas démolir un édifice existant ou celle de minimiser l'impact sur un cours d'eau.

En conclusion, les poursuites sont inévitables aux États-Unis. Toutefois, afin de se préparer à d'éventuelles poursuites, les DOT doivent documenter leurs projets et expliquer pourquoi une décision a été prise. Cette façon de faire est d'autant plus importante que plusieurs employés des DOT prendront leur retraite au cours des prochaines années. Cette mémoire collective de l'organisation doit être conservée dans les dossiers.

Documentation disponible : NCHRP Synthesis Report 316 (sujet connexe)

Site Internet : -

Retombées / Intérêt pour le MTQ :

Bien que le contexte juridique soit très différent pour le Ministère, il est intéressant d'apprendre entre autres différents principes rattachés au CSD. De plus, il serait intéressant de se questionner relativement à la mémoire organisationnelle, surtout dans un contexte où une grande majorité des employés prendront leur retraite au cours des prochaines années.

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

Nom du participant : Christian Bisson

Direction : Recherche et environnement

Thème de la séance : Les consultations publiques dans le processus de planification

Intitulé de la séance : **Public Involvement and Context-Sensitive Solutions : The Vital Link**

Numéro de la séance (inscrit au programme du congrès) : 279

Titre de la conférence : ALIVE Approach : Context-Sensitive Strategies for Long-Range Planning

Conférencier : Hannah Twaddell

Organisme : Renaissance Planning Group

Résumé :

Les consultations publiques sont essentielles au processus de planification des infrastructures de transport. Les administrations responsables des transports ont avantage à intégrer le public au cours de la période de conception puisque cela facilite l'acceptation du projet par la population et accroît les chances de succès.

Hannah Twaddell a présenté l'approche ALIVE qui comprend les éléments importants d'une consultation publique. ALIVE signifie :

A pour « Ask » : Cette étape consiste à demander ce que la communauté veut exactement. Des sondages sont alors réalisés par téléphone, par la poste ou par Internet. Cela implique aussi la tenue d'ateliers dans les sous-sols d'églises ou les écoles primaires, des entrevues auprès de groupes cibles comme les usagers du transport en commun, les cyclistes, les compagnies de transport par camionnage, les développeurs ainsi que les fournisseurs de services. À cette étape, les conversations n'ont pas de contenu technique très avancé. La population discute de ses expériences journalières, que ce soit une marche dans le voisinage, se rendre à l'école, à la garderie ou au travail, etc. Les gens discutent des lieux qu'ils aiment et de ceux qui ont besoin d'améliorations. À travers ces discussions, une meilleure compréhension des valeurs du milieu est perceptible. La promotion de ces ateliers se fait d'une manière très créatrice en utilisant divers médias dont la radio, les journaux, les sites Internet, les annonces publicitaires sur les autobus, etc.

L pour « Listen » : Cette étape consiste à écouter la population. Après un bref rappel du processus de consultation, les planificateurs se tournent vers les participants. Ils organisent des ateliers interactifs, avec plusieurs petits groupes permettant les échanges. Les gens ont à leur disposition des cartes, photos, feuilles de papier et marqueurs.

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

Donc, les gens expriment leurs idées et les inscrivent sur les cartes ou feuilles de papier. Au cours de cette étape, il est important pour les planificateurs de rester neutres et d'écouter tous les participants.

I pour « Integrate » : Cette étape consiste à réfléchir sur les idées soumises par la population et de les intégrer au processus de planification. La consultation n'est pas seulement un processus d'écoute. Il faut regarder et considérer tous les facteurs. Les planificateurs devront quelques fois s'éloigner de leurs outils traditionnels et plutôt adopter une approche flexible permettant de répondre aux objectifs de l'organisation ainsi que de la population locale.

V pour « Validate » : Il est important de vérifier auprès de la population si les nouveaux éléments qui sont intégrés au plan respectent la vision dégagée lors des réunions précédentes. Cette étape consiste donc à valider auprès de la population, à des intervalles plus ou moins longs, la mise en œuvre du projet. Trop souvent, les administrations ne consultent la population qu'au début du projet et ne reviennent qu'une fois le plan terminé. Afin d'éviter que la population ait l'impression que ses commentaires n'ont pas été intégrés au plan, il suffit de prévoir quelques réunions de courte durée tout au long du processus. Ces réunions doivent être très bien organisées et de courte durée afin que les différents acteurs ne les perçoivent pas comme une perte de temps. Les planificateurs doivent rappeler aux participants ce qui a été décidé durant la dernière réunion, ce qui a été réalisé, comment leurs idées ont été intégrées au concept, ou expliquer pourquoi certains des éléments proposés par la population n'ont pas été retenus.

E pour « Engage » : La participation du public ne se termine pas lorsque le plan est adopté. Les planificateurs doivent encourager le public à rester engagé autant pour l'implantation du projet que pour sa conception.

À la suite de cette présentation sur l'approche ALIVE, l'État du Missouri a décrit son expérience de consultation publique pour son projet de l'Interstate 70.

Documentation disponible : -

Site Internet : -

Retombées / Intérêt pour le MTQ :

Que ce soit pour les projets d'envergure ou les plus petits projets, il est intéressant de connaître ce que les organisations semblables au MTQ font en matière de consultation publique. Pour plusieurs organisations, cela a nécessité un changement de mentalité à l'intérieur même de l'organisation. Les projets sont planifiés, conçus et construits dans un contexte d'échange et de dialogue.