



APPLICATION – DÉFI DES VILLES INTELLIGENTES

LE 23 AVRIL 2018

SECTION I: RENSEIGNEMENTS SUR LE CANDIDAT

Question 1

Veillez donner les renseignements suivants sur votre collectivité :

Nom de la collectivité : Cité de Clarence-Rockland

Province ou territoire : Ontario

Population : 24,512 (fondée sur le recensement 2016)

Collectivité autochtone : Oui/Non

Question 2

Choisir une catégorie de prix :

- 50 M\$ (toutes les tailles de population)
- 10 M\$ (population de moins de 500 000 habitants)
- 5 M\$ (population de moins de 30 000 habitants)

SECTION II: PROPOSITION PRÉLIMINAIRE

SOUS-SECTION 1 – DÉFINITION DU PROBLÈME

Question 3

Veillez présenter votre énoncé de défi en une seule phrase orientant votre proposition préliminaire. Celui-ci devrait décrire le(s) résultat(s) que vous espérez obtenir.

Clarence-Rockland exploitera la technologie des capteurs intelligents et l'analyse géospatiale afin de favoriser le changement des habitudes en réalisant un réseau de transport actif permettant à 100% des résidents d'accéder aux principales destinations communautaires à pied ou à vélo, pour une ville en santé avec d'innombrables possibilités.

Question 4

Veillez décrire le(s) résultat(s) recherchés dans votre proposition selon l'énoncé de défi que vous élaborez.

Les résidents de Clarence-Rockland sont frustrés. Ils passent des heures chaque jour en voiture pour se rendre à Ottawa et ne trouvent pas le temps de faire de l'exercice. D'autres se sentent isolés, et ont de la difficulté à satisfaire leurs besoins quotidiens en raison du manque d'options de transport actif. Tous nos résidents veulent vivre dans une communauté avec des entreprises locales offrant des opportunités d'emploi, afin qu'ils puissent y vivre, travailler, magasiner et jouer, sans être obligés de faire une heure de route. La Cité est en croissance et veut attirer plus de commerces et de nouveaux résidents. La Cité de Clarence-Rockland ne peut réaliser cette vision puisque le budget est limité.

Suite à une pratique de hockey, pensez au trajet qu'un enfant de notre communauté devrait faire s'il voulait acheter une crème glacée. Il faudrait traverser un stationnement de 4 600 mètres carrés, passer par la rue d'un parc industriel, ensuite traverser l'autoroute 17 qui est toujours très occupée, ensuite rouler sur le trottoir étroit le long de l'artère de la rue Laurier, bien que le trajet en vélo est d'environ 10 minutes à partir de l'aréna. C'est compréhensible que les parents ne permettent pas à leurs enfants d'effectuer ce trajet. Les enfants doivent donc être conduits par un parent qui passe déjà une grande partie de son temps dans la voiture en se déplaçant sur de longues distances pour se rendre au travail. La dépendance de l'automobile dans le cadre de la conception communautaire fait réagir les entreprises qui perdent facilement les stationnements sur la rue près de leur commerce. Ce qui en résulte pour notre communauté : plus de pollution et de congestion, l'usure prématurée de nos chemins, plus d'espace public pavé et consacré pour stationner les voitures, une détérioration de la santé physique et mentale et l'isolement. Les gens prennent plus souvent leur auto pour les déplacements, car les conditions de marche et de vélo ne sont pas favorables. Cela réduit les possibilités d'avoir du soutien pour la réaffectation des espaces publics pour le transport actif.

L'autoroute entre Clarence-Rockland et Ottawa, où travaillent 75% des résidents, sera élargie. L'évaluation environnementale comprend une proposition visant à créer des voies de transport actif. La Cité a intérêt à établir des liens avec les itinéraires futurs de transport actif tout en améliorant les possibilités de marche et de vélo dans notre communauté. En 2021, Ottawa introduira le train léger. Les résidents de Clarence-Rockland ont besoin d'options attrayantes pour prendre leur vélo jusqu'aux stations du train léger.

Les résidents font face à des obstacles similaires pour se rendre soit à la bibliothèque, dans les écoles, ou au travail. Pas surprenant que les résidents considèrent la marche et le vélo comme des activités récréatives au lieu des activités régulières quotidiennes. Aujourd'hui, 25% des résidents ayant un lieu de travail habituel se rendent à un emploi dans Clarence-Rockland. Beaucoup de ces emplois locaux sont à une distance raisonnable de marche ou de vélo, mais seulement 3,2% de ces résidents se rendent à pied ou en vélo.

À des fins récréatives, la marche et le vélo peuvent être des défis. Par exemple, le sentier de Prescott-Russell traverse notre municipalité de l'est à l'ouest, mais présentement, il n'y a que des pistes cyclables signalisées qui relient le sentier à travers les communautés rurales à la communauté urbaine, sans infrastructure de soutien tel que des voies cyclables, des accotements asphaltés, etc.

Nous voulons être une ville où les enfants peuvent faire du vélo ou marcher jusqu'au centre communautaire, la bibliothèque et la piscine locale, mais, comme plusieurs autres villes canadiennes, nous n'avons pas réussi à réaliser ce rêve en utilisant des processus de planification conventionnels. Nous sommes également dans une communauté où les résidents ne voient pas comme option de se rendre à une pratique de natation à pied ou en vélo. Pour être présentés comme une option viable grâce à la conception de notre infrastructure et à l'utilisation de la technologie, nous utiliserions la technologie et d'autres outils de planification pour faire tomber les barrières.

Nos défis sont simples, mais nos solutions ne le sont pas. En vue de devenir une ville connectée, en bonne santé qui cultive le sens d'appartenance et des possibilités, nous nous appuyerons sur la technologie des villes intelligentes et de l'analyse des données pour accélérer notre progrès. Lors du processus, nous créerons une trajectoire pour mettre en valeur le potentiel inexploité de la technologie des villes intelligentes afin de transformer les options de transport locales. Nous montrerons aux nombreuses villes qui partagent nos défis qu'un projet comme celui-ci peut avoir un impact significatif et un effet d'entraînement dans une petite ville. Petit, ne veut pas dire irréaliste. Isolé ne doit pas signifier être déconnecté. Rural ne doit pas signifier laisser de côté. Nous avons entendu à plusieurs reprises des commentaires positifs que Clarence-Rockland était bien équilibré autant sur le plan urbain que rural, notamment suite à notre exercice de planification stratégique. Notre proposition reflète cet équilibre. La forêt Larose est à l'extrémité sud de Clarence-Rockland avec des sentiers, mais présentement, la seule façon d'y accéder est en voiture. Notre proposition visera à relier le centre de Rockland au réseau de sentiers dans ce grand espace naturel.

Notre consultation avec la communauté a révélé qu'il est prioritaire pour nos résidents de créer des projets offrant de meilleures options de transport actif. Suite au sondage, nous avons entendu le mot « relié » à plusieurs reprises par les résidents : ils veulent rejoindre les sentiers existants avec les entreprises et le bord de la rivière. Ces résidents veulent que les entreprises locales réussissent, et ils veulent pouvoir marcher et faire du vélo jusqu'à ces entreprises en toute sécurité. Mais où devons-nous investir nos dollars limités pour faire de réels progrès vers une communauté connectée? Comment savons-nous que le temps et l'argent de la Cité sont bien dépensés et comment communiquons-nous nos progrès aux résidents et aux entreprises? C'est là que le Défi des villes intelligentes nous permettra de faire ce que nous n'avons pas pu faire avec la planification urbaine et un financement limité. La majorité de nos fonds existants sont consacrés à la réparation des infrastructures, telles que définies par les employés municipaux, mais aussi par la pression politique exercée par les contribuables. Pour changer le discours des gens sur le transport actif (une valeur que les résidents ont demandé), nous avons besoin des technologies des villes intelligentes.

Pour nous aider à surmonter les défis qui empêchent les objectifs de notre communauté, nous allons entreprendre le processus en deux parties avec la technologie des villes intelligentes. Le processus est expliqué à la question 6, incluant A) Déploiement de capteurs et lumières de vélo intelligentes qui surveillent le volume de la circulation (automobile, vélo et piéton), la qualité et la vitesse, la qualité environnementale associée à l'engagement des résidents, au changement de comportement et des informations en temps réel sur les progrès accomplis vers les objectifs de la communauté; B) la hausse des données de l'analyse géo spatiale provenant de capteurs pour déterminer les principales faiblesses de notre du réseau pour le transport actif et l'utilisation de stratégies tactiques d'urbanisme afin

d'évaluer les solutions reliées aux lacunes du réseau, menant à bien comprendre la communauté et la reliée autour du projet.

Le résultat principal que nous visons à atteindre est le suivant: chaque résident de Clarence-Rockland pourra à une distance de marche ou de vélo de leur domicile se connecter à toutes les destinations communautaires clés. Nous serons en mesure d'atteindre ce résultat grâce à la collecte de données sur les capteurs intelligents et nous pourrions effectuer des investissements stratégiques maximisant l'impact monétaire. Nous pourrions mesurer le progrès de nos objectifs du réseau pour que la communauté puisse se rallier aisément par la collecte de données et l'analyse de réseau, rendues possibles par la technologie des villes intelligentes.

Permettre à chaque résident de se rendre à sa destination désirée constituerait une réalisation importante pour notre communauté, mais notre proposition est conçue pour nous aider à atteindre des résultats complets. Nous augmenterons le nombre de personnes qui utilisent nos sentiers et réduirons la circulation automobile, ce qui se traduira par une amélioration de la qualité de l'air et de meilleurs résultats pour la santé. Nous développerons de nouvelles technologies et utiliserons l'internet. Nous développerons l'engagement des résidents dans les espaces publics et encouragerons les résidents à se déplacer à pied et à vélo. Nous susciterons un changement de culture au sein de la Cité avec des chemins qui priorisent les personnes en premier.

La Cité de Clarence-Rockland s'attend à une importante croissance au cours de prochaines années, donc le Défi des villes intelligentes arrive à un bon moment pour notre communauté. La population a augmenté de 18% depuis 2006 d'après les données du recensement 2016. Avec les nouveaux développements résidentiels et le développement de la zone urbaine de Rockland, la demande pour le réseau de transport existant continue d'augmenter.

En raison de la croissance et de l'augmentation de la circulation d'automobile, la communauté fera face à plusieurs problématiques au niveau de la santé si la Cité ne change pas ses habitudes. Pour améliorer la santé et le bien-être, nous devons changer l'environnement conçu afin de promouvoir le transport actif. Un rapport de 2009 du Sénat canadien attribuait 10% des résultats de la santé de la population à l'environnement physique et 50% aux déterminants sociaux et économiques (qui sont inter reliés avec l'environnement). Alta Planning + Design a fait équipe avec Clarence-Rockland pour développer cette proposition. Nous sommes des leaders envers l'intégration des politiques de la santé et du transport. Nous travaillons présentement avec l'équipe chargée à développer le projet de recherche de l'Association des Transports du Canada intégré avec la santé et le transport.

Lors de l'examen de 96 articles de journaux revus par un comité et 16 rapports d'agences canadiennes, l'Institut canadien des urbanistes a trouvé un nombre considérable d'éléments indiquant que la santé est liée à l'activité physique et que l'activité physique est liée à l'environnement. Ils ont conclu que : « modifier les comportements de l'activité physique est un des éléments les plus importants qui peut éviter la probabilité de développer des maladies chroniques, comme le diabète, les maladies cardiaques, les accidents cérébraux vasculaires et même le cancer [...] une récente recherche canadienne, soutenue par un nombre de données américaines et internationales, démontre que la conception d'une communauté saine renforce les objectifs de santé en encourageant l'activité physique, en réduisant les risques de blessures pour les piétons et les cyclistes et en améliorant la sécurité publique et la compréhension des règles de la sécurité. »

Présentement, les résultats en matière de santé à Clarence-Rockland sont médiocres: le Bureau de santé de l'est de l'Ontario, dont nous faisons partie, s'est classé 95 sur 101 au Canada. Ce qui signifie que seulement 6 bureaux de santé ont des résultats pires que notre bureau. Dans notre unité de santé, nous avons un taux d'asthme de 11,2%, un taux de diabète de 9,1% et un taux d'embonpoint de 36,3%. Le service de santé de la Ville d'Ottawa a de meilleurs résultats en matière de santé, se classant 11 sur 101. Il y a une différence notable entre nos bureaux de santé et les loisirs, ce qui explique de si pauvres résultats. Dans l'est de l'Ontario, 54,9% de la population est « modérément actif » ou « actif », tandis qu'à Ottawa les résultats sont de 63,3% « modérément actif » ou « actif ». Ce projet de villes intelligentes vise à améliorer la condition physique de notre communauté.

Au-delà de l'amélioration des résultats de santé, nous pouvons nous attendre à une amélioration au niveau de la qualité de l'environnement et des avantages économiques qui entraîne l'amélioration de notre réseau de transport actif et de l'incitation à l'activité physique grâce au projet des villes intelligentes. Le transport non motorisé ne nécessite pas de carburant et ne provoque pas de pollution. En plus, quand les gens pédalent ou marchent plutôt que de conduire, ils sont exposés à moins de pollution. De nombreuses études ont démontré que, lorsque nous sommes à l'intérieur d'un véhicule que nous sommes exposés à des niveaux de pollution beaucoup plus élevés que si l'on marche ou que l'on fait du vélo en accédant aux mêmes routes, car les vapeurs des autres véhicules se retrouvent piégées à l'intérieur de la voiture. Les niveaux de pollution élevés à l'intérieur des voitures sont nocifs pour les enfants parce que la pollution dans l'air peut entraîner des retards dans la croissance pulmonaire et entraîner de l'asthme et d'autres problèmes respiratoires.

Appuyé par des travaux de recherche, le Centre de transport actif de Toronto note plusieurs retombées économiques positives du transport actif : « Une enquête mondiale a révélé une hausse dans les activités de vente au détail dans les secteurs où des efforts ont été déployés pour améliorer la sécurité et le confort des piétons ». Un sondage effectué dans le quartier Annex à Toronto a révélé que : « les clients arrivant à pied ou à vélo visitent plus souvent et dépensent plus d'argent par mois ». En plus des résultats positifs pour le commerce de vente au détail, les communautés profitent économiquement des déplacements à pied ou à vélo. Les coûts pour les infrastructures de marche et de vélo sont nettement inférieurs à ceux de l'infrastructure des véhicules motorisés.

Les réseaux sécuritaires et connectés pour vélos et piétons que nous construirons dans le cadre du projet des villes intelligentes mèneront à d'innombrables résultats positifs pour notre communauté et pour toutes les autres communautés du Canada qui seront inspirées à suivre notre exemple. Le texte ci-dessus décrit notre stratégie pour mesurer les progrès vers le résultat souhaité. En travaillant vers notre objectif, nous analyserons des mesures prises autour du réseau (basé sur le guide de connectivité multimodal de la Federal Highway Administration écrite par Alta Planning and Design), les taux de participation aux événements pour ceux qui participent en personne, l'utilisation de nos applications, le nombre de déplacements, les rapports en ligne, les taux de participation à nos propositions ludiques, puis en collaboration avec l'unité de santé locale, les conseils scolaires et d'autres organismes communautaires pour suivre l'évolution des données et de démontrer les changements au fil du temps. Notre équipe a une compréhension des paramètres et d'évaluation. Elle est bien positionnée pour appuyer les données et les analyses vers nos déclarations de progrès. Cela provient des bases de données et progresse dans les rapports et les vérifications. Nous pouvons convertir les affirmations

telles que « notre Cité est plus connectée » ou « notre Cité est en meilleure santé » grâce à des résultats et à des mesures de rendement.

Question 5

Veillez décrire comment les résidents de votre collectivité ont contribué à façonner votre Énoncé de défi. Décrivez vos plans pour continuer de les mobiliser et de les faire participer à votre proposition définitive.

La proposition des villes intelligentes de Clarence-Rockland visant à créer une ville avec un réseau de transport actif complet repose sur un engagement communautaire étendu sur plusieurs années en plus des efforts de planification majeurs de la communauté. Notre plan directeur des loisirs, notre plan stratégique et notre plan officiel identifient le transport actif reliant les destinations clés considérées prioritaires pour notre Cité, et les activités de sensibilisation menées spécifiquement pour le Défi des villes intelligentes confirment ces préoccupations.

Les commentaires décrits proviennent des quatre coins de notre Cité. Les résidents des régions rurales et urbaines ont contribué à nos efforts de planification, de même que les résidents à mobilité restreinte. Toutes les interactions avec la communauté ont été menées en anglais et en français dans le but d'obtenir autant de points de vue que possible. Clarence-Rockland est désignée comme étant une municipalité officiellement bilingue. Les services sont offerts aux résidents dans la langue de leur choix. Cet engagement s'étend à tous les niveaux de nos opérations.

Défi des villes intelligentes : En réponse au Défi des villes intelligentes, la municipalité a mené un sondage en ligne auprès de la communauté en février 2018 afin d'identifier les enjeux les plus importants auxquels ils sont confrontés quotidiennement. Les répondants pouvaient choisir parmi sept (7) réponses. Ils ont également été invités à fournir des commentaires supplémentaires.

Afin de rejoindre le plus grand nombre d'intervenants possible, la municipalité a fait la promotion du sondage lors d'une rencontre du Conseil municipal télévisé, Facebook, Twitter, le site web de la Cité, des bulletins électroniques ainsi qu'envoyer des invitations à la Chambre de commerce, aux développeurs, et plus encore. Cette approche inclusive a donné l'occasion à tous les intervenants de la communauté d'exprimer leurs points de vue. Le sondage a été répondu par 842 résidents. Pour le plan stratégique, des activités de sensibilisation ont également été organisées dans des endroits ciblés de la municipalité (un par quartier). L'approche était pratique en plus d'avoir un kiosque lors d'une foire locale.

Tel que prévu, les intervenants ont exprimé divers points de vue dans le sondage. Plusieurs répondants ont mentionné des projets précis comme l'élargissement de la route 17/174, l'amélioration du service de transport en commun, la capacité de survie pour les entreprises locales, les taxes municipales élevées, l'entretien des routes et le manque d'emplois locaux. Bien que les personnes interrogées aient identifié de nombreux problèmes différents, un point commun des répondants comprenait le transport et la santé dans la communauté. Les « options de transport améliorées » étaient de loin le défi le plus souvent identifié.

Les commentaires représentatifs du sondage inclus : « Marcher dans la ville de Rockland n'est pas très sécuritaire et les chemins sont en mauvais état, mais c'est mieux que rien puisqu'il n'y a pas de trottoirs

partout. Nous nous retrouvons à marcher sur les chemins. » « La vitesse des voitures dans ma rue me fait peur » « Rockland est situé dans un endroit merveilleux le long de la rivière, mais l'emplacement ne s'intègre pas à la vie communautaire [...] le bord de l'eau est inaccessible pour ceux qui n'ont pas de voiture et il n'y a pas de sentiers récréatifs pour s'y rendre. C'est comme si la Cité avait juste été placée là, elle aurait pu aller n'importe où. » « Mon défi est de trouver du temps pour être en santé et actif sans vider mon compte bancaire, surtout en hiver. » « Les trottoirs ne sont pas reliés aux établissements majeurs. »

Plan directeur des parcs et des loisirs: En 2015, la municipalité a réalisé une étude du Plan directeur des parcs et des loisirs qui comportait une vaste enquête communautaire visant à déterminer les besoins récréatifs prioritaires des municipalités jusqu'en 2030. Le processus d'engagement public inclusif comprenait des ateliers publics, des sondages en ligne et des enquêtes de groupe. Le plan a indiqué que « le besoin des pistes cyclables était mentionné à plusieurs reprises par la communauté lors de chaque consultation ».

Les objectifs 1 et 4 du Plan directeur des parcs et des loisirs sont directement liés à l'objectif du Défi des villes intelligentes de la municipalité. Le premier objectif est de : « Promouvoir la santé, le bien-être et la vie active », et l'objectif quatre est de : « Prioriser et améliorer les possibilités de loisirs de plein air grâce à la construction de sentiers, de pistes cyclables et de parcs ».

Plan stratégique: Dans le cadre du processus de planification du plan stratégique, la municipalité a demandé aux intervenants de la communauté d'identifier les services les plus importants pour eux, leur niveau de satisfaction à l'égard des services, leurs forces et leurs faiblesses et leurs possibilités futures.

La municipalité a demandé à la communauté leurs commentaires par l'entremise de communications en ligne ainsi qu'en personne lors des réunions publiques et des événements communautaires. Une réunion publique a également été convoquée pour les entreprises communautaires. Plus de 1 300 commentaires de la communauté ont identifié les trottoirs et les sentiers récréatifs comme un élément prioritaire pour la communauté.

Le plan stratégique a été approuvé en février 2018 et a reconnu quatre objectifs principaux pour la municipalité, dont l'un est la santé et le bien-être. Sous un des piliers, le transport actif est identifié prioritaire pour 2019-2021. L'un des objectifs de cette initiative est de promouvoir le transport actif en développant une piste cyclable intégrée et un réseau cyclable. Dans le cadre du processus de consultation, la Cité s'est rendue dans les écoles secondaires pour solliciter des commentaires ainsi qu'aux portes à l'extérieur de Walmart pour parler aux gens intéressés.

Mise à jour du plan officiel: Les municipalités doivent mettre à jour leur plan officiel tous les cinq ans. Clarence-Rockland a lancé une mise à jour en 2011. La Cité a utilisé son site web, des journées portes ouvertes et des réunions publiques pour solliciter des commentaires sur le processus de mise à jour du plan officiel. La mise à jour a permis à tous les intervenants de la municipalité de fournir des commentaires sur les modifications proposées au plan officiel. La communauté du développement a été particulièrement impliquée dans l'examen et la formulation de commentaires sur les politiques proposées.

Le plan officiel approuvé souligne le rôle important de la marche et du vélo dans la promotion d'un mode de modes de vie saine et une autre option de transport. Le plan officiel affirme que : « Protéger et

élargir le réseau existant de piéton et de vélo dans la Cité est essentiel pour créer la qualité des lieux. Les sentiers favorisent un mode de vie sain et offrent un réseau de transport de rechange. » Le Plan encourage les gens à marcher pour des raisons de santé et à réduire la dépendance à l'automobile.

Les articles 7.11-7.14 du plan officiel reflètent les résultats suite aux commentaires reçus des intervenants en ce qui concerne les politiques pour piétons, les pistes cyclables, les usages multiples d'un réseau de transport actif, pour les piétons et les cyclistes. L'article 7.11 La politique pour piétons affirme que : « les rues devraient être sécuritaires, pratiques et attrayantes pour les piétons [...] le Conseil doit établir un plan piétonnier urbain qui donne un aperçu des trottoirs qui existent présentement et où ils devraient être sur un plan global à l'égard du réseau. Un tel plan encouragera les interconnexions piétonnières entre la maison, les écoles, les aires récréatives et les zones commerciales. » La section 7.12 Politiques sur le cyclisme préconise : « un plan pour la zone urbaine qui identifie les pistes cyclables. Un tel plan doit encourager les interconnexions entre les pistes cyclables et les espaces ouverts. Un tel plan doit être conçu pour améliorer la viabilité de faire du vélo en tant qu'alternative à l'utilisation de la voiture. »

Comité d'accessibilité : La Cité a un comité d'accessibilité depuis longtemps. Il est composé de membres de la communauté et d'un membre du conseil. Il a été créé en 2003 pour identifier les besoins d'accessibilité prioritaire pour les installations de la Cité, y compris l'infrastructure des trottoirs. Le Comité offre aux personnes avec une mobilité réduite un forum qui leur permet de soulever des questions et des préoccupations en matière d'accessibilité et de fournir des conseils, des recommandations concernant les politiques et les programmes d'accessibilité.

Un plan quinquennal approuvé par le Comité d'accessibilité est suivi pour veiller à ce que les programmes et les services de la Cité soient accessibles aux personnes avec une mobilité réduite. Le plan actuel a identifié la construction de sentiers accessibles à des points d'intérêt désignés et la réalisation d'un plan directeur de transport (y compris le transport actif) en tant qu'initiatives prioritaires en 2019.

La Cité a fait beaucoup d'efforts pour s'assurer que tous les intervenants (résidentiel, commerçants, promoteurs) aient l'occasion de fournir une rétroaction significative dans l'élaboration des politiques et des programmes municipaux. Tel qu'indiqué ci-dessus, le site web de la Cité, les rencontres publiques, les journées portes ouvertes, les médias sociaux, les réunions du Conseil télévisées, etc. ont été largement utilisés pour s'assurer que tous connaissent les initiatives de la Cité afin que la municipalité puisse répondre aux besoins de la communauté dans un temps opportun. Les réunions du conseil municipal se tiennent dans une zone rurale alors que l'hôtel de ville se trouve dans la zone urbaine de Rockland, afin d'être plus inclusif.

Pour soutenir l'engagement communautaire pendant la durée du Défi des villes intelligentes, l'administration continuera d'utiliser les outils de communication mentionnés ci-dessus, mais ira encore plus loin. La Cité formera un comité des villes intelligentes afin d'établir un échange d'information clair et bidirectionnel à mesure que le développement et la mise en œuvre du projet progresseront. Le comité comprendra des membres du public, de la Chambre de commerce, des conseils scolaires, de la directrice générale et de certains cadres supérieurs pour coordonner la diffusion des mises à jour régulières, recueillir les commentaires des intervenants sur les questions d'élaboration et de mise en œuvre afin d'évaluer les progrès. Un horaire sera élaboré pour fournir des mises à jour et des

commentaires seront faits régulièrement au Conseil, au ministère de l'Infrastructure et aux principaux intervenants de la communauté. La directrice générale travaillera avec la communauté pour s'assurer que le comité considère les perspectives des aînés.

Tel que discuté à la question 6, les membres de la communauté ainsi que les membres du comité participeront à la distribution de lumières de vélo intelligentes, d'art public interactif, d'affichages de rapports sur les objectifs communautaires et d'événements d'urbanisme tactique.

SOUS-SECTION 2 – DÉTAILS DE LA PROPOSITION PRÉLIMINAIRE

Question 6

Veillez décrire votre proposition préliminaire et les activités ou projets qui en font partie.

La partie A de notre proposition est centrée sur le déploiement de technologies d'analyse de données, avec quatre objectifs: (1) recueillir de l'information pour les installations de transport actif afin d'éclairer les efforts dans la planification; (2) préparer le terrain pour que la Cité profite des futures applications avec l'internet; (3) des informations en temps réel sur la réalisation des objectifs communautaire; et (4) l'engagement des résidents par la ludification de l'espace public.

Mettre en place une infrastructure de base pour les villes intelligentes sera la première étape du déploiement des analyses de données techniques. La Cité installera un réseau étendu sans fil à faible consommation d'énergie et à faible bande passante permettant la communication par l'internet sans utiliser le 3G, le Wi-Fi ou le Bluetooth. Le système sera construit avec des données de technologie. Cette infrastructure appuiera les projets présentés dans cette proposition, et permettra à la Cité d'intégrer les technologies futures dès qu'elles seront disponibles sur l'internet.

Les technologies d'analyse de données utilisées pour cette proposition comprendront des capteurs et des lumières de vélo intelligentes.

Les capteurs seront attachés aux infrastructures existantes, comme les poteaux et les bancs, avec la capacité de surveiller les volumes et les vitesses de circulation ainsi que la qualité de l'environnement. Ils transmettront les informations à un serveur central.

Les lumières de vélo intelligentes, comme celles qui sont en développement par notre partenaire See.Sense, surveilleront la qualité de la chaussée et produiront des cartes routières en temps réel (voir la lettre de soutien SeeSense), tout en offrant plusieurs avantages aux cyclistes, les lumières de vélo utiliseront un réseau étendu sans fil pour communiquer cette information à la Cité. Les lumières fonctionnent en conjonction avec une application que les utilisateurs peuvent installer sur leurs téléphones intelligents. L'application peut fournir des alertes lors de vol et de vandalisme, alerter lorsqu'il y a des nids de poule, et envoyer une alerte à l'intérieur de 30 secondes suite à un accident auprès de l'utilisateur. Afin de donner priorité aux cyclistes aux intersections, les lumières de vélo pourraient potentiellement communiquer avec les lampadaires intelligents. La distribution des lumières de vélo est également une façon de relier la communauté au projet. La Cité organisera des événements pour la distribution et profitera pour communiquer les avantages du projet. Par exemple, un kiosque serait monté au festival de la rivière en juillet. L'avantage est simplement de distribuer les lumières (peu

importe la technologie, c'est positif et cela encourage le cyclisme). L'information sera affichée sur le site web de la Cité et sur les réseaux sociaux.

Les lumières de vélo intelligentes seront un incitatif à faire du vélo et à embellir l'espace public, en plus des nombreux avantages qu'ils procurent en matière de sécurité et de collecte d'information. Des lumières de vélo intelligentes permettront de recueillir des données sur la fréquence à laquelle les résidents roulent et la distance parcourue. La Cité mettra en place des défis tels que « rouler trois jours consécutifs » ou « faire dix milles en une semaine ». Lorsque le cycliste atteint un objectif, il recevra des avantages, comme des rabais dans les entreprises locales, des cadeaux d'un partenaire, et plus.

Mais cela ne s'arrête pas là – en rendant l'espace public ludique, la Cité apportera la technologie de la lumière intelligente du vélo à un niveau supérieur. Nous allons joindre le cyclisme pour contrôler certains éléments des œuvres d'art de façon interactives dans les destinations populaires à l'intérieur de la communauté. Les cyclistes reçoivent un code leur permettant de contrôler ces éléments de l'œuvre d'art lorsque les cyclistes atteignent un objectif du défi. Bien que la nature de l'œuvre d'art soit déterminée en collaboration avec les artistes et les partenaires, elle peut ressembler à ceci: les cyclistes ayant le code peuvent changer la séquence des jets d'eau dans une fontaine, contrôler la couleur des lumières sur une affiche, ou l'option de créer un message qui sera projeté sur un panneau d'affichage. Les possibilités d'engagement sont infinies. Nous allons créer un cycle vertueux dans lequel le cyclisme conduit à l'embellissement de l'espace public. Les enfants et les jeunes participeront certainement à cette expérience, même si cela ne stimule pas les adultes. Nous appliquerons les mêmes principes pour correspondre à la promotion de la marche.

Le progrès accompli vers les objectifs de la communauté sera affiché en temps réel aux endroits où se trouvent les œuvres d'art interactives. Les changements au niveau de pollution, les vitesses moyennes de circulation et le nombre total de kilomètres parcourus et pédales dans la communauté seront affichés de façon visuelle. La Cité utilisera cette plate-forme pour raconter l'histoire de ses efforts et la raison de vouloir construire plus intelligemment et, ce faisant, aider le public et les politiciens à envisager un meilleur avenir et à appuyer les dépenses nécessaires pour le réaliser. Lorsque les conducteurs seront sur l'autoroute achalandée, et qu'ils seront pare-chocs à pare-chocs, ils pourront lire cette information sur le panneau d'affichage.

Nous avons en place les ressources pour faire la distribution des lumières et des capteurs de vélo ainsi que l'approche pour encourager la participation. Nous comprenons que la participation en grand nombre s'avère nécessaire pour le succès. Ce concept est à la fois ambitieux et réalisable. À un stade précoce, la municipalité développera une stratégie et l'approche pour la distribution des lumières et de la participation. Nous sommes conscients que cela ne se fera pas par les approches et moyens traditionnels. Dans nos efforts pour rejoindre autant de gens que possible, nous travaillerons avec des partenaires. Pour y arriver, nous allons mandater des personnes ayant l'expertise dans ce domaine. Ce ne sont surtout pas les possibilités qui manquent: l'arrêt d'autobus, rencontres communautaires, les écoles, les arénas, la bibliothèque, le Festival de la rivière, Walmart, etc. Clarence-Rockland dispose de centres médicaux ruraux et urbains avec technologie avancée. Ceux-ci assisteront à la distribution et à encourager la participation. Cela démontrera le lien entre la santé et le transport au niveau local.

Afin d'identifier les besoins du réseau, la partie B est axée sur l'utilisation des données obtenues dans la partie A.

Pour mesurer les besoins au réseau multimodal, nous combinerons les données obtenues à l'aide de capteurs et de lumière de vélo avec les méthodologies d'analyse pour le réseau nouvellement mises à la disposition par le Guide de l'Administration fédérale des autoroutes des États-Unis. Notre partenaire Alta Planning + Design a écrit ce guide avec l'Administration fédérale des autoroutes des États-Unis. Le guide présente cinq composantes essentielles qui relient les réseaux de piétons et de bicyclettes, notamment l'intégralité du réseau, la densité du réseau, le parcours le plus direct, l'accès aux destinations et la qualité du réseau. Le guide fournit les étapes afin de sélectionner et d'appliquer des mesures pour prendre des décisions fondées sur une vision commune, appuyée par des objectifs clairement définis et mesurables.

Nous abordons ce guide comme un atout pour une raison particulière. Les politiques municipales, telles que les plans officiels, parlent toujours comme objectif d'avoir un réseau connecté, mais il s'agit souvent d'une déclaration sans paramètres. Le guide aide à rendre l'objectif mesurable. Le guide aborde le réseau, et, comment l'évaluer : Est-ce que le réseau est complet? Quelle est la force du réseau? Est-ce que le réseau est direct? Et quelles sont les destinations dont vous pouvez vous rendre avec le réseau?

Cette information sera appliquée immédiatement sur les besoins de transport actif. Nous utiliserons une approche d'urbanisme tactique pour tester rapidement les solutions aux lacunes du réseau. Nous serons en mesure de surveiller les résultats et d'ajuster les solutions au besoin, grâce aux données fournies par les capteurs et les lumières de vélo. Ces expériences nous aideront à concevoir des changements permanents de l'infrastructure, et, d'avoir le soutien du public pour les effectuer. Le seul moyen d'y parvenir est de s'engager et d'entreprendre ce défi avec le public.

L'urbanisme tactique est une approche populaire auprès des villes de toutes les tailles dans le monde entier pour apporter les changements souhaités par les communautés, avec un investissement de temps et d'argent limités, plutôt que d'attendre des années pour construire une solution permanente. L'approche comprendra des essais d'installation à court terme comme le prolongement de trottoir, les pistes cyclables et les terrasses sur les rues, des bornes, des pots de fleurs et autres matériaux qui permettront aux résidents et commerces de vivre l'expérience et de partager leur point de vue. Alta Planning + Design a une expertise directe avec la mise en œuvre du projet d'urbanisme tactique. Il est nécessaire d'aider à la communauté de Clarence-Rockland à relever ce genre de défi donc nous continuons de soulever des questions auprès d'Alta et de son expérience. Grâce aux capteurs et des lumières de vélo intelligentes, la Cité recueillera des informations en temps réel sur l'impact des installations. Selon l'intérêt des partenaires et de la communauté, la Cité peut présenter les installations à court terme lors d'un événement portes ouvertes.

Le principal résultat des efforts interdépendants - la collecte de données, l'engagement du public à l'aide d'incitatifs et d'œuvres d'art public, les solutions de mise à essai – permettra de créer un réseau de transport actif complet utilisé par nos résidents. Avec l'augmentation de l'activité physique, nos résidents seront en meilleure santé et en sécurité tout en ayant le sens d'être connecté à la communauté. Les résidents qui passent des heures tous les jours sur la route pour se rendre à leur travail seront heureux d'être libres lorsqu'ils retournent à Clarence-Rockland - capables de marcher ou de faire du vélo jusqu'aux épiceries, à l'aréna, au bord de la rivière, à la bibliothèque et plus encore. La Cité sera dans une meilleure position pour se joindre au réseau futur des voies de transport actif qui sont associées à l'élargissement de l'autoroute et au futur train léger à Ottawa. Ceci est un exemple de la future prospective. Clarence-Rockland sera un endroit attrayant pour les futurs résidents, les

commerces et le tourisme qui soutiennent le développement économique de la Cité. En utilisant des données recueillies et un processus transparent, cela permettra à n'importe quelle ville au Canada de reproduire nos résultats, basés sur une stratégie adaptée et rapide d'investissement.

Les investissements dans le transport actif aideront également à revitaliser le centre-ville. Comme de nombreuses municipalités canadiennes, le centre-ville présente de nombreux défis qui sont souvent mis de côté. La revitalisation a été étudiée, mais il n'y a pas de financement. Le centre-ville est souvent une artère occupée ou parfois une route utilisée par les camions lourds. La préférence de stationner dans la rue entraîne également des décisions d'embellissement. Le défi des villes intelligentes entraînera des avantages supplémentaires pour notre centre-ville. Une vision optimale, des sentiers récréatifs de qualité, protégés et connectés ensemble, est une vision, mais pas la réalité. Le défi des villes intelligentes est important, car lorsqu'une personne à la direction à la Cité voit les autres communautés progresser on se demande pourquoi ce n'est pas possible pour nous.

Question 7

Veillez expliquer en quoi votre proposition préliminaire appuie les objectifs, stratégies et plans à moyen et long termes de votre collectivité.

Grâce à un engagement communautaire, Clarence-Rockland a développé plusieurs plans, qui nous incitent à investir dans le transport actif. Le plan directeur des parcs et des loisirs nous invite à : « promouvoir la santé, le bien-être et la vie active » et, à : « prioriser et améliorer les possibilités récréatives en plein air grâce au sentier, à la piste cyclable et au développement du parc ». D'après le plan officiel, « les sentiers récréatifs dans la Cité sont essentiels à la qualité de notre ville. Ils favorisent des modes de vie sains et offrent un réseau de transport alternatif. » Notre plan d'accessibilité fixe comme objectif en 2019, la construction et l'amélioration de sentiers accessibles à certains points d'intérêt au sein de la municipalité.

Notre plan stratégique est le plan directeur qui guide notre avenir. L'interaction et les commentaires de la communauté ont été le fondement du plan stratégique. Le plan reflète les objectifs de la communauté à court, moyen et long terme. La proposition vise à accélérer les quatre priorités stratégiques : sens de la communauté, santé et bien-être, stabilité financière et responsabilité environnementale.

La proposition appuiera les objectifs des priorités stratégiques suivantes, Sens de la communauté : développement riverain (en reliant les résidents à la rivière), revitalisation du centre-ville (en encourageant la marche et le vélo pour se rendre aux commerces locaux en toute sécurité en ayant des projets d'urbanisme tactique; et que les infrastructures y soient à long terme), la communication (suivre le progrès des objectifs en créant un tableau de bord communautaire), et l'image et la promotion (en mettant de l'accent sur notre transformation de ville intelligente).

Le projet des villes intelligentes appuiera également, Santé et bien-être: transport actif (en reliant les résidents aux principaux endroits dans la communauté soit en marchant et en faisant du vélo), normes d'accessibilité (en identifiant les obstacles et en les corrigeant), préparation aux situations d'urgence (fondation pour des applications de l'Internet des objets qui pourraient être connecté aux véhicules

d'urgence), et des installations récréatives (en adressant les lacunes du réseau AT qui empêchent les résidents de se connecter dans les centres communautaires).

Ce projet appuiera nos objectifs au niveau de la stabilité économique, de croissance commerciale et industrielle, la base de taxes et la possibilité de subventions en attirant l'attention au niveau national et international en projetant les forces de la Cité et notre approche face à notre culture gouvernementale.

Enfin, ce projet pourra soutenir les objectifs des Responsabilités environnementales de notre plan stratégique: gestion de la croissance (en améliorant nos relations avec les développeurs, en offrant à des conseils à l'avance sur l'introduction de nouveaux développements dans un réseau AT et en fournissant des données sur les conditions routières en temps réel), planification (en fournissant des données sur les conditions du réseau et en identifiant les principales lacunes), et la gestion des actifs (en fournissant des données sur les conditions routières et en préparant l'infrastructure informatique de la Cité pour collecter les données des capteurs).

En plus de s'appuyer sur les plans adoptés, le projet des villes intelligentes travaillera de concert avec notre processus du Plan maître de transport, qui débutera en 2018. Le Plan maître de transport déterminera les besoins en matière d'AT dans la municipalité. L'analyse du réseau de connectivité proposée dans cette application sera basée sur le Plan maître de transport et pourra le perfectionner. Un projet tel que le Défi des villes intelligentes est nécessaire dans le but de s'éloigner des approches traditionnelles des Plans maîtres de transport.

Plan d'accessibilité.pdf (151.4kb)

Plan officiel.pdf (593.74kb)

Plan directeur des parcs et des loisirs.pdf (2.76mb)

Plan stratégique.pdf (1.83mb)

Question 8

Veillez décrire l'état de préparation et la capacité de votre collectivité à réussir la mise en œuvre de votre proposition.

Clarence-Rockland possède de l'expérience dans la mise en œuvre de projets complexes. Afin de réaliser le projet des villes intelligentes, Clarence-Rockland a mis en place les processus nécessaires pour le développement, l'aspect technique et financier, l'engagement communautaire et le partenariat. Nous nous fierons sur ce modèle dans la phase finale de la proposition afin de nous préparer à gérer le projet des villes intelligentes.

Gestion de projet et approbations : Les services communautaires et les services d'infrastructures et aménagement du territoire ont le personnel et l'expertise nécessaires pour exécuter des projets complexes et multidisciplinaires. Récemment les services d'infrastructures et aménagement du territoire ont subi une réorganisation qui a permis de rationaliser les procédures en termes des approbations, de mise en œuvre des programmes d'immobilisations et l'approche avec nos intervenants. Les réunions du comité plénier et du conseil se tiennent deux fois par mois, ce qui permet

d'approuver plus rapidement les programmes d'immobilisations. Pour accélérer la réalisation d'un projet, le Conseil accepte d'organiser des réunions spéciales au besoin.

Technologie : La Cité possède de l'expérience avec de nouvelles technologies afin d'améliorer son efficacité. Par exemple, nous utilisons présentement un outil technologique (eScribe) pour préparer les rapports du Comité plénier et du Conseil. Il permet aux comités (qui représentent nos intervenants de la communauté) d'examiner et de contribuer aux rapports au fur et à mesure qu'ils sont en rédaction. Cela facilite un processus de communication dans les deux sens avec nos intervenants. De plus, la municipalité aura un programme SharePoint qui sera mis en œuvre d'ici la fin de 2018. Cet outil permettra d'améliorer la gestion des documents et de veiller à ce que les renseignements sur les projets soient mis à la disposition de nos intervenants en temps opportun. Il permettra également aux intervenants de fournir des commentaires et des suggestions à l'équipe par des sites d'informations collaboratifs.

Finances : La Cité a le personnel pour développer, surveiller et contrôler les dépenses budgétaires. Un analyste financier serait spécifiquement affecté au projet des villes intelligentes.

Politiques de partenariat et d'engagement communautaire : La municipalité a des politiques établies qui seront essentielles pour communiquer avec notre communauté lors des phases de développement et de la mise en œuvre du projet. Les exigences clés pour ce programme sont : les consultations publiques régulières, la rétroaction, le suivi et la quantification des réussites en matière de rendement. La municipalité compte largement sur les politiques existantes telles que la politique de consultation publique, la politique de bilinguisme et les règlements en matière d'approvisionnement pour satisfaire et dépasser ces exigences.

Bien que nous ayons du personnel et des systèmes en place pour gérer des projets complexes, nous reconnaissons nos limites en tant que petite ville. Nous avons appris à travailler avec des partenaires pour atteindre nos capacités et nos objectifs. Par exemple, de 2001 à 2008, Clarence-Rockland a travaillé avec des intervenants locaux, consulté des membres de la communauté et supervisé plusieurs consultants pour la planification, le financement et la construction d'un complexe récréatif et culturel de 18,6 millions de dollars, avec succès. Ce processus de planification ressemble à celui du projet des villes intelligentes, avec la création d'un comité de planification composé de résidents, de représentants de groupes communautaires, de conseils scolaires et d'autres intervenants. Nous avons travaillé avec des consultants pour augmenter la capacité de la Cité, recruter des consultants pour une étude de faisabilité, une sensibilisation communautaire, un plan de financement (y compris établir des lignes directrices de partenariat et le plan financier) et une campagne de financement. Nous avons rencontré des groupes communautaires, sportifs et culturels, organisé quatre réunions publiques et établi un partenariat avec les conseils scolaires de la région. Le résultat a donné un magnifique complexe récréatif et culturel qui est maintenant d'une grande importance dans notre communauté. La Cité continue de renforcer ses partenariats avec des partenaires de programme de loisirs tels que les associations sportives locales, le YMCA et le Club Optimiste, et en 2016 les impliquer avec le plan maître des parcs et loisirs.

Avant le début du projet, la Cité augmentera les capacités en établissant des partenariats, en embauchant du personnel et en amorçant un processus complet de planification du transport.

La Cité entretient déjà de bonnes relations avec les partenaires existants. Des réunions semestrielles ont lieu avec les promoteurs pour partager l'information de l'hôtel de ville. La relation avec la Chambre de commerce a également été renforcée récemment par l'adhésion et la participation du maire et de la directrice générale aux réunions du Conseil d'administration. Ce projet offre des opportunités à renforcer ces partenariats existants et en accroître de nouveaux.

Nous préparons le terrain pour l'analyse détaillée du réseau des villes intelligentes en réalisant un plan directeur des transports en 2018. Il y aura un facteur de transport actif dans cette étude pour recommander les programmes de promotion, d'éducation et à encourager des personnes de tous les âges à choisir plus souvent les modes de transport actif. L'étude déterminera s'il y a un besoin pour des trottoirs et des sentiers, des sentiers multi-usagers, des installations pour faire du vélo sur les routes, des voies réservées, des accotements asphaltés, des supports à vélos et d'autres. Le projet des villes intelligentes s'appuiera et élaborera sur ce processus de planification.

La Cité créera deux postes temps plein chargé de diriger la gestion du projet des villes intelligentes, car elle reconnaît la complexité de ce projet. Ces deux postes relèveront de la directrice générale. L'équipe sera composée de représentants de la communauté, de la Chambre de commerce, des développeurs, du bureau de santé, la directrice générale et des cadres supérieurs. Les directeurs de chaque département travailleront avec l'équipe de mise en œuvre des villes intelligentes et les consultants pour livrer tous les éléments de la proposition du projet à la phase finale et de la mise en œuvre. Leurs tâches dans la phase finale de la proposition doivent inclure un plan de consultation communautaire, établir des partenariats, mise en place d'un programme qui analyse et mesure le rendement, la formation du personnel et des intervenants sur les nouvelles technologies et la gestion des données à partir des capteurs.

Question 9

Décrivez comment vous prévoyez utiliser la subvention de 250 000 dollars si vous êtes sélectionné en tant que finaliste. Fournissez une ventilation globale des catégories de dépenses, avec leur justification.

La directrice générale s'est engagée à dédier deux postes à temps plein pour la réalisation du projet de villes intelligentes. Même si certains fonds seront affectés aux deux postes, la Cité s'engage à répondre aux besoins et déployer les efforts du personnel nécessaires pour que le projet soit un succès. Les fonds nécessaires pour les deux postes ne proviendront pas uniquement de la subvention.

C'est l'occasion pour Clarence-Rockland de continuer à être champion de l'innovation. Nous avons besoin d'aide pour renforcer les capacités sur la technologie et l'infrastructure physique. Nous avons une base solide de l'innovation, mais nous avons besoin d'aide de ce type pour créer le changement.

Les deux postes à temps plein seront responsables de: 1) éduquer le personnel et les intervenants sur les nouvelles technologies et la gestion des données; 2) développer des relations avec les partenaires et engager les membres de la communauté; 3) créer et gérer une équipe de mise en œuvre des villes intelligentes; 4) établir un programme pilote de collecte de données avec un groupe de résidents bénévoles; et 5) superviser les consultants.

Des fonds seront consacrés au programme pilote de collecte de données. Cela inclut des services professionnels pour aider à son développement et à sa mise en œuvre. Le projet pilote de collecte de données à petite échelle comprendra un test de la lumière du vélo et des capteurs avec un petit groupe de résidents.

Pour avoir de bons résultats, ça prend des fonds. Cela comprend une stratégie de communication solide pour l'ensemble du projet doté de ressources disponibles pour en assurer le succès. Les fonds serviront à élaborer un plan de communication au-delà de l'approche habituelle, comme objectif ultime de rejoindre la communauté.

Les données de base solides sont un composant important de cette tâche. Elles ont deux composantes, la première étant les données de base sur la santé. Des ressources seront consacrées à collaborer avec l'unité de santé locale et des organismes et groupes communautaires pour développer cette base de référence.

L'autre composante comprend des données de base SIG sur l'état actuel de notre réseau de transport actif. Cela comprend la préparation des systèmes pour la collecte, le stockage, le traitement des données, et l'achat de matériel pour le programme pilote. Les données SIG solides qui font référence aux systèmes de trottoirs font souvent défaut dans les systèmes municipaux existants. Leur collecte aidera dans le futur à déterminer les niveaux de service pour la marche. D'autres données sont nécessaires pour les tâches d'analyse SIG.

La Cité a besoin d'un plan de travail pour la mise en œuvre de la composante physique. Cela comprend les projets d'immobilisations et l'intégration avec les autres politiques municipales (c.-à-d. plan officiel, plan maître de transport, plan stratégique, etc.). Cela associe la mise en œuvre du projet.

L'investissement est important ainsi que les plans d'urbanisme tactiques. Les fonds serviront à l'évaluation de faisabilité d'un projet d'urbanisme tactique dans la Cité de Clarence-Rockland.

Pour le projet d'art public lié à l'élément de la ludification, une évaluation de faisabilité est également nécessaire. Les fonds seront consacrés à l'engagement avec les intervenants et le public afin d'identifier l'emplacement approprié pour cette fonctionnalité d'art public ainsi que les modifications physiques nécessaires pour la mise en œuvre du projet d'éclairage.

Question 10

Décrivez les partenaires qui prennent ou prendront part à votre proposition. Si vous n'avez pas encore déterminé vos partenaires, expliquez le processus qui vous permettra de les sélectionner.

Atteindre les objectifs ambitieux dans cette proposition nécessitera une collaboration avec des partenaires d'entreprises locales et d'organismes communautaires jusqu'aux entreprises ayant une expertise technique et des fournisseurs de technologie de ville intelligente.

Un bon nombre de ces partenariats sont déjà en place. La Cité s'appuiera sur sa relation de longue date avec le YMCA et le Club Optimiste pour l'engagement du public et de la promotion du programme des villes intelligentes. Cela va avec notre communauté de développement pour promouvoir et parrainer le projet, et aussi pour s'assurer que les nouveaux développements sont connectés au réseau de transport

actif et équipés avec la technologie de ville intelligente. La Cité impliquera également les Comtés unis de Prescott Russell (CUPR), invitant les CUPR à se joindre à l'équipe de mise en œuvre des villes intelligentes. Les CUPR sont responsables du réseau routier du comté dans la municipalité. Afin d'assurer la continuité des réseaux cyclables et des sentiers, il sera nécessaire de les impliquer pour faciliter la coordination d'un réseau continu.

Clarence-Rockland a déjà commencé à développer des relations avec des entreprises ayant une expertise technique et des fournisseurs offrant la technologie de ville intelligente. Les lettres d'appui d'Alta Planning + Design et de See.Sense sont jointes à cette demande. Alta est un chef de file dans l'analyse, la planification, la conception, l'ingénierie et l'analyse de réseaux de vélo et de piéton, l'engagement communautaire et les projets de démonstration d'urbanisme tactique. See.Sense produit des lumières de vélo intelligentes qui aideront la Cité à collecter des données et à encourager le cyclisme.

L'administration a pris contact avec les principaux partenaires identifiés ci-dessus et ils ont confirmé leur participation dans cette initiative. La précision des rôles et responsabilité de ces partenaires seront officialisées dans la phase de proposition finale du processus de soumission.

De plus, la Cité a maintenant une « entente de jumelage » formelle avec la municipalité de Boeun de la République de Corée. Ils ont adopté les approches de ville intelligente et les technologies associées. Cela donnera l'occasion de partager des expériences, d'échanger des points de vue et d'identifier les technologies des villes intelligentes envisagées pour faire avancer notre projet.

Au-delà des partenaires existants, la Cité prévoit sélectionner des partenaires pour le déploiement du réseau étendu sans fil et des capteurs de surveillance de la circulation et de la pollution, développer des protocoles internes pour la gestion des données et créer des œuvres d'art publiques interactives.

La Cité prévoit également impliquer d'autres partenaires communautaires dans le parrainage, la promotion et l'engagement communautaire, notamment la Chambre de commerce (qui peut appuyer la participation du secteur de vente au détail), la Société Canadian Tire, Rockland Sports, les quatre conseils scolaires et le Bureau régional de santé (qui peut également aider à mesurer la performance).

Les partenariats axés sur l'approvisionnement de services qui impliquent une compensation financière seront garantis conformément aux principes énoncés dans la Politique d'approvisionnement de la Cité. Les objectifs de la politique d'approvisionnement sont les suivants: 1) encourager les appels d'offres concurrentiels; 2) assurer l'objectivité et l'intégrité du processus d'approvisionnement concurrentiel; 3) assurer un traitement juste et équitable de tous les soumissionnaires; 4) assurer l'ouverture, la responsabilisation et la transparence tout en protégeant les intérêts financiers de la Cité; 5) obtenir une valeur sûre lors de l'achat de biens et/ou de services pour la Cité; 6) éviter les conflits d'intérêts; et 7) assurer le respect des accords commerciaux.

SECTION III: AUTRES EXIGENCES

Résumez votre proposition préliminaire. Ce résumé, accompagné de l'énoncé de défi, sera affiché en ligne dans les deux langues officielles.

Nos résidents se sont fait entendre : ils veulent de meilleures options de transport actif pour se connecter aux parcs, aux commerces et aux écoles de notre communauté. Un processus complet en deux parties est prévu en utilisant la technologie des villes intelligentes. Le processus comprend : A) Déploiement de capteurs et de lumières intelligentes surveillant les volumes, les vitesses de circulation (automobile, bicyclette et piéton) et la qualité environnementale jumelée à l'engagement des résidents et au changement de comportement grâce à la ludification de l'espace public et à l'information en temps réel ; et B) Analyse géospatiale augmentée par les données provenant de capteurs pour déterminer les faiblesses du réseau pour le transport actif et l'utilisation de stratégies d'urbanisme tactique pour tester et évaluer les solutions aux lacunes du réseau, menant à des investissements permanents.

Nous visons à atteindre le résultat suivant : Chaque résident sera en mesure de se connecter aux destinations communautaires clés à distance de marche et de vélo de leurs maisons. L'objectif est d'utiliser des sentiers, réduire la circulation automobile, améliorer la technologie de l'Internet des objets, attirer les résidents dans les espaces publics, créer des incitatifs pour le transport actif et susciter un changement de culture dans nos opérations vis-à-vis la conception de rue itérative et réactive donnant de l'importance à nos résidents.