

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

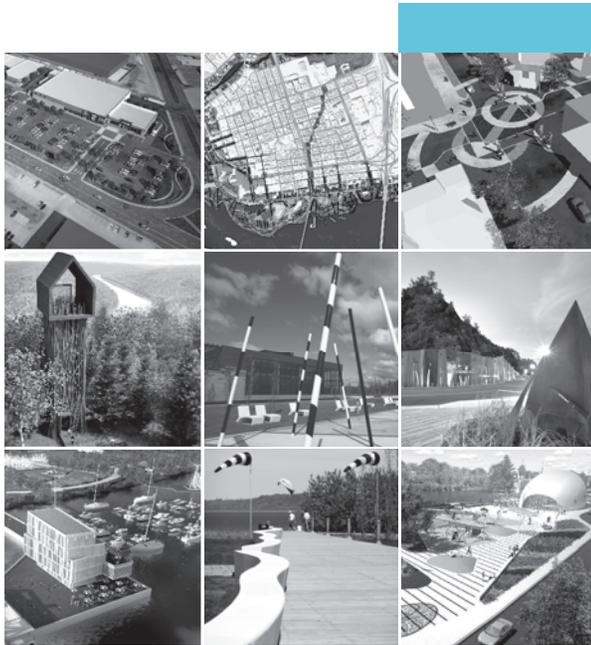


URBANITÉ



Design urbain
ou urbanisme?

MARC CRAMER



FÉLICITATIONS À L'ORDRE POUR 50 ANS DE DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISME AU QUÉBEC ET POUR AVOIR RENDU NOTRE PROFESSION INCONTOURNABLE.

CET ACQUIS A PERMIS À PLANIA DE PROMOUVOIR L'AMÉLIORATION DE NOS MILIEUX DE VIE EN CONTRIBUANT, À CE JOUR, À PLUSIEURS MILLIERS DE PROJETS À TRAVERS LE QUÉBEC.

URBANOVA TERREBONNE QUARTIER DE LA SANTÉ MONTRÉAL TECHNOPÔLE ANGUS MONTRÉAL ROUTE DES BELVÉDÈRES MATAPÉDIA PLACE DU CITOYEN SAGUENAY PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL BAI DE BEAUPORT QUÉBEC PLAN DIRECTEUR DES COMMUNAUTÉS CRIES TROIS-RIVIÈRES SUR SAINT-LAURENT TROIS-RIVIÈRES PLACE CHARLES-LEMOYNE LONGUEUIL PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT CMM PLACE DE LA CITÉ GATINEAU PROLONGEMENT DU MÉTRO DE MONTRÉAL AMT LAC AUX CASTORS MONTRÉAL HORIZON 2067 CCN PARC LAFONTAINE MONTRÉAL CITÉ DES ARTS DU CIRQUE MONTRÉAL SECTEUR DE LA GARE SAINTE-THÉRÈSE SOMMET DE MONTRÉAL SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT MRC DU GOLFE-DU-SAINTE-LAURENT PLAN DIRECTEUR DES PARCS ROUYN-NORANDA PARCOURS CÉRÉMONIAL CCNQ TRAMWAY DU PARC AMT MISE EN VALEUR DES PAYSAGES MRC DE MEMPHRÉMAGOG STRATÉGIE RÉGIONALE NUNAVIK AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 MRC DE ROUSSILLON PLAN D'URBANISME SAINTE-AGATHE-DES-MONTS LE VERTENDRE EASTMAN RÉSERVOIR KIAMIKA FERME-NEUVE LA BRIQUETERIE LA PRAIRIE ZONE AÉROPORTUAIRE LONGUEUIL BOULEVARD LAURIER MONT-SAINTE-HILAIRE CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN CMM PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE MRC DE ROUSSILLON PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE SAINT-DONAT VIEUX-PORT MONTRÉAL REVITALISATION DU VIEUX-SOREL SOREL GARE DE CANDIAC AMT PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT SHAWINIGAN PLAN D'URBANISME BAI-SAINTE-PAUL PIIA HAMPSTEAD POINTE DE LA VOIE MARITIME LONGUEUIL GARE DU TRAIN DE L'EST MASCOUCHE AMÉNAGEMENT DES RUES LOCALES AHUNTSIC-CARTIERVILLE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT SHERBROOKE BOULEVARD DES ALLUMIÈRES GATINEAU AMÉNAGEMENT DE LA RUE BERNARD MONTRÉAL PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE BERNARD MONTRÉAL

URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ARCHITECTURE DE PAYSAGE

DESIGN URBAIN

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

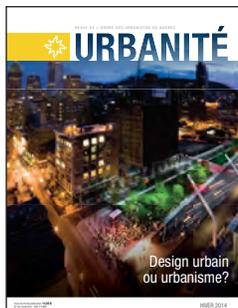
ENVIRONNEMENT

RÉCRÉOTOURISME

MOBILITÉ DURABLE

PLANIA.COM

MONTRÉAL QUÉBEC SAGUENAY OTTAWA GATINEAU



Place des Festivals
Quartier des spectacles / 2009
DAOUST LESTAGE inc.
architecture design urbain,
sous la direction de
Réal Lestage, urbaniste
Marc Cramer, photographe

» **Mot du président** 4
Robert Cooke, urbaniste

» **Actualités** 5
CULTURE MARAÎCHÈRE SUR LES TOITS
La Ville de Québec modifie sa réglementation
CN
Subventions disponibles
Sherbrooke se dote d'un plan d'adaptation
aux changements climatiques
LAC-MÉGANTIC
Un PPU pour faire renaître le centre-ville

» **Lecture** 7
ÉTAT DE L'URBANISME À CHICAGO
Derrière le succès du Loop
Tout savoir sur les opérations cadastrales
LE TERRITOIRE DU QUÉBEC
Méconnu, mal-aimé et sans projet collectif
Rêver Montréal
À PARAÎTRE
Parcours et avenir de l'urbanisme et
du territoire québécois

» **Opinion** 11
LAVAL APRÈS LE 3 NOVEMBRE 2013
Améliorer l'image de la ville
Serge Vaugeois, urbaniste

» **Pratique régionale** 14
ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS DE TRANSPORT COLLECTIF
**Mieux concilier mobilité et aménagement
urbain durables**
Marion Carlier, Floriane Vayssières, urbaniste, Ludwig Desjardins

» **Pratique municipale** 17
COHABITATION DES COMMERCES ET DES LOGEMENTS
**Une mixité repensée dans la tradition
des commerces de coin**
Claude Laurin, Stéphane Morin, urbaniste, Simon Lemieux,
Stéphane Laurier, Nora Topalian

» **Pratique internationale** 21
**Istanbul : un projet d'aménagement à l'origine
d'une contestation d'ampleur nationale**
Charlotte Horny, urbaniste
DÉVELOPPEMENT URBAIN
L'industrie et l'artisanat dans la ville, quel avenir?
Pierre Yves Delcourt, urbaniste
Le logement public à Singapour
Jonathan Denis-Jacob

dossier Le design urbain : un champ de pratique de l'urbaniste?

» **Le design urbain, est-ce
de l'urbanisme?** 30
Sergio Avellan, urbaniste

» **Le design urbain, volet oublié
de l'urbanisme** 35
David Paradis, urbaniste

» **LA FORMATION UNIVERSITAIRE EN DESIGN URBAIN
Une complicité avec l'urbanisme
et la recherche pour agir sur
la ville durable** 40
Geneviève Vachon

» **Design urbain** 33
ENTREVUE AVEC CLAUDE BEAULAC,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ORDRE
DES URBANISTES DU QUÉBEC
Propos recueillis par *Urbanité*

» **L'ASSOCIATION DU DESIGN URBAIN DU QUÉBEC
Une plate-forme de partage
d'information et d'expertise** 38
Josiane Dufault, urbaniste

» **Tous designers?** 43
Propos recueillis par Paul Arsenault, urbaniste



» **En pratique** 46
Pour bien se comprendre, un vocabulaire
Benoît Limoges, Gaétane Boisseau, Louise Gratton, Robert Kasisi

» **Chronique juridique** 48
UNE RÉFLEXION S'IMPOSE!
**Les développements urbains à proximité
des corridors ferroviaires**
Jean-Philippe Guay

» **Tendances** 50
FAILLITES MUNICIPALES AUX ÉTATS-UNIS
Des leçons pour les municipalités québécoises?
Joël Thibert, urbaniste

» **Observatoire municipal** 52
**Approche de planification concertée en vue
de solutionner la problématique d'aménagement
au village de Salluit**
Diane Frappier, Valérie Gratton, Jean Gagnon

» **Nouvelles de l'Ordre** 56
Décès de Michel Barcelo, urbaniste émérite
Nomination des urbanistes émérites 2013
Campagne « Ordre de protéger »
**L'Union des municipalités du Québec (UMQ) et
l'Ordre des urbanistes du Québec créent un
comité conjoint sur la gouvernance en urbanisme**
**Congrès 50^e anniversaire – Civiliser le
changement**

» **À l'agenda** 58





Chère Louise,

Je me permets de t'écrire une dernière fois en te dédiant le mot du président, car c'est l'unique fois qu'un membre du conseil d'administration nous quitte dans ces circonstances.

Tous les membres de l'Ordre avec qui j'ai discuté de ton départ ont été bouleversés par ton décès prématuré le 19 janvier dernier à l'âge de 57 ans des suites d'une embolie pulmonaire. Tu nous quittais alors trop rapidement, laissant un immense vide derrière toi.

Il me faut d'abord souligner ta grande contribution au milieu de l'urbanisme où tu t'es révélée être une véritable pionnière dans l'élaboration des premiers schémas d'aménagement des MRC.

En effet, tu as joué un rôle prépondérant à la MRC de Rimouski-Neigette en tant que directrice générale et secrétaire-trésorière, mais tu as également su te rendre indispensable pendant 15 ans au sein de notre conseil d'administration à titre d'administratrice, de secrétaire et de vice-présidente. J'ai eu l'immense privilège de côtoyer une collègue et une amie inspirante, en plus d'avoir l'honneur de découvrir ta grande humanité.

Ce n'est pas tous les jours que nous avons la chance de travailler avec des professionnels passionnés qui donnent de leur temps sans compter, tu étais de ce nombre, car tu t'investissais toujours au-delà de nos attentes lorsque tu entreprenais un nouveau projet.

Avec toi, un défi n'attendait pas l'autre ! Tu avais coutume de dire « petit projet deviendra grand ». Tu nous as d'ailleurs fait découvrir ton coin de pays en partageant la présidence de l'édition 2008 de notre congrès annuel avec Alain Tessier. Cet événement fut un grand succès et est encore une référence aujourd'hui pour la qualité de son accueil et son organisation.

Ton souci du travail bien fait et ton écoute ont suscité l'admiration et le respect de tes pairs, toi qui croyais ardemment en notre profession et en son avenir. Tu étais



Comité organisateur du congrès 2008 : Louise Audet, Jacky Ouellet, Alain Tessier, Marie-Berline Deschênes, Claude Beaulac, Sophie Thibault, Régis Laflamme, Bertin Denis et, n'apparaissant pas sur la photo, Paul Gingras et Emmanuelle Cartier.

appréciée pour ta compétence, ton intégrité, ton engagement, mais surtout pour ce que tu étais : attachante, énergique et soucieuse des autres.

J'aimerais donc te rendre ce dernier hommage en mon nom et en celui de tous les urbanistes. J'ai apprécié chaque moment en ta compagnie et j'en garde de précieux souvenirs.

Merci pour tout Louise ! ✨

Le président,
Robert Cooke, M.Sc., LL.M., urbaniste

CULTURE MARAÎCHÈRE SUR LES TOITS

La Ville de Québec modifie sa réglementation

La Ville de Québec a modifié cet automne sa réglementation d'urbanisme en vue d'accueillir un premier projet de serre de culture maraîchère sur une toiture, dans le parc industriel St-Malo.

La modification touche le Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme. L'usage de serres de culture maraîchère peut dorénavant être associé à un usage de la classe Commerce à incidence élevée ou de la classe Industrie. C'est donc dire que seuls les bâtiments dont les usages principaux sont la distribution et le commerce de gros ou le commerce à caractère industriel pourront accueillir des serres industrielles. Le nombre d'étages maximal ou la hauteur maximale permise dans la zone doit être respecté. Les arrondissements auront la liberté de les autoriser ou non.

La Ville de Québec rejoindra donc les villes de Montréal et Vancouver ou de telles serres sont en opérations. Selon le co-promoteur du projet, l'urbaniste stagiaire Stéphanie Allard, « on devrait pouvoir manger des légumes urbains frais en novembre 2014 ». **(FG)** ✨



LES FERMES LURA

Première serre commerciale du monde à Montréal à être construite sur un toit.

CN

Subventions disponibles

Depuis sa mise sur pied par le CN en 2012, le programme ÉcoConnexions – De terre en air a financé des projets de verdissement de terrains publics dans une cinquantaine de collectivités canadiennes le long de son réseau, comme ici à Sallaberry-de-Valleyfield. Le CN a annoncé cet automne qu'il prolongeait ce programme de subventions pour trois ans. Il apportera une contribution maximale de 25 000 \$ à plus de 100 collectivités au Canada entre 2014 et 2016. Des renseignements détaillés sur le programme et un formulaire de demande sont disponibles à l'adresse suivante : www.cndeterreenair.ca. **(FG)** ✨



VILLE DE SALLABERRY-DE-VALLEYFIELD

Sherbrooke se dote d'un plan d'adaptation aux changements climatiques

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) a approuvé le plan d'adaptation aux changements climatiques de la Ville de Sherbrooke. Ce faisant, Sherbrooke devient la deuxième ville québécoise, après Trois-Rivières, à posséder un tel plan.

Ce plan d'adaptation aux changements climatiques, qui couvre la période de 2013 à 2023, vise à prévenir et à limiter les

risques et les impacts associés aux changements climatiques.

Chaque risque identifié est assorti d'une série d'actions, 92 au total. Poursuivre la séparation des égouts combinés lors de réfections de rues, établir une politique de gestion écologique des eaux pluviales des toits plats et cartographier les îlots de chaleur et les lieux de rafraîchissement figurent parmi les actions prévues.

La Ville de Sherbrooke a adhéré au programme Climat municipalités, proposé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec (MDDEFP). Elle a élaboré ce premier plan d'adaptation aux changements climatiques après avoir produit un inventaire des gaz à effet de serre (GES) de la communauté et un plan d'action visant la réduction des émissions de GES. **(FG)** ✨

LAC-MÉGANTIC

Un PPU pour faire renaître le centre-ville

Quatre mois après la catastrophe du Lac-Mégantic, la Ville s'est dotée d'une vision d'avenir et d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) élaborés avec la collaboration de Marc Perreault, urbaniste et vice-président directeur du Groupe IBI-DAA et de l'urbaniste Jean-François Brisson, directeur du service d'urbanisme et de géomatique de la municipalité.

Grâce au financement du gouvernement du Québec, la Ville a pu entamer son processus de relocalisation de 17 commerces, dont plusieurs sont sans revenus depuis les tragiques événements, dans quatre condos commerciaux nouvellement construits afin que ces commerces puissent reprendre leurs activités graduellement dès le mois de décembre.

Ces constructions ont été réalisées sur le site de l'ancienne gare de triage ferroviaire, déjà une propriété de la ville. Les lieux ont été entièrement décontaminés conformément aux plus hauts standards du ministère de l'Environnement.

Bien que ces avancées soient encourageantes, de nombreux défis restent à venir : la création d'un pôle de service grande surface dans le secteur Fatima incluant l'élaboration d'un plan concept du pont, la relocalisation de l'usine Billot Select et une approche de concertation avec la population quant à la vision d'avenir du centre-ville. 🌟

Source : Ville de Lac-Mégantic



— PÉRIMÈTRE DE CONFINEMENT

— PÉRIMÈTRE DU PPU



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Plus de 15 formations
adaptées pour vous aider
à construire des milieux
de vie complets

vivreenville.org |   /vivreenville

ÉTAT DE L'URBANISME À CHICAGO

Derrière le succès du *Loop*

Le centre-ville de Chicago (le *Loop*) connaît depuis quelques années un important boom immobilier et touristique. Deux professeurs de l'Université Roosevelt viennent jeter un pavé dans la mare en dénonçant l'absence de planification d'ensemble dans la troisième ville des États-Unis.

» JEAN-FRANÇOIS LUSIGNAN, urbaniste

Chicago a de grandes ambitions. Avec sa candidature pour les Jeux olympiques de 2016 et des investissements importants dans son centre-ville, la troisième ville des États-Unis a misé gros pour devenir une ville internationale aux côtés de New York, Paris, Londres et Tokyo. Malgré l'échec de sa candidature, force est de constater que la capitale du Midwest a remporté son pari. Dans la première moitié de 2013, un nombre record de touristes s'y sont rendus pour contempler son architecture, mais aussi le nouveau Millennium Park et son déjà célèbre *Cloud Gate*, inauguré en 2004. En avril 2013, l'American Planning Association (APA) y tenait son congrès annuel et rassemblait 5 500 urbanistes pour cinq jours de conférences, ateliers et visites dans les rues de la *Windy City*. L'APA profitait de l'évènement pour faire le point sur l'état de l'urbanisme dans la ville hôte en lançant *Planning Chicago*, écrit par D. Bradford Hunt et Jon B. DeVries, deux professeurs de l'Université Roosevelt. Chicago aurait-elle enfin réussi à se relever du déclin qui affecte la *Rust Belt* depuis les 40 dernières années?

Pour les deux professeurs, le succès touristique et immobilier du centre-ville (le *Loop*) a détourné l'attention des problèmes des quartiers de Chicago. Car la situation est loin d'être rose à la lecture du dernier recensement de 2010. En 10 ans, Chicago aurait perdu 200 000 habitants, soit une baisse de 7 %, et la région métropolitaine n'en a gagné que 4 %, surtout en territoire exurbain. La productivité, l'emploi et le PIB sont également en baisse par rapport aux autres villes américaines. La décennie précédente (1990-2000) avait pourtant été marquée par l'optimisme et les fruits des différentes politiques du maire Richard M. Daley.

Les données de 2010 confirment l'exode des Afro-Américains (baisse de 17 %), qui quittent pour les villes du sud ou encore la banlieue. Comme dans plusieurs villes américaines et canadiennes, on constate un retour des plus nantis au centre et le déplacement des moins nantis dans les quartiers périphériques comme le *NorthWest* et le *SouthWest*. Enfin, Chicago n'est plus la porte d'entrée pour l'immigration asiatique et sud-américaine, qui s'établit maintenant directement en banlieue. Malgré ce grand « rebrasage », Chicago demeure la ville la plus ségréguée des États-Unis. Elle se résumerait donc aujourd'hui à un centre-ville fort et des quartiers en déclin.

Et l'urbanisme dans tout ça? Rappelons que pendant l'essentiel du XX^e siècle, Chicago aura été un laboratoire pour différentes théories sur la ville, surtout pour freiner son déclin (pensons à l'École de Chicago), mais aussi pour l'activisme de ses communautés. Avec Baltimore, Chicago sera une pionnière à partir des années 1950 en proposant une alternative à la rénovation urbaine, qui proposait de raser les « taudis ». En 1909, à l'apogée du mouvement *City Beautiful*, le plan pensé par Daniel Burnham et Edward Bennett (connu comme le plan Burnham) a donné à Chicago une vision de son expansion, tout en garantissant un front de mer à ses résidents, considéré aujourd'hui comme un joyau.

Selon M. Hunt et M. DeVries, les dernières décennies ont vu l'influence de l'urbanisme progressivement reculer, les urbanistes de la Ville jouant aujourd'hui surtout le rôle de techniciens. Il faut savoir qu'aux États-Unis, les villes ne sont pas obligées d'adopter ou encore de maintenir à jour un plan d'urbanisme. Dans les années 1960, les villes américaines se sont quand même prêtées au jeu afin de

se qualifier pour des fonds fédéraux. En 1966, avec le *Comprehensive plan of Chicago*, la Ville adopte un véritable premier plan d'urbanisme avec des orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre. Pour Chicago, il s'agira cependant du dernier document de planification couvrant toute la ville.



Une série de plans sectoriels verront le jour dans les années qui suivent : *Lakefront Plan* (1972), *Chicago 21: Plan for the Central Area Communities* (1973), *Chicago Central Area Plan: A Plan for the Heart of the City* (1983), *Chicago Central Area Plan* (2003). Grâce à la communauté d'affaires, qui l'a payé et appuyé, un exercice de planification continu et rigoureux a pu être mené au centre-ville au fil des décennies. Il en est tout autrement pour les quartiers périphériques (les *neighborhoods*), qui ont dû dépendre des fonds disponibles à l'hôtel de ville. Et des fonds, les projets dessinés pour le centre-ville dans ces différents plans en requièrent beaucoup.

Les défis du développement durable appellent aujourd'hui à une planification qui inclut une vision systémique de l'espace public et de son utilisation. Au contraire, dans les dernières

décennies, Chicago aurait succombé à un urbanisme de projets, analysés et approuvés à la pièce, sans vision d'ensemble et à long terme. Le *Planned Development*, l'équivalent du PPCMOI québécois, ou encore le *Tax Increment Financing* (TIFF) en furent les principaux instruments, le TIFF permettant aussi de financer les projets de redéveloppement en émettant des obligations sur la base des futurs revenus de taxation.

Ainsi, les investissements des dernières années pour faire de Chicago une ville internationale ont fait massivement appel à la dette. M. Hunt et M. DeVries se demandent si Chicago ne vit pas tout simplement au-dessus de ses moyens. Le service de la dette représentait 21 % du budget de la ville en 2009 (il était de 8 % à Montréal en 2013). Depuis, la nouvelle administration de Rahm Emanuel a mis en place un programme d'austérité impliquant la vente d'actifs comme des autoroutes, des stationnements publics et des aéroports. En 2011, la mairie annonçait sa volonté de mieux connecter les TIFF et la planification. Les urbanistes

demeurent toutefois encore éparpillés entre le département des permis et celui du développement économique.

Malgré ce portrait plutôt sombre de l'urbanisme à Chicago, ressortent certains exercices de planification en cours forts intéressants : le réaménagement des abords de la rivière Chicago (*Chicago River Master Plan*) ainsi que la transformation de l'ancien aéroport Meigs Field (*Northerly Island Framework Plan*). Chicago a également retrouvé un rôle de leader dans la planification des réseaux cyclables, avec l'adoption en 2012 du *Street for Cycling Plan 2020*, un ambitieux plan de 1 038 km de pistes cyclables. Avec un relief plutôt plat, la ville est propice au cyclisme, si on exclut le vent évidemment. Chicago avait fait figure de pionnière aux États-Unis en adoptant en 1992 le *Bike 2000 Plan*, qui avait aussi des objectifs ambitieux.

Pour les auteurs de *Planning Chicago*, la situation actuelle permet à la mairie de garder le contrôle, mais à un certain prix : la Ville n'a aucune idée de ses besoins, ni de vision pour le futur. Il

s'agit d'un constat assez problématique pour la troisième ville des États-Unis, qui semble plus en réaction au développement qu'elle ne le guide. Le succès immobilier et touristique du centre-ville, soutenu par la communauté des affaires, donne l'impression qu'il est possible de créer des milieux de vie attrayants, bien que réservés à l'élite, sans planification d'ensemble. Au contraire, Chicago aurait intérêt à y faire appel pour répondre aux défis qui l'attendent et qui sont nombreux.

À l'échelle métropolitaine, le Chicago Metropolitan Agency for Planning (CMAP) adoptait en 2010 le *Go to 2040*, un premier schéma d'aménagement poursuivant l'héritage du plan Burnham, qui ne visait pas seulement à embellir la région, mais aussi améliorer la qualité de vie de ses habitants. Cette réappropriation du plan Burnham saura peut-être inspirer les élus locaux. ✨

D. Bradford Hunt, Jon B. DeVries, *Planning Chicago*, APA Planners Press, 2013.

Jean-François Lusignan, urbaniste, est directeur de projet au sein du Groupe BC2. En avril 2013, il participait au congrès annuel de l'American Planning Association à Chicago.

Tout savoir sur les opérations cadastrales

» SERGE VAUGEOIS, urbaniste

Le registre public que constitue le cadastre a été institué au Québec en 1860. Il est principalement encadré aujourd'hui par la Loi sur le cadastre et le Code civil du Québec. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme régit quant à elle la réglementation d'urbanisme en matière de lotissement. Ainsi, sauf exception, chaque fois qu'un propriétaire désire modifier la numérotation d'un ou de plusieurs lots sur le plan cadastral, un projet d'opération cadastrale doit être soumis au service d'urbanisme de la municipalité concernée pour approbation, préalablement à l'avis de dépôt au ministère des Ressources naturelles, qui est responsable de l'application de la Loi sur le cadastre. La réglementation municipale peut faire en sorte qu'un projet d'opération cadastrale déroge aux dispositions réglementaires municipales.

Un des objectifs de l'ouvrage intitulé « Les opérations cadastrales et la réglementation municipale », rédigé par Jean Doré, consiste à exposer la portée de la réglementation municipale relative aux opérations cadastrales et la façon dont elle peut être interprétée et appliquée.

L'ouvrage de Jean Doré comprend une série de chapitres illustrés d'exemples concrets qui en font un guide de base pour toute personne œuvrant dans un service d'urbanisme. En effet, on y retrouve des chapitres faisant état de la terminologie, des types d'opérations cadastrales, de l'effet d'une opération cadastrale, des lois et règlements municipaux, du Code civil et des opérations cadastrales, des droits acquis, de la réserve pour fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels, de la rénovation cadastrale et de son impact sur la réglementation municipale et finalement de la gestion municipale des opérations cadastrales.

Enfin, un mot sur l'auteur. Jean Doré détient d'un baccalauréat en architecture de l'Université de Montréal (1978) et est membre retraité de l'Ordre des architectes du Québec depuis 2009. Il a exercé sa profession à titre d'architecte préposé à la planification pour la Ville de Montréal de 1978 à 2009. ✨

Jean Doré, *Les opérations cadastrales et la réglementation municipale*, Wilson et Lafleur, Montréal, 2013, 418 pages.



LE TERRITOIRE DU QUÉBEC

Méconnu, mal-aimé et sans projet collectif

» SERGE VAUGEOIS, urbaniste

Des textes qui transportent le lecteur très loin des propos habituels des technocrates de l'aménagement du territoire. Ici, pas beaucoup de référence aux lois, aux règlements, aux orientations et aux outils de planification. Que des points de vue, des réflexions et des émotions sur le territoire du Québec.

Lancé le 23 octobre 2013 lors du congrès annuel de l'Ordre des urbanistes du Québec, *De quoi le territoire du Québec a-t-il besoin?* est un recueil d'entretiens entre Marie-France Bazzo, Camil Bouchard, René-Daniel Dubois, Vincent Marissal et une douzaine de personnalités, dont l'urbaniste émérite Gérard Beaudet. Les sujets discutés sont nombreux : les endroits préférés, les snow-birds, les besoins du territoire, les frontières, les régions, le nord, le sud, la toponymie, le fleuve et évidemment Montréal. Tous les entretiens sont fort pertinents et donnent matière à réflexion, voire à méditation. Certains toucheront le lecteur plus que d'autres.

Ainsi, l'anthropologue Serge Bouchard jette un pavé dans la marre de la mondialisation. « Le territoire et l'identité sont intimement liés. Le sens de la vie sur Terre passe par un enracinement. Alors, comme je suis Québécois, le territoire du Québec fait partie de ce que je suis, de comment je me présente. Bien entendu, on pourrait dire qu'aujourd'hui, un pareil lien avec le territoire est parfaitement démodé et impertinent. Parce que le territoire à l'échelle planétaire, nous n'en avons plus rien à foutre – nous sommes entrés dans une période d'abstraction : "Citoyen du monde", "Citoyen numérisé", "Accès à l'information". Alors "appartenance"? Appartenance à quoi? Répondre aux territoires nationaux, ce n'est pas bien vu. » Territoire et identité sont donc inséparables pour Serge Bouchard, et c'est assez bizarre pour lui que les Québécois appuient avant tout leur identité sur la langue. Plusieurs autres personnes rencontrées soulèvent aussi ce paradoxe.

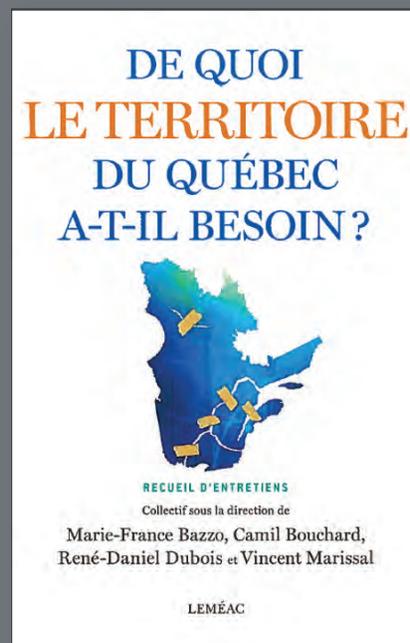
Le Québec est méconnu de ses habitants. Selon Marie-France Bazzo, nous sommes des analphabètes géographiques. Pratiquement toutes les personnes rencontrées ont abondé dans ce sens. Les Québécois mélangent le Bas-Saint-Laurent et Charlevoix. Ça donne le vertige. De plus, pour Marc-Urbain Proulx, économiste, le Québec a besoin « d'amour. Nous n'aimons pas notre territoire. Il faut cesser de ne chercher qu'à le maîtriser et passer à une finalité d'harmonie ». Effectivement, ce manque d'amour est évident. La majeure partie du Québec est aménagée de façon très hétéroclite. Très peu de respect pour le territoire, ses paysages, et surtout, peu de manifestations particulières de notre culture dans l'espace.

Le Québec est aussi en manque de projet de territoire. Pour Gérard Beaudet, le premier grand chantier du Parti québécois lors de son arrivée au pouvoir en 1976 a été celui de la langue. « On a mis tous nos œufs dans ce panier-là. Le territoire (...) est essentiellement l'espace juridique de l'affirmation, de la défense et de l'illustration de la langue française (...) Mais on l'a carrément mis entre parenthèses et on y est plus jamais revenu. C'est quand même étonnant que, dans une poussée d'affirmation identitaire aussi puissante, on ne l'ait pas pris en charge. »

Enfin, des propos tenus par le célèbre géographe Louis-Edmond Hamelin témoignent bien de tout ce qui a été dit dans le livre, soit : « Il n'y a pas d'avenir possible si on ne fait pas tout reposer sur le territoire. Peu importe le pays, peu importe le parti, peu importe le groupe : il n'y a rien de plus grand ».

À lire évidemment. ✨

Marie-France Bazzo, Camil Bouchard, René-Daniel Dubois et Vincent Marissal, *De quoi le territoire du Québec a-t-il besoin?* Leméac, Montréal, 2013, 180 pages.



« Il n'y a pas d'avenir possible si on ne fait pas tout reposer sur le territoire. Peu importe le pays, peu importe le parti, peu importe le groupe : il n'y a rien de plus grand ».

Rêver Montréal

» PASCAL LACASSE, urbaniste

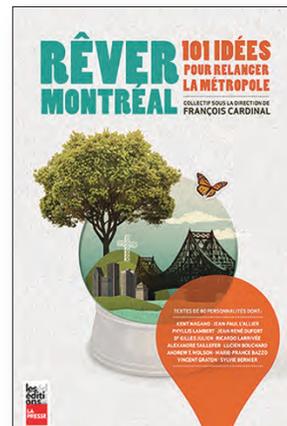
Depuis plusieurs années, François Cardinal observe Montréal et l'analyse en tant qu'éditorialiste. Le collectif qu'il dirige comprend 101 idées pour relancer la métropole avec l'apport de 80 personnalités connues de la région, mais également quelques urbanistes influents, dont Raphaël Fischler, Jean-Claude Marsan, Gérard Beaudet et Paul Lewis. Pendant que M. Cardinal esquisse la trame de fond, tantôt pédagogue, tantôt plus anecdotique avec une vingtaine de textes, ses coauteurs laissent libre cours à leurs désirs pour la métropole.

Le collectif couvre des thèmes traditionnels comme le transport, l'urbanisme, le tourisme et la démographie, ou encore des thèmes plus actuels, mais souvent négligés comme le leadership, la fierté, la création ou la relève. La force de ce collectif est justement d'osciller entre les explications et le rêve. Ne serait-ce que pour

l'introduction concernant la fin de l'immobilisme ou le texte de M. Cardinal qui démontre simplement le problème des banlieues par la chaîne de Ponzi, ce livre mérite d'être dans les lectures des étudiants en urbanisme.

Bien que les textes se répètent parfois sur les idées proposées, ce livre a l'avantage d'être positif et de regarder vers l'avant. D'ailleurs, il est souligné dès le départ que Montréal, la ville, va bien, mais que la Ville de Montréal, l'administration, va mal tout comme la perception que les gens ont de la Ville. Ce livre ayant été lancé juste à temps pour la plus récente campagne électorale, François Cardinal en a profité pour inviter les aspirants maires à se positionner sur certaines des propositions faites dans le livre. Tous peuvent consulter ces entretiens sur Lapresse+. ✨

■ *Rêver Montréal*, Les Éditions La Presse, septembre 2013, 280 pages.



À PARAÎTRE

Parcours et avenir de l'urbanisme et du territoire québécois

» PASCAL LACASSE, urbaniste

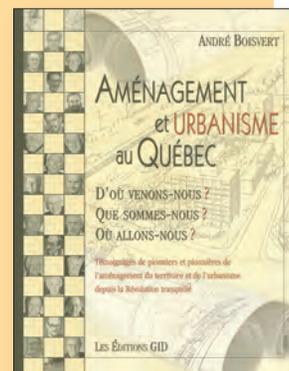
D'où venons-nous? Que sommes-nous? Où allons-nous? À partir des témoignages de 25 pionniers et pionnières en urbanisme depuis la Révolution tranquille, André Boisvert, collègue urbaniste et collaborateur régulier d'*Urbanité*, tente de répondre à ces questions. Ce travail, de longue haleine, a débuté à l'époque où M. Boisvert faisait les dossiers spéciaux avec les entretiens des pionniers dans *Urbanité* entre 1997 et 2000. Ainsi, plus de 15 ans se sont écoulés entre la première entrevue et la parution de ce livre, prévue en février 2014.

Le livre possède une plus-value indispensable par rapport à l'ensemble des entretiens de l'époque, prises individuellement. D'abord, de nouvelles entretiens s'y sont greffées, et d'anciennes se sont bonifiées. Ensuite, elles sont proposées dans un ordre qui construit le casse-tête de l'histoire de l'urbanisme québécois depuis la Révolution tranquille. Finalement, M. Boisvert y va de quelques enseignements et d'une conclusion. Cette conclusion permet de boucler la boucle en résumant les grands moments

de l'histoire de l'urbanisme québécois et surtout de présenter les enjeux et contradictions qui sont toujours d'actualité.

Ce livre devrait trouver rapidement le chemin des salles de cours puisqu'il comble une lacune sur l'histoire des urbanistes au Québec, de l'urbanisme et des projets auxquels ils ont participé. D'autant plus qu'il est rare de lire l'histoire d'une profession racontée par ceux-là mêmes qui l'ont construite. Pour reprendre les propos de notre collègue urbaniste Michel Gariépy dans la préface qu'il a signée, ce livre est « unique, remarquable et indispensable ». ✨

■ André Boisvert, *Aménagement et urbanisme au Québec*, Les Éditions GID, Québec, février 2014, environ 750 pages.





Tronçon du boulevard Curé-Labelle ayant fait l'objet d'une requalification partielle.

1

SERGE VAUGEOIS

LAVAL APRÈS LE 3 NOVEMBRE 2013

Améliorer l'image de la ville

Laval est encore très ancrée dans le modèle d'aménagement de la banlieue traditionnelle. Elle souffre donc d'un déficit d'image par rapport aux nouvelles façons de faire des villes durables. Les élections de 2013 susciteront des bouleversements dans les diverses sphères de l'activité municipale. Le moment est opportun pour mettre de l'avant de nouvelles priorités et façons de faire. Tout en s'attaquant à l'image de la ville, la nouvelle administration devra aussi relever un grand défi, soit de faire passer Laval de banlieue des années 1960 à une ville durable du 21^e siècle qui offre à ses citoyens un cadre de vie à la hauteur de leurs attentes.

» SERGE VAUGEOIS, urbaniste

Tout observateur attentif dira que la ville de Laval souffre de plusieurs maux en matière d'aménagement du territoire. C'est l'évidence. La ville s'est surtout développée à partir des années 1960, sur le modèle typique de la banlieue nord-américaine, et une très grande partie du stock de logements est encore constituée par des maisons unifamiliales.

Cependant, Laval profite d'une économie florissante et d'une croissance démographique remarquable qui en font une ville disposant de moyens financiers et d'un capital humain importants. Ceux-ci devraient permettre à la nouvelle administration de s'attaquer à des problèmes criants en matière de relations avec les citoyens, d'image de la ville et de qualité du cadre de vie.

Dialoguer avec les citoyens, tout en évitant le piège du « pas dans ma cour »

La pratique de l'urbanisme doit avant tout viser à créer des milieux de vie de qualité pour les citoyens. Faut-il encore qu'ils puissent s'exprimer sur ce sujet et que l'on tienne compte de leurs points de vue. Il faut donc, dès maintenant, développer une culture organisationnelle centrée sur les citoyens. Il faut comprendre leurs besoins, les laisser s'exprimer, intégrer leurs propositions dans la conception et la réalisation des projets et surtout laisser tomber des projets, lorsque les citoyens les refusent carrément. Par ailleurs, il faut mettre en place des mécanismes de consultation très bien structurés, car les citoyens risquent de s'opposer à tout projet sans s'appuyer sur des analyses rigoureuses.

Les élus devront éviter le piège du « pas dans ma cour », afin de continuer à répondre aux besoins de la collectivité.

Développer des projets modèles en matière d'urbanisme durable

Contrairement à ce qui se passe dans plusieurs villes du Québec, peu de réalisations suscitent présentement la fierté des Lavallois. Il est bien loin le temps où le Centre de la nature constituait un modèle à suivre.

Il faut profiter du dynamisme économique de la ville pour mettre de l'avant des projets plus tournés vers l'urbanisme durable, exactement dans le sens de la Politique d'urbanisme durable adoptée par la Ville en 2011.

Bien que le territoire de Laval soit en voie de densification et que des

complexes résidentiels apparaissent un peu partout, on a l'impression de passer d'une banlieue horizontale à une banlieue verticale. En effet, des tours résidentielles surgissent un peu partout, sans qu'elles fassent partie de projets intégrés où l'on retrouverait un minimum de services de proximité accessibles à pied. Dans beaucoup de cas, il faudra prendre une automobile pour avoir accès à des commerces. Le défi sera de réaliser au moins quelques projets plus intégrés avec des services de proximité accessibles à pied ainsi que des espaces publics, des zones d'emplois, etc. Les secteurs situés autour de la station de métro Montmorency et du Centropolis présentent un certain nombre de caractéristiques qui pourraient rendre possible ce genre de projet. Il en est de même pour le secteur de la station de métro Cartier, qui pourrait aussi devenir une véritable porte d'entrée de Laval, avec des aménagements de qualité, et qui refléterait ainsi beaucoup mieux qu'actuellement l'importance démographique et économique de Laval.

Requalifier les artères commerciales

Les artères commerciales de Laval s'étirent sur plusieurs dizaines de kilomètres. L'attrait qu'elles exercent sur les consommateurs est variable selon leur localisation et les produits offerts.

Elles possèdent cependant, de façon générale, une même grande caractéristique, soit de marquer très fortement le paysage par un aménagement assez hétéroclite. La plupart de ces artères ont été développées à une époque où l'on se préoccupait moins de la qualité du cadre de vie qu'aujourd'hui.

Il apparaît donc évident qu'il y a nécessité de revitaliser certaines de ces artères, pour en faire des zones plus intéressantes à fréquenter. Peut-on imaginer que le boulevard Saint-Martin offrira éternellement aux citoyens de Laval un aménagement des années 1960? La Ville a cependant déjà fait des efforts pour améliorer certaines artères commerciales. Dans ce contexte, un tronçon à vocation commerciale du boulevard Cartier dans Laval-des-Rapides a été réaménagé il y a plusieurs années. Citons aussi les travaux réalisés sur le boulevard Curé-Labelle dans le quartier Chomedey. La plantation d'arbres et l'enfouissement des fils ont grandement amélioré l'allure générale du secteur (voir photo 1). L'affichage n'a cependant pas vraiment été amélioré; le dossier demeure donc inachevé (voir photo 2).

Revoir l'affichage et les panneaux-réclames

L'affichage le long des artères commerciales et du réseau autoroutier participe à

cette image négative de la ville. On constate une surabondance de l'affichage, au point où l'automobiliste devient confus. En voulant être vus avec le plus grand nombre possible d'affiches et surtout des affiches les plus grosses possible, les commerçants contribuent en fait à banaliser les artères commerciales.

Et que dire des autoroutes; pourquoi tous ces panneaux-réclames? Est-ce que le citoyen a vraiment besoin de savoir qu'il est possible d'acheter des portes et fenêtres à Laval pour comprendre qu'il existe une très grande offre commerciale dans la ville et qu'il peut y trouver de tout? Est-ce que le consommateur a besoin de voir l'intérieur d'une piscine creusée, lorsqu'il circule à cent kilomètres-heure sur l'autoroute des Laurentides, pour comprendre ce dont il est question? Est-ce que les entreprises qui vendent des matériaux de construction doivent obligatoirement les exposer le long des autoroutes pour que le client potentiel comprenne de quoi il s'agit? En fait, les corridors autoroutiers sont en train de devenir des entrepôts, alors qu'ils devraient être des vitrines de la ville.

Il faut donc revoir complètement la façon d'aborder l'affichage des commerces et les panneaux-réclames. En effet, à l'heure de l'Internet, le consommateur peut acheter en ligne. Avec les appareils



Type d'affichage désuet sur le boulevard Curé - Labelle.

2

SERGE VAUGEON

GPS et des téléphones intelligents, l'automobiliste peut tout simplement se laisser diriger vers tous les commerces de son choix. Donc, plus besoin d'une affiche géante pour voir le commerce.

Continuer à verdier le territoire et s'attaquer aux îlots de chaleur

La Ville a déjà entrepris un vaste programme de verdissement de son territoire. Les résultats se sont avérés fort positifs dans plusieurs cas. Citons, à titre d'exemple, un tronçon du boulevard Laval au sud du boulevard Concorde dans Laval-des-Rapides (voir photo 3). Les effets se font déjà sentir sur plusieurs artères importantes et même dans les échangeurs des autoroutes. Il faut évidemment continuer les efforts en ce sens.

Par ailleurs, bien que l'on constate que des normes d'aménagement encadrent dorénavant les nouveaux stationnements, il y a matière à mettre de l'avant un vaste programme de verdissement des stationnements des secteurs commerciaux. Les superficies de ces zones sont tellement importantes – de véritables mers d'asphalte – qu'elles constituent des îlots de chaleur dont il faut diminuer les effets sur les humains. Une vaste réflexion sur le sujet et des actions concrètes d'importance de la part de la Ville et des entreprises dans les zones commerciales pourraient même faire de Laval un modèle de lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Donner plus de place au piéton dans les grandes zones commerciales

Le territoire de Laval a été fortement mis en valeur à partir des années 1960, alors que l'automobile régnait en maître dans les banlieues. On privilégiait alors le « tout à l'auto ». Bien que les transports collectifs et les réseaux cyclables se soient beaucoup développés depuis ce temps, les parcours piétons demeurent quant à eux laborieux et surtout périlleux dans plusieurs secteurs commerciaux de la ville, notamment dans toute la vaste zone qui fait office de « centre-ville ». À bien des endroits, les trottoirs ne sont pas continus, de sorte que les piétons doivent marcher dans la rue ou sur des terrains en friche. On retrouve relativement peu d'aménagements qui privilégient les piétons plutôt que les automobilistes. À certains endroits, des clôtures canalisent les piétons vers des traverses de rue où il n'y a pratiquement aucun aménagement qui leur donne la priorité sur l'automobiliste. C'est comme si la fluidité de la circulation automobile demeurait encore la grande priorité. Ça semble notamment le cas autour de la station de métro Montmorency, qui constitue pourtant le plus grand pôle de transport collectif de la ville. Un virage s'avère évidemment nécessaire en cette matière, particulièrement dans les grandes zones à vocation commerciale.

Préserver les berges des cours d'eau

Laval possède un atout indéniable, soit d'être entourée d'eau. Une série d'espaces verts et un réseau cyclable ont été aménagés le long des berges des rivières des Prairies et des Mille-Îles. La présence de ces rivières constitue évidemment un attrait pour le développement résidentiel en hauteur. La Ville devra agir avec parcimonie dans ce dossier, compte tenu de l'opposition des citoyens à certains projets. Des édifices en hauteur, oui, mais à des endroits appropriés, tout en laissant aux citoyens la possibilité de profiter des vues et de la proximité des rivières. La Place Juge des Noyers, dans Pont-Viau, est un bon exemple. Le projet Commodore sur marina, un peu moins. De façon générale, la Ville devrait plutôt continuer à développer son réseau d'espaces verts le long des rivières, en achetant les bâtiments désuets, plutôt que de laisser construire des édifices en hauteur, surtout lorsqu'ils sont situés dans des quartiers dominés par des résidences unifamiliales d'un ou deux étages.

Enfin, autres préoccupations d'importance : la protection des espaces verts et des milieux naturels, la mise en valeur du patrimoine bâti et tout le dossier de la création d'un véritable centre-ville. ☀

Serge Vaugeois, urbaniste, est citoyen de Laval depuis plus de trente ans.



Verdissement d'un tronçon du boulevard Laval, au sud du boulevard Concorde.

SERGE VAUGEOIS

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS DE TRANSPORT COLLECTIF

Mieux concilier mobilité et aménagement urbain durables

La région métropolitaine de Montréal bénéficie aujourd'hui d'un contexte politique très favorable pour mieux concilier mobilité et aménagement urbain durables. En 2012, alors que le nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) reconnaissait 155 aires d'aménagement de type *transit-oriented development* (TOD), l'Agence métropolitaine de transport (AMT) voyait son Plan stratégique *Vision 2020* approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal et par le ministre des Transports du Québec. La vision de la mobilité qui y est définie cherche à concilier simplification des déplacements et amélioration de la qualité de vie dans la région, notamment à travers une planification des équipements de transport, plus en amont et mieux intégrée au milieu environnant.

» MARION CARLIER
 » FLORIANE VAYSSIÈRES, urbaniste
 » LUDWIG DESJARDINS

Quels sont, du point de vue d'un organisme gouvernemental responsable de la planification du transport collectif métropolitain, les enjeux liés à une meilleure intégration du transport et de l'aménagement? Comment l'AMT entend-elle répondre au défi de faciliter la mobilité durable, tout en participant à la création de milieux de vie de qualité autour des équipements métropolitains? Telles sont les réflexions qui ont mené l'Agence à énoncer un certain nombre d'orientations et de principes en matière d'intégration de ses équipements à leur milieu (figure 1).

Les services de transport collectif sont essentiels à l'établissement d'un quartier TOD. Pourtant, ces derniers ont souvent été considérés comme secondaires dans les développements immobiliers, surtout en périphérie des quartiers centraux. De plus, les équipements de transport sont davantage perçus comme des sources de nuisances que comme des éléments structurants de la vie de quartier à définir.

Partant de ce constat, il est important de mieux penser l'interaction entre un équipement de transport et le quartier. Le développement de quartiers TOD comporte de nombreux avantages pour les organismes de transport, notamment en termes d'achalandage, d'optimisation des investissements et de développement potentiel futur. Mais pour mettre en œuvre une telle vision, les organismes de transport doivent relever plusieurs défis.

Gérer la temporalité et offrir un niveau de service adéquat

Un projet de quartier TOD se déploie sur plusieurs années, voire sur des décennies. Conséquemment, les besoins en transport collectif évoluent graduellement et ne sont pas toujours suffisants, au départ, pour commander un investissement dans des modes structurants. La planification des services doit donc suivre une progression qui répond à cette demande, tout en demeurant justifiée dans le temps en termes d'investissements. Une collaboration constante entre tous les acteurs du développement doit être mise en place afin de s'assurer que cette vision du quartier se concrétise en étant accompagnée de services de transport adaptés à son évolution.

Que ce soit pour le train, le métro ou encore l'autobus, plusieurs infrastructures et équipements de transport sont déjà utilisés au maximum de leur capacité. Autrement dit, si rien n'est fait en

matière d'investissements, il sera difficile d'accueillir de nouvelles clientèles sur le réseau. Or, un service de transport performant est une condition requise à la pleine réalisation d'un quartier TOD. Un des défis pour les organismes de transport est donc de réussir à consolider et à développer leur réseau afin de répondre à une demande en croissance. Au financement du développement immobilier, il faut donc ajouter les investissements, souvent majeurs, nécessaires à l'implantation des services et des infrastructures de transport collectif. De plus, en ce qui concerne le réseau de trains de banlieue, le fait que la majorité des infrastructures ferroviaires soit dédiée d'abord au transport de marchandises entraîne une difficulté supplémentaire pour toute hausse de service.

Gérer les accès et les nuisances à l'échelle locale et régionale

À travers une densification des milieux de vie, l'aménagement de quartiers TOD

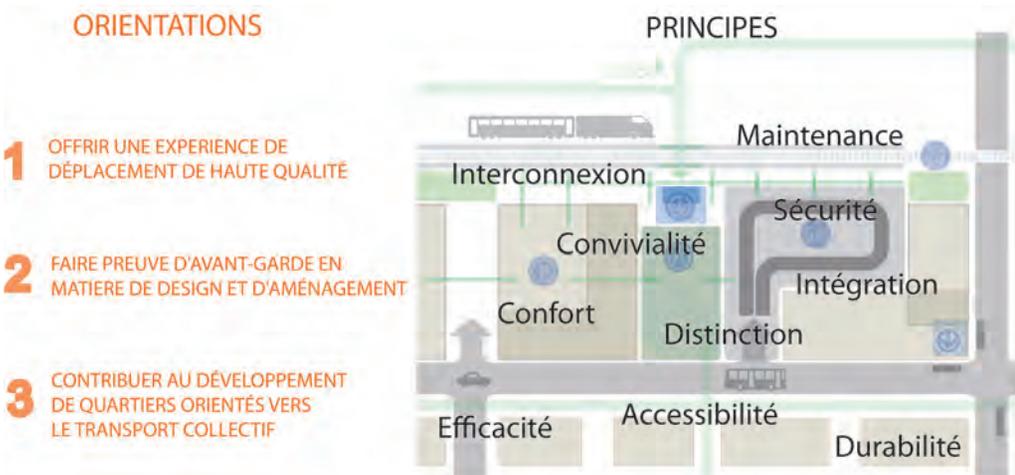


Figure 1 – Orientations et principes du guide de planification des équipements métropolitains.



Plan de développement du transport collectif : Vision 2020 (gare Mont-Royal)

permet d'optimiser l'espace et stimule par le fait même l'accès de la clientèle aux transports actifs. Toutefois, la nature régionale de certains équipements (comme les gares de train et les stations de métro) entraîne une demande importante de la part d'une clientèle plus lointaine, qui souhaite y accéder en autobus ou en automobile par l'entremise des stationnements incitatifs. Les équipements nécessaires à cette clientèle s'insèrent parfois difficilement dans la vision plus locale, axée sur la vie de quartier, que les instances responsables de l'aménagement souhaitent conférer au TOD.

La présence d'une gare de trains de banlieue, d'un terminus d'autobus ou d'une station de métro s'accompagne par ailleurs de certaines nuisances générées par la clientèle qui y accède, par l'exploitation du service ou encore par son entretien. À cela, il faut ajouter

les nuisances reliées aux transports ferroviaires de marchandises, qui sont parfois plus importantes. Afin d'assurer la pérennité des quartiers, il est donc nécessaire de prévoir, dès leur planification, des mesures visant à gérer ou à empêcher ces nuisances environnementales.

L'AMT, un partenaire clé pour les acteurs de l'aménagement urbain

Près de 70 % des équipements de l'AMT existants ou en construction (terminus d'autobus, stationnements incitatifs et gares de trains de banlieue) sont au cœur des aires TOD identifiées au PMAD. En tant qu'organisme gouvernemental responsable de la planification du transport collectif à l'échelle métropolitaine, de l'exploitation du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et du service de trains de banlieue ainsi que de tout prolon-

gement du réseau de métro, l'AMT est donc un acteur clé dans la réalisation des orientations TOD que se sont données les municipalités. C'est pourquoi l'Agence souhaite s'impliquer de manière proactive dans la réalisation de quartiers TOD, en se dotant d'un cadre de référence en matière d'intégration de ses équipements.

Faire de l'équipement de transport le « cœur » du quartier

En réponse aux enjeux précédemment cités, l'AMT a élaboré plusieurs orientations, principes, critères et mesures prescrites en termes de planification de ses équipements. Le principe d'organisation spatiale qui en découle vise à faire de l'équipement de transport le « cœur » du quartier. L'équipement sert en effet de porte d'entrée vers le service de transport collectif, de point de convergence des accès piétons et cyclistes et aussi éventuellement de pôle de centralité pour le futur quartier.

Trois orientations ont été définies comme étant les plus susceptibles d'assurer l'intégration harmonieuse d'un équipement de transport collectif à son quartier.

- *Offrir une expérience de déplacement de haute qualité.* Cette orientation est au cœur de la mission de tout organisme de transport. Pour s'y conformer, il faut que l'équipement offre un réseau de transport collectif qui soit agréable, confortable, sécuritaire et accessible à tous les modes (marche, vélo, transport collectif, taxi, usage collectif et privé de l'automobile, etc.) comme à toutes les clientèles. Cela ne requiert pas seulement des aménagements purement « physiques », mais aussi une conception de l'équipement qui permette, par exemple, d'optimiser les distances de marche ou encore d'intégrer dès le départ les systèmes de transport intelligents (STI).
- *Faire preuve d'avant-garde en matière de design et d'aménagement.* Il s'agit ici de faire appel à des enjeux d'intégration environnementale des équipements métropolitains et d'optimisation de leur entretien. Pour y parvenir, il faut que l'équipement de transport mette à profit les techniques actuelles en matière de réduction d'impact

« Près de 70 % des équipements de l'AMT existants ou en construction (terminus d'autobus, stationnements incitatifs et gares de trains de banlieue) sont au cœur des aires TOD identifiées au PMAD. [...] »

environnemental et d'optimisation de la consommation énergétique. Dans le même esprit, l'équipement doit être conçu de manière à faciliter son entretien et à assurer sa pérennité.

- *Contribuer au développement de quartiers orientés vers le transport collectif.* Cette orientation répond spécifiquement aux orientations TOD que se sont données les municipalités. Concrètement, il s'agit de faire en sorte que l'équipement participe à la création d'un lieu convivial, qu'il s'intègre de façon harmonieuse au milieu alentour et qu'il soit parfaitement connecté aux réseaux de transport actif, collectif et véhiculaire du quartier.

Une action concertée

Les orientations précédemment exposées ont servi de base à l'élaboration du *Guide de planification des équipements* dont s'est dotée l'AMT¹. Ce guide permet ainsi de mieux positionner les enjeux de

mobilité dans la réalisation de quartiers TOD. Ce cadre de référence pourra être testé sur les nouveaux équipements à planifier, mais aussi orienter l'Agence lors de la mise à niveau des équipements existants.

La planification d'un équipement de transport collectif se faisant de façon concertée avec les différentes parties prenantes, ces réflexions pourraient être bonifiées avec le temps, au gré des partenariats conclus avec les acteurs de l'aménagement urbain. Sans perdre de vue la complexité inhérente à chaque projet d'équipement de transport, ce cadre de référence démontre la volonté de l'AMT de mieux concilier en amont planification du transport collectif et aménagement du territoire. ✨

Marion Carlier, M. Urb., et Floriane Vayssières, urbaniste, sont chargées d'études en planification stratégique, et Ludwig Desjardins, Ph. D. est chef en planification stratégique à l'Agence métropolitaine de transport. Ils ont participé à l'élaboration du Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT et travaillent actuellement à sa mise en œuvre.

Le « T » du TOD

Il est important de spécifier le niveau de performance requis du service de transport collectif afin de véritablement changer les habitudes de déplacements des résidents d'un quartier, ce qui est, rappelons-le, l'un des objectifs poursuivis par le TOD. Idéalement, ce service de transport collectif devrait être bidirectionnel et performant en matière de vitesse, de fréquence, de capacité d'accueil et d'accessibilité pour tous les modes, selon une hiérarchie établie en fonction de leur caractère durable (marche, vélo, transport collectif et automobile).

imaginer
créer
bâtir

DESIGN URBAIN | URBANISME
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
ARCHITECTURE
DEVELOPPEMENT DURABLE
PLANIFICATION STRATÉGIQUE
RÉCRÉOTOURISME | ÉCOMOBILITÉ
PLANIFICATION DES TRANSPORTS

GROUPEIBI-CHBA.COM | GROUPEIBIDAA.COM



CHBA

DAA



ÉCO-CAMPUS HUBERT
REEVES DE TECHNOPARC

COHABITATION DES COMMERCES ET DES LOGEMENTS

Une mixité repensée dans la tradition des commerces de coin

Depuis quelques années, il était devenu fréquent qu'en procédant à l'évaluation des projets de construction ou de transformation en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), le comité consultatif d'urbanisme (CCU) et le conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se questionnent sur l'aménagement de logements au rez-de-chaussée de certaines rues où le contexte d'insertion n'y convenait pas. Les cas les plus préoccupants consistaient en des projets entièrement résidentiels conformes, où les futurs occupants des logements pouvaient se retrouver coincés entre deux commerces à fort achalandage, en plus de devoir composer avec les nombreux passants se promenant directement devant leurs fenêtres.

- » CLAUDE LAURIN
- » STÉPHANE MORIN, urbaniste
- » SIMON LEMIEUX
- » STÉPHANIE LAURIER
- » NORA TOPALIAN

Jusqu'au printemps 2013, le cadre réglementaire en vigueur permettait aux promoteurs d'aménager au rez-de-chaussée, à leur choix, du commerce ou de l'habitation, et ce, sur plusieurs rues du territoire du Plateau-Mont-Royal : avenue des Pins, rue Marie-Anne, rue Gilford, avenue Laurier, etc. Dans les faits, la construction à des fins strictement résidentielles devenait la norme, se traduisant par une architecture générique, peu ancrée dans la tradition des quartiers montréalais.

Le mandat d'origine

Lorsque, en 2012, la division de l'urbanisme a reçu du conseil d'arrondissement le mandat de bonifier la réglementation pour améliorer la cohabitation des commerces et des logements, la solution n'apparaissait pas simple. Pour traiter de cet enjeu, il a donc été décidé d'y affecter deux professionnels de l'équipe, auxquels se sont greffées deux stagiaires en urbanisme, recrutées spécifiquement pour la réalisation de ce mandat. S'est alors amorcée une démarche qui, d'étape en étape, a mené l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal vers une petite révolution en matière de réglementation des usages, une mixité repensée.

L'évolution de la démarche

En premier lieu, l'équipe de travail s'est attelée à déterminer ce qui affectait la qualité des logements dans une optique de cohabitation avec l'usage commercial. Des recherches théoriques ont

d'abord été réalisées pour déterminer les éléments physiques qui contribuent à la qualité des logements, en particulier de ceux situés au rez-de-chaussée. Au-delà des caractéristiques des logements eux-mêmes (insonorisation, superficie, luminosité, etc.), il a été constaté que la quiétude, le sentiment de sécurité et la proximité des commerces et des services influençaient de manière importante le bien-être des résidents.

Des visites de terrain ont permis de confronter ces principes théoriques aux réalités du Plateau-Mont-Royal. En raison de la forte densité et de l'implantation des bâtiments, historiquement très près de la limite de terrain avant, les nuisances associées aux passages des

piétons et des véhicules automobiles sont omniprésentes. En conséquence, les résidents tournent fréquemment le dos à la rue en gardant fenêtres, stores ou rideaux fermés, espérant trouver un peu de quiétude et d'intimité (voir photo 1).

Les exemples d'occupation des espaces ont mis en lumière une prépondérance des cas de mauvaise cohabitation sur les rues présentant une vocation mal définie, où une grande mixité d'usages est autorisée. Toutes les sections de rues où, en vertu du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement, l'usage autant résidentiel que commercial était permis au rez-de-chaussée ont donc été identifiées. Ce relevé annonçait un travail colossal



Commerce transformé en logement au coin des rues Roy Est et Drolet à Montréal



Rue Saint-Viateur Ouest

pour établir le portrait de chacun de ces secteurs, près d'une vingtaine de rues du Plateau-Mont-Royal présentant cette caractéristique de mixité réglementaire.

L'ensemble des tronçons de rues concernés a donc été parcouru à pied par les stagiaires pour déterminer le caractère dominant de chacun. Des indicateurs ont été retenus pour en mesurer l'intensité commerciale : ratio de locaux occupés par des commerces au rez-de-chaussée, concentration commerciale par kilomètre, etc. L'architecture de chaque bâtiment a également été étudiée pour établir si celle-ci était plutôt résidentielle ou commerciale, et ce, indépendamment de l'occupation du rez-de-chaussée. Des photos d'ambiance et d'exemples de situations problématiques associées à la cohabitation des usages ont été prises pour compléter ce portrait (voir photo 2).

Ce relevé a donc permis d'identifier l'occupation commerciale et résidentielle réelle des quelque 1800 espaces concernés, leur localisation sur le tronçon de rue et le type d'entreprises commerciales occupant les lieux. La quantité de données ainsi collectées était considérable. Le tout a donc été résumé dans un tableau contenant, pour chaque tronçon de rue, les indicateurs phares. À partir d'un code de couleur, selon que le secteur se composait davantage de locaux commerciaux ou résidentiels, ces

informations ont été reportées sur une carte de l'arrondissement afin de pouvoir visualiser et hiérarchiser la trame commerciale actuelle du Plateau-Mont-Royal.

Cet exercice a révélé le caractère commercial déjà très affirmé de plusieurs des rues étudiées, où la proportion de locaux commerciaux au rez-de-chaussée dépasse souvent 80 % et où la cohabi-

tation se fait difficilement avec l'usage résidentiel. De plus, les insertions de logements dans ces trames de rue essentiellement commerciales freinent leur dynamisme et nuisent à l'expérience piétonne.

L'évidence des commerces de coin

Plus encore, le relevé a mis en évidence la concentration traditionnelle de petits commerces aux coins de rues résidentielles desservant une clientèle principalement locale : dépanneur, nettoyeur, librairie, etc. (voir photo 3). Sur une demi-douzaine des rues analysées, essentiellement est-ouest et recoupant un grand nombre de rues perpendiculaires, la moitié des espaces de coin est, encore aujourd'hui, occupée par des commerces (voir figure 1). Plusieurs présentent une typologie traditionnelle, caractérisée par un coin tronqué fortement marqué par l'entrée principale, de grandes vitrines, une marge de recul réduite, etc. Notre attention a donc progressivement glissé vers la menace de voir disparaître ces commerces de coin qui, depuis toujours, ont favorisé les déplacements à pied, l'achat local et la socialisation, contribuant ainsi à la qualité de vie dans les quartiers centraux et aux valeurs liées au développement durable.

Ainsi, dans le contexte réglementaire existant, il était possible, pour un propriétaire d'un bâtiment centenaire sis sur un coin de rue, de transformer en



Commerce traditionnel au coin des rues Gilford et Saint-André

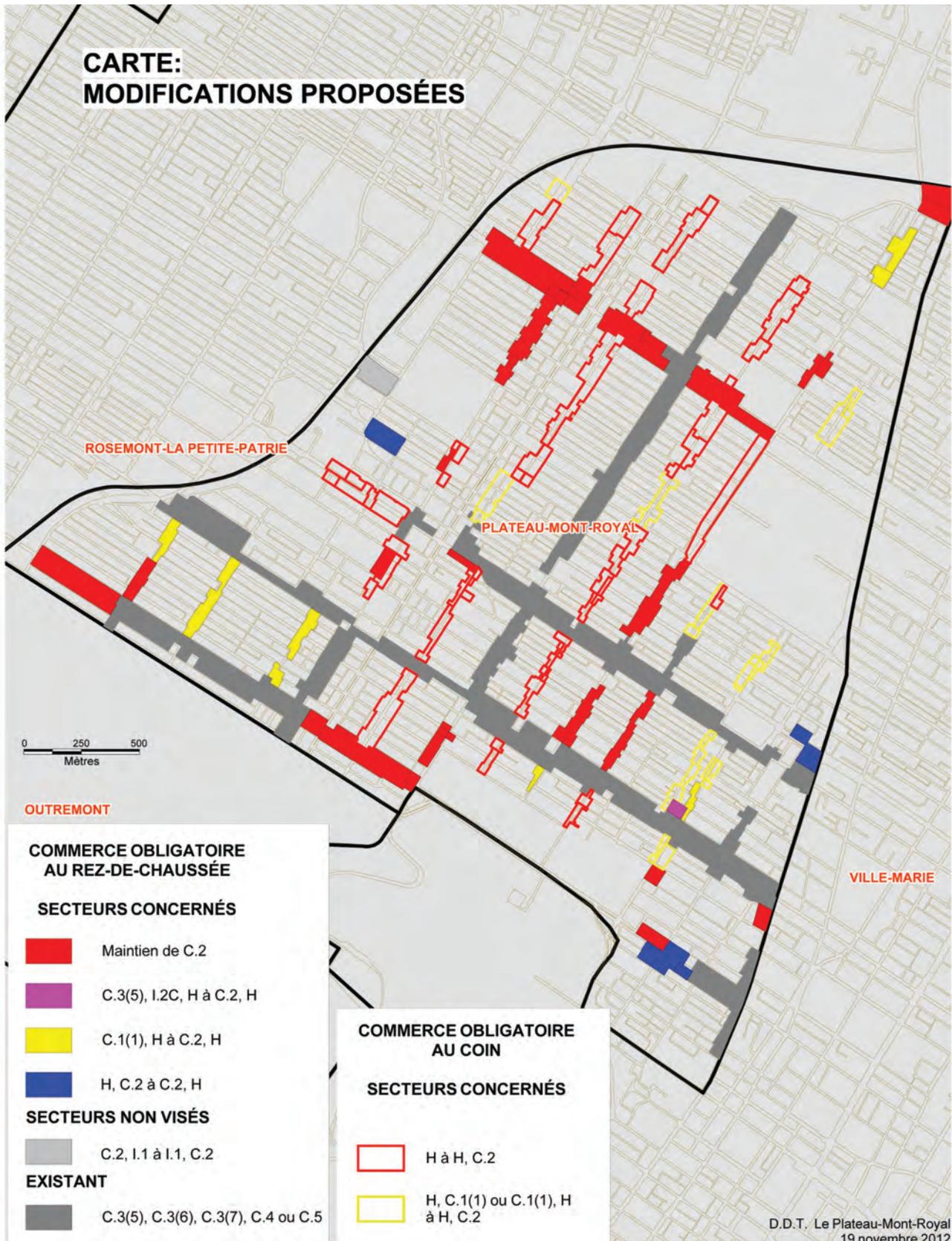


Figure 2 - Synthèse des modifications proposées au règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal.

« Cette initiative de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, et plus particulièrement la reconnaissance unique des commerces de coin dans le patrimoine vernaculaire montréalais, a été saluée par une couverture médiatique appréciable, notamment par le journal *Le Devoir*, en plus d'être soulignée par une lettre de félicitations du Conseil du patrimoine de Montréal. [...] »

logement un local ayant toujours été exploité comme un commerce. Ces changements d'usages n'étaient pas non plus sans impact sur l'architecture traditionnelle des bâtiments, parfois malmenée par les transformations. À l'opposé, d'autres changements d'usages s'effectuaient sans aucune adaptation du bâtiment pour tenir compte de ses nouvelles fonctions.

La solution réglementaire et ses impacts

Face aux évidences ayant découlé du travail de recherche et de relevé de terrain, restait à trouver la solution réglementaire pour répondre au mandat d'origine d'améliorer la cohabitation des commerces et des logements. Le Règlement d'urbanisme fournissait déjà une piste de solution par la continuité commerciale au rez-de-chaussée déjà exigée sur certaines rues. Cette obligation a été ajoutée sur plus d'une vingtaine de tronçons supplémentaires répartis sur 13 rues où il a été démontré que la fonction commerciale était vraiment dominante. La nouveauté a cependant consisté à rendre obligatoire l'occupation commerciale du rez-de-chaussée des bâtiments situés aux coins de onze rues, totalisant plus de 130 intersections, par l'ajout d'une section relative à l'« espace de coin » dans le Règlement d'urbanisme, jumelé à une combinaison spécifique de catégories d'usages autorisés (H; C.2) attribuée aux secteurs concernés. Cette obligation est associée à une interdiction des commerces ailleurs sur ces mêmes rues, en n'y autorisant que l'habitation. La mixité des deux fonctions, résidentielle et commerciale, demeure à l'échelle du secteur, mais devient ainsi mieux encadrée (voir figure 2).

Tout au long du processus, de nombreux échanges avec les équipes de la division de l'urbanisme, du patrimoine et du développement économique, de la division des permis et de l'inspection, ainsi qu'avec les élus locaux, ont permis de cibler les problématiques de mise en œuvre et d'ajuster le tir en conséquence. Ainsi, quelque peu résistant à l'origine, puis rassuré par la démonstration exhaustive associée au relevé sur chacune des rues, le conseil d'arrondissement a procédé, en avril 2013, à l'adoption des modifications réglementaires proposées, dont l'élément central a été d'attribuer une vocation mieux définie aux rez-de-chaussée des bâtiments sur chacune des rues du Plateau-Mont-Royal.

L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions n'aura pas pour effet de modifier radicalement l'offre commerciale du Plateau-Mont-Royal, d'autant plus que les établissements dérogatoires bénéficient de droits acquis. Elle fixe plutôt l'offre actuelle en maintenant une diversité de commerces et de services principalement destinés à une clientèle locale, notamment aux coins des rues. Elle contribue aussi à maintenir, pour des commerçants, un accès à des espaces en location moins dispendieux que sur les rues commerciales à portée plus régionale, telles que l'avenue du Mont-Royal, la rue Saint-Denis ou le boulevard Saint-Laurent.

L'impact d'une telle démarche ne se mesurera pas en nombre de nouveaux bâtiments présentant la mixité d'usages souhaitée, étant donné que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal n'émet en moyenne qu'une vingtaine de permis de construction neuve par année et que seulement une partie de ceux-ci con-

cerne des immeubles situés sur des rues qui permettaient auparavant une mixité d'usages au rez-de-chaussée. L'enjeu principal est plutôt au niveau de la transformation des espaces existants. Dans le contexte d'une forte demande pour des condos résidentiels, et sur la base des contraintes liées à un marché commercial jugé plus difficile par les propriétaires d'immeubles, la pression exercée sur l'arrondissement demeure forte pour autoriser des projets dérogatoires aux exigences d'occupation commerciale. ✨

Claude Laurin, architecte, chef de la division de l'urbanisme, du patrimoine et des services aux entreprises de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (au moment de la réalisation du mandat)

Stéphane Morin, urbaniste, conseiller en planification à la division de l'urbanisme, du patrimoine et des services aux entreprises de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal de la Ville de Montréal

Simon Lemieux, urbaniste-stagiaire de l'OUQ, conseiller en aménagement à la division de l'urbanisme, du patrimoine et des services aux entreprises de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Stéphanie Laurier, bachelière en urbanisme de l'Université de Montréal (stagiaire)

Nora Topalian, bachelière en urbanisme de l'Université de Montréal (stagiaire)

RÉFÉRENCES

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (01-277)

Règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal relatif à l'occupation du rez-de-chaussée (01-277-57)

Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (2005-18)

ISTANBUL

Un projet d'aménagement à l'origine d'une contestation d'ampleur nationale

Début juin 2013, la Turquie a connu une vague de contestation sans précédent contre le gouvernement en place depuis 2002. À l'origine de ce mouvement, un projet d'aménagement à Istanbul : en lieu et place du parc Gezi, le vaste plan de reconfiguration de la place Taksim située à proximité prévoyait la construction d'une ancienne caserne militaire. Comment la contestation pour la préservation d'un espace vert a-t-elle pu évoluer, en quelques jours, en un mouvement de protestation de centaines de milliers de personnes à travers le pays ?

» CHARLOTTE HORNY, urbaniste

Gezi n'est pas un parc agréable, il est peu fréquenté et mal entretenu. Mais c'est l'un des rares espaces verts des quartiers centraux de la métropole de près de 15 millions d'habitants, et c'est pourquoi les premiers opposants se sont mobilisés. Le projet d'aménagement en cause, défendu par le chef du gouvernement et ancien maire d'Istanbul, Recep Tayyip Erdogan, prévoit la construction d'une réplique d'une ancienne caserne militaire de l'époque ottomane, édifiée à cet endroit au début du 19^e siècle et détruite en 1940 pour y aménager un vaste espace public, selon les plans de l'urbaniste français Henri Prost. Si l'usage de la caserne n'a pas été déterminé officiellement, des rumeurs de centre commercial et de logements de luxe circulent. Ceux qui contestent la prolifération des mégaprojets commerciaux à Istanbul se sont ainsi joints au mouvement. Le projet comprend aussi la

piétonnisation de la place Taksim par la construction de tunnels routiers, aujourd'hui achevés, et la relocalisation du terminus d'autobus sous terre. L'absence de concertation, le manque de transparence durant le processus ou encore l'accroissement redouté de la circulation automobile aux abords du carrefour souterrain ont été d'autres arguments pour gonfler les rangs de la protestation. Enfin, la violence de la répression policière a terminé de mettre le feu aux poudres.

Le projet de la place Taksim est emblématique à plusieurs égards : il concerne un lieu important de la vie stambouliote, soit un espace de rencontre, de rassemblement, de fête, mais il est aussi révélateur d'une politique d'aménagement régulièrement critiquée par les citoyens comme par les professionnels. En effet, depuis son élection, le gouvernement opère une politique de « transformation urbaine » visant à faire d'Istanbul l'incarnation du succès économique de la

Turquie. Ainsi, la ville a-t-elle vu apparaître des centres commerciaux, des quartiers d'affaires et des tours de logement par dizaines. Au nom de cette transformation, soutenue par l'argument du risque sismique, des secteurs entiers sont démolis au centre de la ville (Sulukule, Tarlabasi) pour faire place à des immeubles accueillant hôtels, bureaux et appartements. Les populations déplacées, quant à elles, se retrouvent aux franges de la ville dans des tours de l'Agence turque de développement du logement (TOKI), à plusieurs dizaines de kilomètres du centre.

Cette vague de construction est aussi critiquée, car elle est vue comme une façon de réécrire l'histoire urbaine, avec l'introduction de références à l'Empire ottoman, que ce soit par la reconstruction d'édifices détruits, comme à Gezi, ou par l'architecture qualifiée de néo-ottomane de nombreux nouveaux édifices. Pour les opposants au gouvernement, cela participe d'une vision politique de l'AKP, qui veut inscrire la Turquie moderne dans la lignée de l'Empire ottoman, et non dans celle de la république laïque d'Atatürk.

En septembre dernier, la candidature d'Istanbul aux Jeux olympiques de 2020 a finalement été écartée, pour la cinquième fois en 13 ans, au profit de Tokyo. La politique de grands travaux du gouvernement, déclencheur des manifestations du parc Gezi, se serait encore accélérée avec l'organisation de ces Jeux. C'est donc un revers pour le gouvernement, mais une (petite) victoire pour les contestataires de Gezi. ✨



La place Taksim, où se cotoyaient piétons, autobus, voitures, vendeurs ambulants. Aujourd'hui la place est entièrement piétonne.

YONAN MORVIAN

Charlotte Horny, urbaniste, est collaboratrice régulière d'*Urbanité*

Le patrimoine industriel de La Chaux-de-Fonds est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO; cette reconnaissance internationale favorise la préservation et la valorisation des anciennes fabriques par les entreprises horlogères.



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS, A. HEUGROZ

DÉVELOPPEMENT URBAIN

L'industrie et l'artisanat dans la ville, quel avenir?

La tertiarisation de l'économie et la demande de nouveaux logements s'accompagnent d'une volonté politique de densifier et de requalifier le territoire, entraînant une mutation rapide des agglomérations urbaines. Cette mutation a de quoi réjouir les urbanistes qui depuis des décennies prônent le développement des villes et le frein à l'étalement urbain. Toutefois, les choses ne sont pas si simples et si vertueuses qu'il y paraît. Cette mutation engendre aussi des effets négatifs, notamment une pression sur les prix du foncier et sur les activités industrielles et artisanales invitées à quitter le centre des agglomérations.

» **PIERRE YVES DELCOURT**, urbaniste

Sous le titre « La fabrique DANS la ville »¹, une journée-conférence a été organisée par la Fédération suisse des urbanistes (FSU) et la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) le

29 mai 2013 à Lausanne. De nombreux participants, responsables politiques, sociologues, économistes, géographes, urbanistes, chefs d'entreprise et artistes de Suisse, de France, de Belgique et du Québec y ont partagé leurs analyses, leurs témoignages et l'orientation de

leurs actions portant sur ce thème.

La mixité en question?

Il y a manifestement un malaise, une contradiction : d'un côté, les politiques d'aménagement du territoire encouragent la mixité sociale et fonctionnelle,

¹ La plupart des présentations électroniques livrées à ce colloque sont disponibles sur le site de la FSU à : www.fsu-r.ch/index.php?page=la-fabrique-dans-la-ville

de l'autre, les mêmes politiques – ou en l'absence d'action publique ciblée, les forces du marché – favorisent de fait une ségrégation spatiale, sociale et fonctionnelle au cœur des agglomérations d'une part, et en dehors des agglomérations d'autre part. Ainsi, en Suisse, la tertiarisation gagne toujours plus de terrain depuis les années 1970. Depuis 2008, on observe toutefois une certaine « réindustrialisation » de localités périphériques, hors des aires métropolitaines.

« *La mixité est à la mode, mais l'isolation des fonctions n'est pas toujours une mauvaise chose, notamment pour les activités industrielles et artisanales qui génèrent des nuisances et des pollutions* », comme l'a souligné le sociologue et urbaniste français Alain Bourdin au cours de cette conférence. François Schoch a confirmé, en prenant l'exemple de son entreprise implantée dans trois municipalités du canton de Vaud, que ces activités sont source de conflits avec les habitants du voisinage. Toutefois, les industriels veulent fixer eux-mêmes l'agenda des délocalisations, avec éventuellement le soutien des décideurs politiques. Pour eux, les délocalisations en périphérie doivent répondre à des impératifs économiques (capacité d'investissement, nécessité d'expansion, problèmes d'accessibilité, etc.).

Pour Bourdin, « *la mixité sociale ou fonctionnelle n'a de sens que si elle stimule l'interaction. La simple coprésence n'a aucun intérêt pour la collectivité, les habitants et les entreprises* ». Il a cité pour exemple le projet Nice Meridia – technopole urbaine (France) où la mixité entre université, laboratoires de recherche-développement et entreprises vise à stimuler une dynamique urbaine et économique.

Un enjeu social et patrimonial

Pour les municipalités qui ont un riche passé industriel, comme Renens ou Crissier dans l'agglomération de Lausanne, le maintien des activités est à soutenir aux côtés des entreprises lorsqu'elles le demandent, ou suite à des manifestations sociales en faveur du maintien d'entreprises menacées de fermeture.

Le maintien de l'artisanat et de l'industrie en ville a aussi une vertu pédagogique. Cela donne à voir ce que sont ces activités, ce que font les artisans et les ouvriers. Le maintien de ces activités concourt ainsi à une forme d'éducation

populaire. À défaut d'être maintenues au cœur des agglomérations, ces activités font parfois l'objet d'un travail de mémoire pour l'ensemble de la collectivité, comme à Fribourg (Suisse) où des comédiens ont monté un spectacle sur la base du témoignage de plusieurs anciens ouvriers dans la brasserie Cardinal qui venait de fermer.

Le cas de La Chaux-de-Fond et du Locle (Suisse), villes inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2009, montre que le maintien d'un tissu industriel au

cœur de la cité peut contribuer non seulement au travail de mémoire, mais aussi au marketing territorial et entrepreneurial. Ainsi, les habitants y trouvent un sujet de fierté, les deux villes misent sur cette consécration internationale pour développer le tourisme, et les entreprises horlogères renforcent leur image d'authenticité en réinvestissant les ateliers historiques. Il y aurait donc une alliance vertueuse entre les responsables politiques, les entreprises industrielles et la population pour gérer



L'Ouest lausannois accueillait l'expansion industrielle depuis la fin du XIX^{ème} siècle; devenu central, ce secteur connaît maintenant un mouvement de délocalisation de l'industrie et de l'artisanat dû au développement des activités tertiaires et aux besoins de nouveaux logements.

le devenir ou le passé des industries dans la ville.

Le cas du quartier des spectacles à Montréal, présenté par l'urbaniste Gérald Bolduc, s'inscrit aussi dans ce mouvement entre sauvegarde d'emplois dans le domaine manufacturier, marketing territorial pour la ville et soutien aux activités économiques. Le projet vise aussi à maintenir des logements pour les artistes dans ce quartier central de la métropole québécoise.

Un champ intéressant d'innovation urbanistique

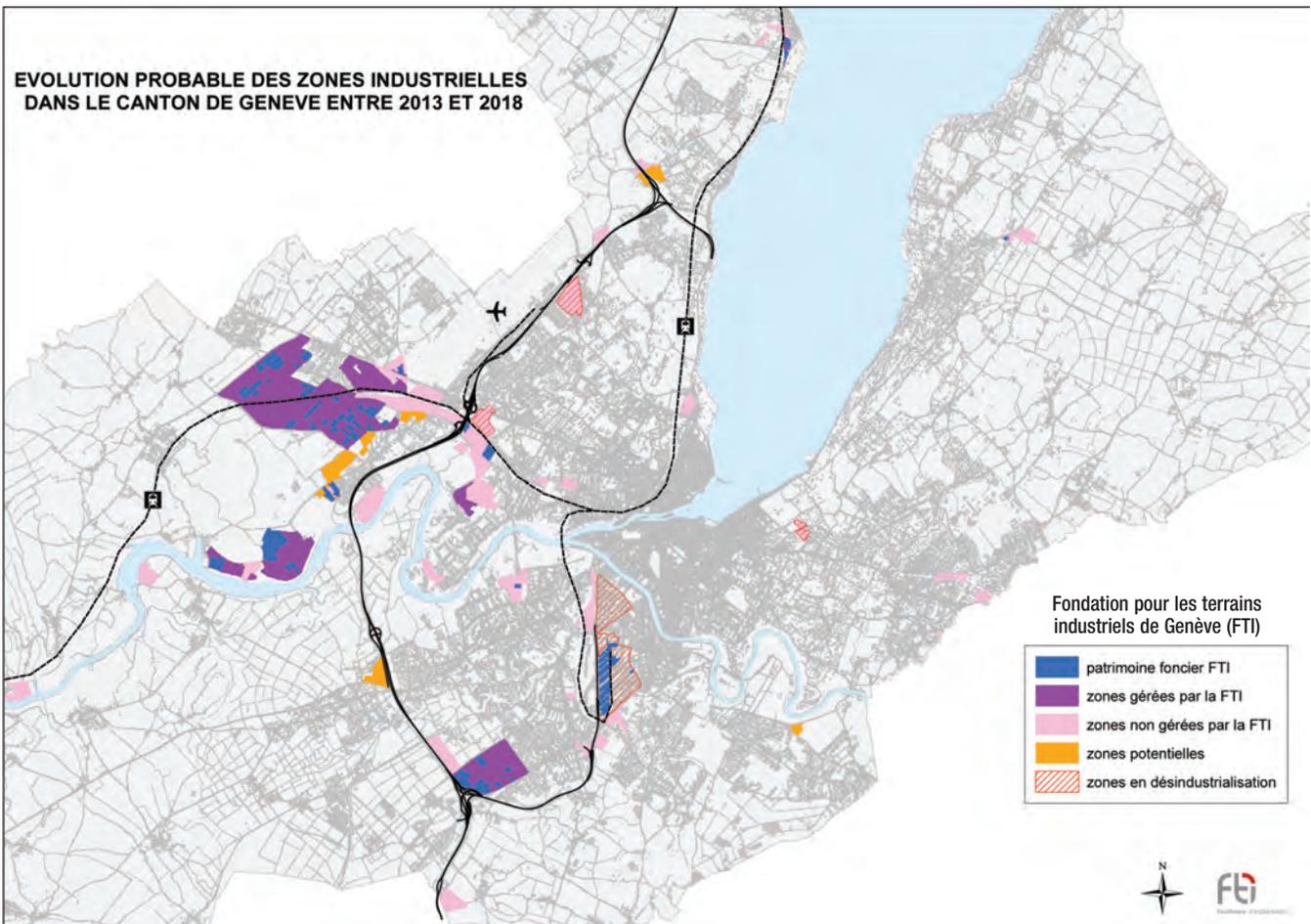
L'administration publique montre parfois de l'ingéniosité pour maintenir une dose de mixité fonctionnelle dans le cœur des agglomérations. À Bienne (Suisse), marquée par une imbrication des activités horlogères et de l'habitat, la mixité fonctionnelle est historique. Comme le souligne François Kuonen, chef du

service de l'urbanisme de la Ville, « les forces du marché tendent de nos jours à spécialiser ce territoire : les activités tertiaires au centre-ville, les activités de productions en périphérie ». Le nouveau plan d'affectation avec son règlement datant de 1999 a introduit systématiquement des zones mixtes, à quelques exceptions près en périphérie de la ville. Le règlement impose la mixité, surtout par l'édiction de coefficients d'habitation, qui prescrit un taux minimal de logements par bâtiment. Il favorise dans le même temps l'implantation de commerces dans les centres par des dispositions particulières sur les rez-de-chaussée et l'interdiction, depuis 2007, de créer des surfaces de vente en zones de travail. Ainsi, cet outillage réglementaire vise à atteindre différents objectifs.

Dans la région de Bruxelles (Belgique), le maintien des activités productives au cœur de l'agglomération constitue aussi

un enjeu stratégique. Le patrimoine industriel, notamment le long du canal qui traverse la capitale européenne, séduit tout particulièrement les promoteurs qui ont de grandes visées constructives. Le nouveau Plan régional d'affectation des sols adopté en 2013 introduit les ZEMU (zones d'entreprises en milieu urbain). Ces zones favorisent les activités productives de moins de 2 000 mètres carrés et les activités économiques compatibles avec le logement. Selon Yves Van De Casteele qui travaille à l'administration de l'aménagement du territoire et du logement au ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, « les projets permettent de restructurer le tissu urbain et assurent la compatibilité entre les diverses activités de l'îlot et des îlots environnants ».

Les activités industrielles et artisanales sont sous forte pression dans le Grand Genève. Afin de maintenir ces activités,



Évolution probable des zones industrielles dans le canton de Genève entre 2013 et 2018. Les zones industrielles et artisanales du canton de Genève sont situées majoritairement près du centre-ville; 60% de ces zones sont gérées par une fondation de droit public, ce qui permet de mieux lutter contre les risques de désindustrialisation.

« Il faut une volonté publique claire, appuyée parfois par les industriels eux-mêmes et la population, pour maintenir une certaine mixité sociale et fonctionnelle au cœur des agglomérations. [...] »

le Grand Conseil (exécutif du canton) a renforcé le rôle de la Fondation pour les Terrains Industriels de Genève (GTI). Ces derniers constituent 60 % des terrains productives dans le canton, soit 430 ha. Dans un contexte de rareté foncière extrême, les nouvelles règles d'urbanisme imposent un coefficient d'occupation du sol d'au moins 1:1 et une mixité fonctionnelle (60% activités secondaires et 40% activités tertiaires). Ces règles induisent dorénavant de nouvelles stratégies immobilières et modifient les processus de production au sein des entreprises : ces processus, qui étaient horizontaux, se « verticalisent ».

Une tendance lourde, mais multiforme

La trajectoire des activités industrielles et artisanales est différente d'une agglomération à l'autre : globalement, elles se développent, se maintiennent, se délocalisent vers la périphérie ou disparaissent. Quelle que soit la situation des exemples présentés lors de cette journée-conférence, les forces du marché tendent à spécialiser les territoires, à séparer les fonctions. Il faut une volonté publique claire, appuyée parfois par les industriels eux-mêmes et la population, pour maintenir une certaine mixité sociale et fonctionnelle au cœur des agglomérations.

Cette recherche de mixité répond à des objectifs comme l'animation urbaine, la pédagogie sociale, le développement économique, l'identité et le marketing territorial. Des solutions originales, intimement liées au génie des lieux, ici comme ailleurs, témoignent de l'esprit créatif des gestionnaires du territoire. Ainsi, l'industrie et l'artisanat peuvent se maintenir au cœur des agglomérations et contribuer à la mixité urbaine. ✨

Pierre Yves Delcourt est urbaniste membre de la Fédération suisse des urbanistes (FSU). Il détient un baccalauréat en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, un DESS de l'Institut d'urbanisme de Paris et un master en administration publique de l'Université de Lausanne. En 2010, il a fondé son bureau-conseil, IDEA-LINK SARL. En 2012, il a été élu président de la Fédération suisse des urbanistes, section romande. Il agit comme correspondant d'*Urbanité* en Europe.





Marine Parade a été le plus important projet de développement du Housing Development Board (HDB) construit sur des remblais sur la mer. Le quartier compte aujourd'hui 25,000 habitants.

Le logement public à Singapour

À Singapour, le visage du logement public détone avec l'idée qu'on s'en fait au Québec. Le logement public n'est pas exclusivement destiné aux ménages à faible revenu puisque 82 % de la population singapourienne trouve à s'y loger. Le logement public fait donc partie intégrante du paysage urbain de la Cité-État. Coup d'œil sur un modèle de production de l'habitat urbain qui a façonné le visage de ce petit pays d'Asie du Sud-Est.

» JONATHAN DENIS-JACOB

Au cours des dernières décennies, Singapour a connu un essor économique et social spectaculaire. Ce pays de 5,3 millions d'habitants, dont le territoire insulaire s'étend sur à peine 710 kilomètres carrés, s'est fait connaître dans le monde entier comme un modèle de réussite en matière de développement urbain. Depuis son indépendance en 1965, Singapour a introduit une série de politiques urbaines novatrices qui ont connu un succès remar-

quable. Mentionnons notamment le contrôle du nombre de voitures privées, le système de péage urbain et un système unique de logement public qui loge maintenant 82 % de la population.

HDB, bâtisseur de Singapour

Le *Housing Development Board* (HDB), l'agence responsable du stock de logements publics, a été créé en 1960 alors que sévissait une sévère crise du logement. Lors de sa création, à peine 9 % de la population vivait dans le stock public de logements¹. Les bidonvilles,

dans lesquels la population s'entassait dans des conditions hygiéniques et sociales difficiles, constituaient alors la principale forme de production de logement. Le gouvernement donna à HDB la mission de résoudre les problèmes de logement de l'île.

La mission de HDB est, d'une part, d'assurer la production et la gestion du stock selon les besoins actuels et futurs de la population et d'autre part, de construire des milieux de vie dynamiques selon les principes du développement durable.

¹ Housing Development Board, Site Web officiel : www.hdb.gov.sg. Consulté le 15 décembre 2012.

Mais le rôle de HDB dépasse largement celui de constructeur résidentiel. Avec une rareté du sol grandissante et la deuxième densité de population la plus élevée au monde après celle de Monaco avec 17 250 habitants au kilomètre carré, la planification de l'occupation du sol constitue une priorité nationale de premier ordre. L'agence agit en fait en tant que planificateur des quartiers résidentiels de la Cité-État.

Les appartements HDB sont situés dans des « *Estates* », des quartiers planifiés de 4 000 à 6 000 logements où se trouve une gamme complète d'équipements publics (écoles, cliniques, centres communautaires et sportifs), de services de proximité (offres commerciales locales, marchés publics, temples, etc.) ainsi que des espaces publics extérieurs. L'objectif visé est que les résidents aient accès aux services essentiels au sein même de leur quartier. L'autosuffisance des quartiers est un des principes fondamentaux de la philosophie de planification des quartiers de HDB. Chaque quartier s'inscrit dans un réseau hiérarchique d'offres commerciales et de services à l'échelle de l'île.

Les complexes d'habitation de HDB adoptent une forte densité d'occupation du sol, permettant de soutenir une masse critique de services locaux ainsi qu'un service performant de transport collectif. Singapour n'a d'ailleurs d'autre choix que de se doter de milieux de vie denses : son territoire est grandement limité et sa population continue à croître à un rythme soutenu. La Cité-État est d'ailleurs un des seuls pays au monde dont le territoire a crû de manière considérable sans l'acquisition de territoires étrangers cours des dernières décennies. Le pays a plutôt mis sur la construction de remblais sur la mer afin de combler ses besoins territoriaux; le territoire a crû de 130 km² (18 %) depuis les années 1960, dont la majeure partie a été utilisée pour la construction de logements publics.

Par ailleurs, la rareté croissante du sol stimule l'innovation dans le design des nouveaux projets de HDB. Par exemple, le projet Pinnacle@Duxton a mérité de nombreux prix internationaux pour le design imaginaire des espaces aériens de ses espaces publics et récréatifs, y compris deux « jardins aériens » de 500 mètres de longueur aux 26^e

et 50^e étages qui servent de pistes d'entraînement et de promenade pour les résidents du complexe.

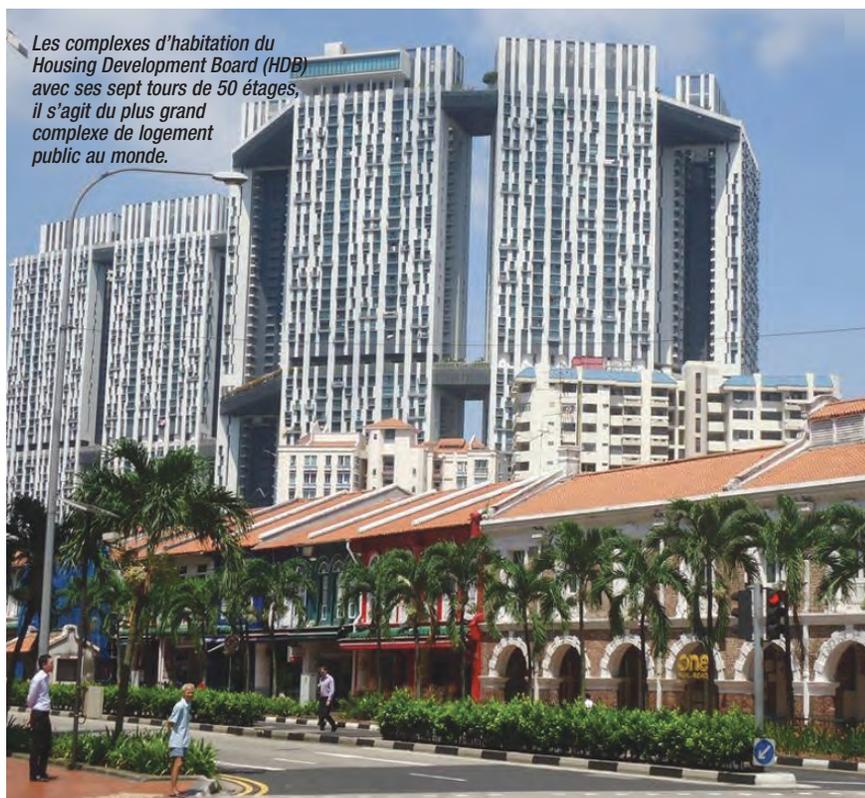
Modes de tenure, de financement et de subventions

Le modèle de production de logement public de HDB s'appuie sur un ensemble complexe de mécanismes et de règlements, notamment en matière d'acquisition, de financement hypothécaire, de subventions, de vente et de revente, etc. Les modalités suivantes sont déterminantes dans le fonctionnement du modèle HDB

Le modèle HDB mise principalement sur la propriété. En effet, environ 95 % des ménages du stock HDB sont propriétaires de leur logement, alors que 5 % en sont locataires². Les logements en propriété sont « vendus » aux ménages sous la forme d'un bail emphytéotique de 99 ans. Le titre de tenure est donc un droit d'occupation plutôt qu'un véritable titre de propriété.

Le mode de financement des appartements HDB a contribué à assurer l'accessibilité au stock pour les ménages de tous les niveaux socio-économiques. Tous les Singapouriens avec un revenu doivent cotiser à un régime d'épargne obligatoire appelé le Central Provident Fund (CPF), similaire à un REER canadien, qu'ils peuvent utiliser avant la retraite pour les dépenses de santé, d'éducation et de logement. Les paiements du prêt hypothécaire, à un taux d'intérêt préférentiel garanti par le gouvernement, sont effectués proportionnellement au revenu du ménage à même le compte CPF, un fonds à l'abri de l'impôt. À cela s'ajoutent des subventions gouvernementales pour couvrir la mise de fonds initiale. Ces subventions sont modulées en fonction des caractéristiques des ménages afin d'assurer l'accès au logement pour tous les niveaux socio-économiques. Les ménages à faible revenu, ceux gagnant moins de 5 000 \$ par mois jouissent d'un généreux appui financier.

Certaines aides au logement accordées par le gouvernement s'inscrivent par ailleurs dans des politiques publiques aux objectifs plus larges de natalité et de santé publique. C'est le cas notamment des suppléments pour familles avec enfants (afin de faire grimper le taux de natalité du pays, un des plus bas



Les complexes d'habitation du Housing Development Board (HDB) avec ses sept tours de 50 étages, il s'agit du plus grand complexe de logement public au monde.

DENIS-JACOBS

2 Chun Wah, Fong, *50 Years of Public Housing in Singapore*. Housing Development Board.

« ...environ 95% des ménages du stock HDB sont propriétaires de leur logement... HDB mise sur le maintien de la mixité sociale et ethnique au sein de son stock [...] »

au monde) ainsi que pour les ménages demeurant à proximité de leurs parents (afin d'encourager la prise en charge des parents par les enfants).

Mixité sociale et ethnique

HDB mise sur le maintien de la mixité sociale et ethnique au sein de son stock. Tous les milieux socio-économiques y sont représentés. L'agence assure une mixité sociale en proposant diverses gammes de logements, dont la taille varie entre un studio d'une chambre à des logements familiaux de cinq chambres à coucher. Au cours des dernières années, HDB a introduit les « condominiums exécutifs », des logements haut de gamme dont les standards de qualité et de confort se rapprochent de ceux du marché privé, lequel est hors de portée pour une majorité de Singapouriens.

De plus, HDB maintient de stricts quotas ethniques afin de préserver le caractère multiethnique et de prévenir la ségrégation ethnique au sein de son parc de logements. Chaque complexe résidentiel doit respecter un quota pour chacun des quatre principaux groupes ethniques de Singapour selon leur poids dans la population nationale (environ 70% d'ethnicité chinoise, 15% d'ethnicité malaise, 5% d'ethnicité tamoule et 10% d'autres ethnicités, notamment d'étrangers).

Un demi-siècle de succès remarquable, mais des critiques grandissantes

Les résultats du modèle HDB après à peine un demi-siècle d'existence sont remarquables. La Cité-État compte maintenant un taux d'accession au logement parmi les plus élevés et un

des plus faibles taux d'itinérance au monde. De plus, le modèle d'organisation physico-spatiale mis en place par HDB contribue grandement à maintenir le taux d'utilisation du transport collectif à environ 60% des déplacements quotidiens, un des plus élevés au monde³.

Toutefois, malgré ses succès indéniables, le modèle HDB fait maintenant face à des critiques grandissantes. Notamment, l'explosion des prix des appartements HDB au cours de la dernière décennie rend l'accessibilité au logement de plus en plus difficile pour les ménages à faible revenu. Également, la lourdeur et la rigidité du modèle sont peu adaptées aux changements sociétaux en cours (la réduction de la taille des ménages et le vieillissement de la population, notamment) ainsi qu'aux besoins de flexibilité grandissants des ménages. La faible place laissée au logement locatif au sein du stock est également une critique importante. La capacité à s'adapter à ces changements constituera sans aucun doute le défi de HDB alors que l'agence entame son deuxième demi-siècle d'existence. ✨

Jonathan Denis-Jacob est membre provisoire du *Planning Institute of British Columbia* (PIBC) et de l'Institut canadien des urbanistes (ICU). Il détient un baccalauréat en urbanisme de l'Université de Montréal et une maîtrise en études urbaines du Centre Urbanisation Culture Société de l'INRS. Il travaille comme consultant en urbanisme au sein de la firme *Coriolis Consulting Corp.* à Vancouver, en Colombie-Britannique. Il agit comme correspondant d'*Urbanité* pour l'ouest canadien, en poste à Vancouver.

3 Household Interview Travel Survey 2009, Land Transport Authority Singapore.

Urbanité est sur Facebook!

Pour avoir des nouvelles du monde de l'urbanisme, rejoignez-vous à la page Facebook d'Urbanité

www.facebook.com/pages/Urbanité/139158259470861



Étienne Gélinas 2010, Comp. 215, 60" x 60", www.etiennegelinas.com

Le design urbain : un champ de pratique de l'urbaniste?

Le design urbain est toujours revendiqué comme pratique spécifique à l'urbaniste, à l'architecte et à l'architecte de paysage. Pourquoi, ici au Québec, dissocions-nous souvent urbanisme et design urbain, alors qu'ailleurs au Canada ce n'est pas le cas? Avec la mise sur pied d'un programme de maîtrise en design urbain, est-on en train de professionnaliser un nouveau champ de pratique distinct de ces trois professions? Ou bien en sommes-nous arrivés à conclure que tout ce « tiraillement professionnel » est dépassé?

Après 50 ans de pratique professionnelle bien sonnée, *Urbanité* vous propose de jeter un certain éclairage sur la situation de notre profession en regard du design urbain.

Notre dossier débute par un retour dans le passé afin de tenter d'expliquer pourquoi nous dissocions souvent urbanisme et design urbain. Puis, un des membres fondateurs de la Conférence interprofessionnelle du design du Québec et de Mission Design nous livre ses réflexions sur les enjeux touchant les professions du design en général et plus particulièrement du rôle de l'urbaniste dans le processus de design urbain.

La parole est ensuite donnée à des membres d'organismes identifiés au design urbain, à des universitaires enseignant ce domaine de pratique et à des praticiens intervenant sur le terrain afin de connaître leurs perceptions des enjeux du design urbain au Québec.

Enfin, En parcourant ces textes, le lecteur pourra ainsi nourrir sa réflexion et déterminer si le design urbain est un champ de pratique de l'urbaniste. ✨

-
- » SERGIO AVELLAN, URBANISTE
 - » CLAUDE BEAULAC, URBANISTE
 - POUR LE COMITÉ ÉDITORIAL

Le design urbain, est-ce de l'urbanisme?

En ce 50^e anniversaire de l'Ordre des urbanistes du Québec, il est opportun de se poser la question de savoir si le design urbain fait partie intégrante ou non de l'urbanisme en tant que pratique professionnelle. Je crois que oui et c'est pourquoi j'estime qu'il importe de ne délaissé d'aucune façon la pratique du design urbain, ni de la laisser à d'autres, mais plutôt de s'assurer qu'elle est constamment associée à la pratique de l'urbanisme.

» SERGIO AVELLAN, urbaniste

Avant les années 40 et 50 au Québec, il n'est pas vraiment possible de parler d'une « pratique professionnelle de l'urbanisme », étant donné que les différents professionnels qui pratiquaient « l'urbanisme » n'avaient pas suivi une formation en la matière. Le début de la pratique professionnelle commence, à partir de ces années, avec nos urbanistes pionniers comme Blanche Lemco van Ginkel, Benoît Bégin, Jean-Claude La Haye, Harold Spence-Sales, Édouard Fiset, Jean Cimon pour n'en nommer que quelques-uns, lesquels avaient suivi des programmes universitaires spécifiques en urbanisme, majoritairement au Royaume-Uni, aux États-Unis et en France.

Une fois au Québec, en plus de leur pratique professionnelle, ils donnent des conférences, produisent des mémoires et rédigent des articles et des documents qui démontreront clairement que l'urbanisme est alors perçu comme du design urbain à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier, plutôt que comme de la planification à l'échelle d'une agglomération. Jean Cimon, directeur français de l'Association canadienne d'urbanisme, un des deux organismes les plus influents de l'époque avec le Bureau de la recherche et de l'urbanisme de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), dit que son association considère l'urbanisme comme « la science de l'aménagement de l'espace en vue d'assurer le bien-être des populations »¹. Ainsi, pour cet organisme, l'intervention

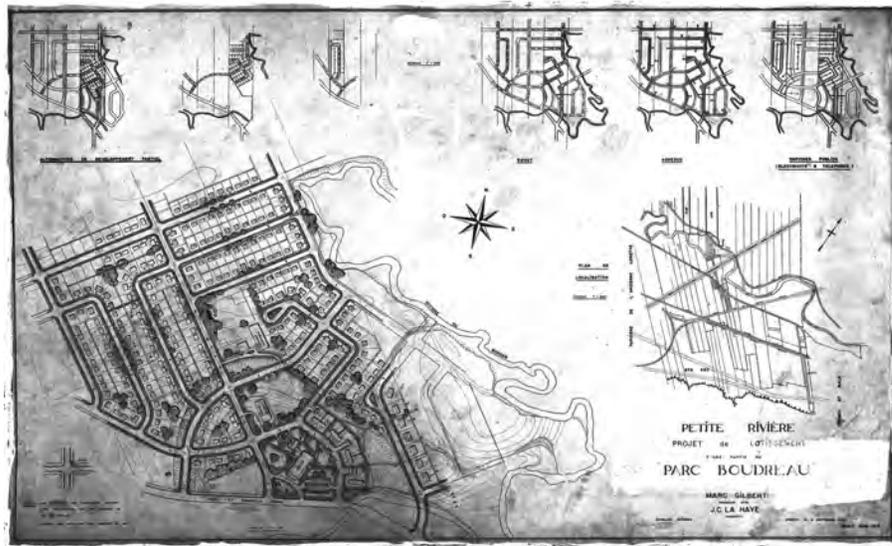


Figure 1

physicospatiale est l'essentiel de l'urbanisme plutôt que la planification d'un territoire. Cette perception se vérifie aussi dans la nature des publications qui émanent de ces organismes; parmi les plus importantes, on peut mentionner : *Comment subdiviser pour le développement résidentiel*², *Supplément deux sur le design de l'habitation*³, *Principes des petits ensembles résidentiels*⁴ et *L'urbanisme : chimère ou pain quotidien*⁵. Dans ces écrits, il est surtout question de nouveaux types de subdivisions des grands lots d'origine, de la forme, de l'organisation et du contenu des îlots ainsi que de la spécialisation et de la configuration des rues. Il s'agit alors clairement de proposer de nouveaux modèles pour concevoir l'organisation spatiale afin de rompre avec la trame classique en damier que forme la

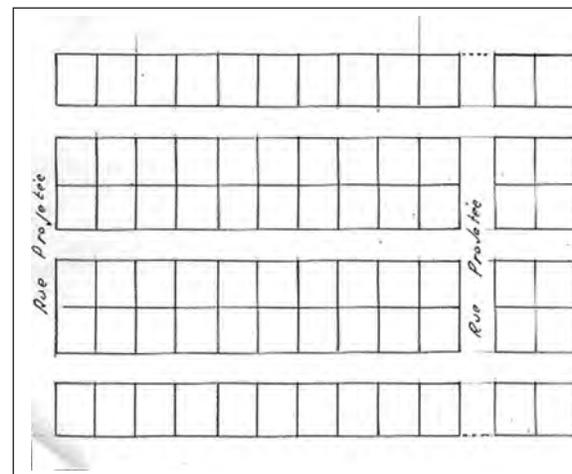


Figure 2

disposition rectiligne des lots et des îlots, de même qu'avec la prédominance traditionnelle de la grille de rue orthogonale sur laquelle s'alignent les bâti-

1 Cimon, Jean (1949). « L'Association canadienne d'urbanisme ». Dans *Pour une politique d'urbanisme*. Coll. « Bulletins d'éducation populaire ». Sainte-Foy : Service extérieur d'éducation sociale de l'Université Laval, 38 pages.

2 Spence-Sales, Harold (1950). *Comment subdiviser pour le développement résidentiel*. Ottawa : Association canadienne d'urbanisme, 36 pages, plans, graphiques.

3 Association canadienne d'urbanisme (1952). « Supplément deux sur le design de l'habitation ». *Revue canadienne d'urbanisme*, novembre, numéro hors série de la revue. [Le Supplément a été produit par la SCHL.]

4 Société centrale d'hypothèques et de logement (1954). *Principes des petits ensembles résidentiels* : Société centrale d'hypothèques et de logement, dessins et graphiques.

5 La Haye, Jean-Claude (1955). *L'urbanisme : chimère ou pain quotidien*. Ottawa : Association canadienne d'urbanisme, 7 pages.

6 Bardet, Gaston (1947). *L'urbanisme*. Coll. « Que sais-je? ». Paris : Presses universitaires de France, 135 pages.

7 Archives de l'Université du Québec à Montréal. Fonds Jean-Claude La Haye, 63P1/196 à 200 (11.00).

ments, souvent à la ligne « avant zéro ».

Bien entendu, la pratique physico-spatiale prévalait en conséquence dans le travail des firmes privées d'urbanistes qui commençaient à voir le jour dans ces années. Celles-ci produisaient des plans de concept, des plans d'aménagement et des documents graphiques d'accompagnement visiblement influencés par cette nouvelle littérature pour urbanistes professionnels, qui promouvait l'idée de développer une « science de l'organisation des masses sur le sol »⁶. Par exemple, la figure 1⁷ montre le travail de la firme La Haye et Gilbert réalisé en 1954 pour la conception d'un développement résidentiel de basse densité, le Parc Boudreau, qui prend parti pour une grille de rues moderne reproduisant plusieurs des modèles qu'on retrouve dans les publications précitées et que nous connaissons bien aujourd'hui, contrairement à la figure 2⁸ qui illustre le même projet (lot 2401 seulement), mais semblable aux subdivisions convenues, purement rectilignes et sans exploration créative, qui étaient conçues par des

leurs premiers pas à la même époque, mais n'avaient pas encore pris autant d'importance.

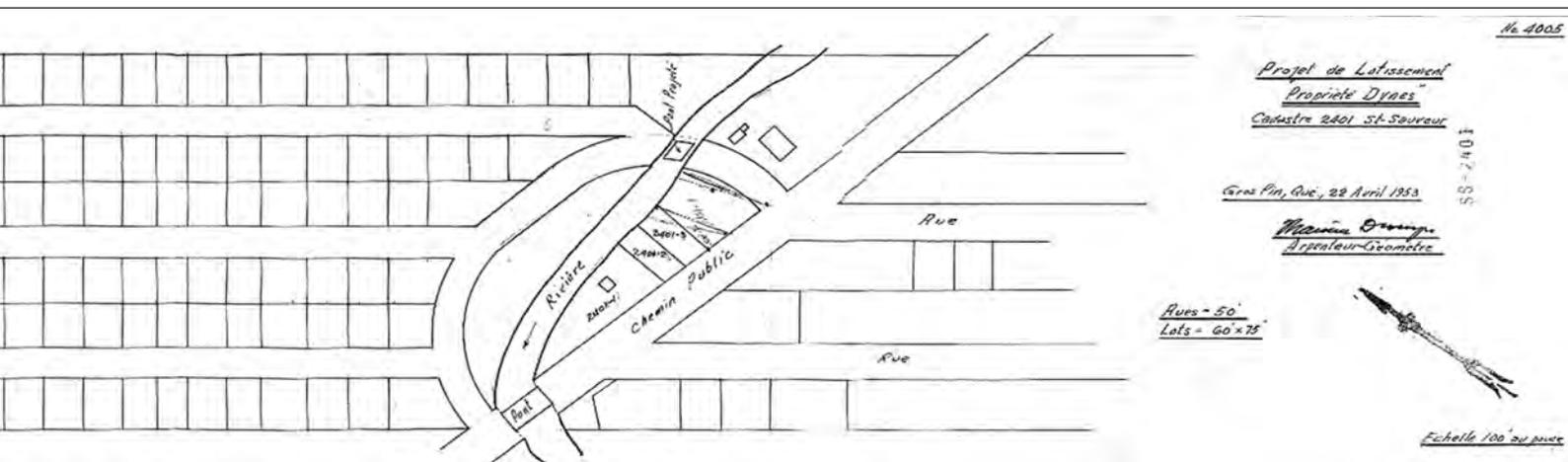
Vers la planification

Pour certains urbanistes pionniers, « l'esthétique » des nouveaux développements résidentiels de même que celle des interventions dans le tissu urbain existant, malgré qu'elles soient conçues avec l'aide de nouvelles connaissances et techniques de design, n'étaient plus suffisantes pour garantir l'avènement d'une ville agréablement édifée qui se développe de manière harmonieuse.

En 1959, dans un mémoire destiné à une enquête nationale sur le développement de l'habitation, Jean Cimon commente ainsi la croissance rapide qu'avait connue la ville de Sainte-Foy : « Cette croissance urbaine spectaculaire se continue tous les jours sans qu'aucun plan d'urbanisme ne vienne la diriger de façon harmonieuse »⁹. Sensiblement dans les mêmes années, à Montréal, les projets urbains comme l'autoroute surélevée qui était projetée dans l'axe de la

vail, le Québec avait besoin de former ses urbanistes.

Forcément, le premier programme universitaire de formation en urbanisme, celui de l'Université McGill en 1947, était axé sur le design urbain (*Physical planning*). Cette situation et le désir de sortir les connaissances en urbanisme du cadre esthétique et opérationnel expliquent, entre autres, la forte volonté des instigateurs du premier programme universitaire francophone d'urbanisme de faire en sorte qu'il contienne des notions provenant des sciences sociales et des sciences économiques. C'est ainsi que depuis un moment à Québec des rencontres avaient lieu entre les milieux professionnel et universitaire afin de demander une école d'urbanisme à la Faculté des sciences sociales de l'Université Laval, alors que des cours d'urbanisme étaient offerts à sa Faculté d'arpentage et de génie forestier. Plus tard, la Faculté des sciences sociales de l'Université de Montréal qui dispensait déjà des cours en la matière fut priée d'en augmenter le nombre. Cela nous



professionnels n'ayant pas suivi de formation en urbanisme.

Cette période de la pratique urbanistique dominée par le design urbain fut de courte durée. En effet, elle fut rapidement rattrapée par la planification urbaine, puis par la réglementation d'urbanisme, lesquelles avaient déjà fait

rue de la Commune et les développements domiciliaires de la Coopérative d'habitation de Montréal poussent certains, comme Blanche Lemco van Ginkel et Jean-Claude La Haye, à demander une vision urbaine plus large qui serait soutenue par un travail préalable de recherche et d'analyse urbanistiques¹⁰. Afin de réaliser ce tra-

indique qu'à l'aube de la formation francophone des premiers urbanistes au Québec, il était désiré que cet enseignement donne une grande place à la planification urbaine, champ qui puise davantage ses connaissances et ses méthodes dans les sciences sociales et économiques.

8 Greffe de l'arpenteur-géomètre Maurice Drouyn chez l'arpenteur-géomètre Gilles Bellemare à Québec.

9 Cimon, Jean (1959). « L'environnement domiciliaire à la périphérie de la ville de Québec ». *Architecture, Bâtiment, Construction*, volume 14, numéro 164, pages 44 à 47.

10 Boisvert, André (2003). « Conversation avec des pionniers et pionnières de l'urbanisme au Québec ». *Urbanité*, numéro de novembre, pages 7 à 12. Choko, Marc H., Collin, Jean-Pierre et Germain, Annick (1987). « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie ». *Revue d'histoire urbaine*, volume 15, numéro 3, pages 243 à 253.

Par contre, comme mentionné dans le document *L'Institut et l'urbanisme au Québec : 1961/62-2001/02*¹¹, il ne faut pas croire que cette vision faisait consensus auprès de tous les instigateurs, ce qui explique qu'à son ouverture en 1961, l'Institut d'urbanisme releva directement de l'organisme qui le créa : la Commission des études de l'Université de Montréal. Cette nouvelle unité d'enseignement supérieur vint loger dans la Faculté des sciences sociales, mais sans que cette dernière la dirige, et l'Institut ne fut pas non plus regroupé avec une école d'architecture, d'architecture de paysage, du bâtiment et des arts industriels comme d'autres instigateurs le proposaient¹². Il y avait au moins une chose sur laquelle la majorité s'entendait : l'urbanisme est un domaine de recherche. D'ailleurs, on employa le terme Institut et non École.

Et maintenant, 50 ans plus tard?

Force est de constater que le consensus sur la nature de la pratique, plus physico-spatiale ou plus socio-économique, n'est pas encore atteint depuis la création de l'Institut. En effet, il n'est pas

rare de voir dans des articles, dans des annonces de firmes, lors de conférences ou autres événements, les termes « design urbain » et « urbanisme » être détachés l'un de l'autre au lieu que le premier soit automatiquement inclus dans le deuxième. Ces situations illustrent que la définition de la pratique de l'urbanisme est encore imprécise pour les membres de notre communauté d'urbanistes et pour le public en général. C'est d'ailleurs aussi un des éléments qui ressort d'une étude de l'Ordre réalisée en 2003¹³.

En attendant l'atteinte d'un certain consensus, il est permis de penser que nous avons trop associé l'urbanisme aux sciences sociales et économiques. N'est-il pas vrai, en effet, que nous voyons davantage notre profession comme étant destinée à composer des orientations de développement et à rédiger des normes urbaines de contrôle, plutôt que comme étant destinée à concevoir des plans d'organisation des lots et des îlots et du cadre bâti complet, conformément aux pratiques dominantes dans les années 50?

À preuve, en janvier 1993, l'OUQ présentait un mémoire au ministre responsable des ordres professionnels (corporations professionnelles à l'époque) afin d'obtenir des actes réservés pour les plans d'urbanisme, les schémas d'aménagement et les règlements. Encore plus récemment, en avril 2011, à la page 29 du mémoire que nous déposons à la Commission de l'aménagement du territoire sur l'avant-projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme, nous demandions d'obtenir des actes réservés relatifs à la planification et à la réglementation.

Dans aucun des deux exemples, il n'est question de demander des actes réservés en matière de design urbain. En ce 50^e, je crois personnellement qu'il serait temps de penser à le faire et, conséquemment, de reprendre la discussion sur la demande d'actes réservés pour notre profession. ✨

Sergio Avellan est urbaniste à l'Arrondissement de La Cité-Limoilou, Ville de Québec

11 Beaudet, Gérard et al. (2004). « L'Institut et l'urbanisme au Québec : 1961/62-2001/02 ». Dans *L'Institut d'urbanisme 1961-1962 à 2001-2002. Un urbanisme ouvert sur le monde*. Coll. « Trames ». Montréal : Éditions Trames, 235 pages.
 12 La Haye, Jean-Claude (1982). « Conférence de J.C. La Haye lors du 20^e anniversaire de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal ». Dans *Colloque du 20^e anniversaire de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal* (16 avril 1982). Montréal : Université de Montréal.
 13 Béland, Huguette et al. (2003). *Portrait de la pratique en urbanisme et en aménagement du territoire. Perspectives et actions pour la soutenir*. Rapport final. Montréal : Ordre des urbanistes du Québec (Comité Urbanisme, aménagement du territoire et emploi), 64 pages.



Besoin de références ?

.....

Demandez à nos clients !

La Personnelle a obtenu

« la cote de satisfaction de la clientèle la plus élevée parmi les assureurs auto au Québec » en 2013 selon J.D. Power.



Ordre des Urbanistes du Québec



laPersonnelle
Assureur de groupe auto, habitation et entreprise

Obtenez votre soumission Personnelle

1 888 476-8737 | lapersonnelle.com/ouq

La bonne combinaison.

La Personnelle désigne La Personnelle assurances générales inc. La Personnelle, assurances générales inc. a reçu la note la plus élevée parmi les sociétés d'assurance automobile au Québec dans le cadre de l'étude de J.D. Power portant sur la satisfaction des titulaires de police d'assurance automobile en 2013 au Canada. Cette étude est basée sur 11 257 réponses évaluant 12 sociétés d'assurance au Québec et mesurant la satisfaction des consommateurs quant aux sociétés d'assurance automobile. Les résultats de l'étude sont basés sur la satisfaction et l'expérience des consommateurs au cours des mois de février et mars 2013. Votre propre expérience peut différer. Visitez le site jdpower.com.

32 URBANITÉ | HIVER 2014

Design urbain

ENTREVUE AVEC CLAUDE BEAULAC, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Dans le cadre du dossier sur le design urbain, *Urbanité* rencontre le directeur général de l'Ordre des urbanistes du Québec sur la façon dont l'Ordre voit l'évolution du design urbain par rapport à la pratique de l'urbanisme.

» Propos recueillis par **URBANITÉ**

Urbanité – Au cours des dernières années, la pratique de l'urbanisme fait plus de place à l'urbanisme de projet. Du coup, le design urbain semble avoir gagné en importance, notamment aux yeux du public.

Comment l'OUQ voit-il cette évolution?

Plusieurs facteurs expliquent, selon moi, cette montée en importance du design urbain. Premièrement, force est de constater que les questions touchant l'urbanisme en général font de plus en plus l'actualité, car les gens sont sensibles à la qualité de leurs milieux de vie et de leur environnement naturel et bâti.

D'autre part, les acteurs des domaines comme la santé publique, les transports, l'environnement, l'économie ou la sécurité publique, notamment, interpellent de plus en plus les urbanistes. Après avoir constaté que leurs activités sont indissociables de la ville et du territoire, ils constatent que de nombreuses solutions aux enjeux auxquels ils sont confrontés dépendent de la planification et de l'aménagement du territoire. Or, les solutions à développer passent nécessairement par un processus de conception, par un processus de design. Dans ce sens, le design urbain, comme processus d'élaboration des interventions en urbanisme, gagne donc en importance.

Enfin, je crois que les nombreuses activités de valorisation des diverses professions du design en général, dont évidemment le design urbain, menées depuis plusieurs années par le Bureau Design Montréal et par Mission Design, portent leurs fruits.

L'OUQ a-t-il une position publique en regard du design urbain?

Au niveau canadien, les organismes professionnels nationaux représentant les architectes, les architectes paysagistes et les urbanistes ont déjà convenu que le design urbain est un champ multidisciplinaire et partagé. Rappelons d'ailleurs que contrairement aux architectes et architectes paysagistes, les urbanistes détiennent, pour la majorité, une formation multidisciplinaire (très souvent dans ces domaines d'ailleurs), qui les rend plus aptes à travailler aux différentes échelles du design urbain.

Les urbanistes sont-ils conscients qu'ils font du design urbain?

Est-ce que déterminer des normes ou des critères conditionnant la conception, la construction et l'aménagement de projet urbain fait partie intégrante du processus de design urbain?

Est-ce que la négociation des paramètres d'acceptabilité publique d'un projet fait partie du processus de design urbain?

À ces questions, je réponds oui.

La ville est un objet complexe qui n'est pas le résultat d'un acteur unique qui en contrôle la production. Au contraire, les acteurs urbains sont multiples et agissent avec une grande indépendance. Le processus de design urbain est donc un processus de convergence des intérêts et des besoins où il faut maîtriser les multiples dimensions esthétiques, fonctionnelles, économiques, sociales, culturelles et environnementales.

Or, l'urbaniste a cette capacité de gérer la complexité et, par ses qualités de médiateur, de dégager des consensus sur le projet à réaliser. À cet égard, l'urbaniste est certainement le plus qualifié pour la gestion du processus de design urbain, que l'on nomme en anglais « *Urban Design Management* ».

Urbanité – Plusieurs professionnels se proclament les spécialistes du design urbain. Quelle est la position de l'OUQ face à ces affirmations?

Effectivement, il y a un certain engouement pour le design urbain, et plusieurs personnes, avec ou sans formation adéquate, se parent du titre de designer urbain. Ces personnes ont souvent tendance à réduire le design urbain à la production du paysage urbain ou à une simple extension de la pratique de l'architecture à l'échelle de la ville ou, comme certains le définissent, « à la face publique et urbaine de l'architecture ».

Pour moi, le design urbain est beaucoup plus que la production d'une forme urbaine. Je suis du même avis



1 Michel Max RAYNAUD et Pauline WOLFF; « *Design urbain : approches théoriques* », Volume 1 Approches historique et conceptuelle, Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier, Université de Montréal, Trames 2009, édition révisée 2012.

que Michel Max Raynaud et Pauline Wolff¹ qui indiquent qu'« il ne peut être question de limiter les acteurs du design urbain aux seuls producteurs de formes. Les populations, les groupes d'intérêts et les investisseurs ont la même légitimité dans le processus que les urbanistes, les architectes, les architectes paysagistes, les ingénieurs ou les designers. Il faut au contraire considérer qu'ils font tous partie du processus de design urbain. »

Urbanité – Avec la venue de l'Association du design urbain du Québec (ADUQ), l'Ordre prévoit-il assurer une plus grande promotion du design comme composante de la pratique professionnelle des urbanistes?

L'ADUQ est une association dédiée à mettre en valeur le design urbain au Québec et à inciter ceux qui le pratiquent (designers urbains, architectes, architectes paysagistes, urbanistes, designers de l'environnement, designers industriels, artistes, ingénieurs, etc.) à échanger et à tisser des liens. L'approche de design urbain préconisée par cette association est axée sur les techniques de conception de la forme urbaine.

Comme je l'ai souligné précédemment, le design urbain ne se limite pas à la production de la forme urbaine. Il s'agit d'un processus où interviennent de multiples professionnels et acteurs socio-économiques. Or, l'urbaniste est très certainement l'un des plus qualifiés pour gérer un tel processus.

En fait, c'est cela qui distingue les urbanistes. Ils sont à la fois aptes à travailler sur la production de la forme et sur la gestion du processus de design urbain.

Urbanité – Est-ce que l'Ordre croit qu'il importe, après 50 ans de pratique professionnelle, de s'asseoir avec les autres ordres (architecture, architecture de paysage et ingénierie) afin de tracer les limites des échelles d'intervention en ce qui concerne la responsabilité de l'élaboration des concepts d'aménagements.

Ce « tiraillement professionnel » est dépassé et il faut s'activer à briser les silos professionnels. Tant mon expérience professionnelle que mes échanges avec les designers de divers horizons m'ont convaincu que le design urbain nécessite une équipe multidisciplinaire où les professionnels se « marchent sur les pieds » et, par le rejet des barrières disciplinaires, arrivent à mieux comprendre les enjeux et à travailler ensemble à faire converger les intérêts et les besoins identifiés des parties prenantes vers une solution opérationnelle et optimale.

Urbanité – Quelles sont les initiatives entreprises par l'Ordre pour valoriser le rôle de l'urbaniste en matière de design urbain?

L'Ordre prend une part très active à plusieurs initiatives ainsi qu'au sein d'organisations multidisciplinaires avec

cette volonté de briser les silos professionnels et de favoriser une meilleure compréhension et des échanges fructueux entre les différentes professions du design, de l'aménagement et du génie.

La création, en 2005, de la Conférence interprofessionnelle du design du Québec (CIDQ) résulte du rapprochement réalisé au sein de l'Institut Design Montréal au début des années 2000. Elle regroupe les associations et ordres professionnels du Québec oeuvrant dans les différents domaines reliés au design (design industriel, design graphique, design d'intérieur, architecture, architecture du paysage et urbanisme). La CIDQ constituait une première réponse à ce besoin de rapprochement des professions en vue d'accroître la collaboration interprofessionnelle et multidisciplinaire.

La seconde réponse est la conclusion d'une longue démarche menée par la CIDQ et qui s'est conclue par la création de Mission Design en 2010, un organisme de concertation des intervenants des milieux du design et dédié à la valorisation du design, de l'architecture et de l'urbanisme. Mission Design a pour mandat de stimuler l'appropriation du design en tant que composante de l'innovation dans les entreprises et les organisations publiques au Québec. L'un des objectifs est de doter le Québec d'une véritable stratégie de développement par le design.

Plus récemment, en 2012, l'Ordre était impliqué dans la mobilisation collective des décideurs pour une gestion concertée des espaces publics dans le cadre du forum « Espace public : design, réseaux et innovation » organisé sous l'égide du Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU). Lors de cet événement débutait la première étape d'un dialogue d'ouverture en entérinant une « Déclaration de principes pour une gestion concertée des espaces publics ».

À titre de président du comité organisateur, j'expliquais alors que : « L'espace public se transforme et se complexifie sous la pression des modes de déplacement, de l'essor des technologies, de l'évolution des besoins sociaux et des enjeux économiques, et les décideurs qui partagent la volonté de contribuer à la qualité de l'aménagement urbain éprouvent d'énormes difficultés à trouver des solutions durables. Il est donc prioritaire de stimuler les discussions entre les décideurs et spécialistes afin de trouver des solutions pouvant concilier les fonctionnalités et assurer la sécurité, l'accessibilité, le confort, l'esthétique et l'identité de ces espaces ». ✨

Claude Beaulac, urbaniste, est détenteur d'une maîtrise en aménagement de l'Université de Montréal ainsi qu'une formation en médiation des conflits urbains du Consensus Building Institute & Lincoln Institute of Land Policy de Harvard. Il a œuvré pendant 25 ans à titre de consultant. Il occupe, depuis juin 2006, le poste de directeur général de l'Ordre des urbanistes du Québec, dont il fut le président de 2000 à 2006. Il est membre fondateur de la Conférence interprofessionnelle du Québec dont il fut le premier président. Il est également membre fondateur de Mission Design.

Le design urbain, volet oublié de l'urbanisme

Intervention tactique, art éphémère, aménagement d'espaces publics, ou conception de projets immobiliers? Le design urbain est aujourd'hui apprêté à toutes les sauces. Selon l'équipe d'urbanistes et d'architectes de Vivre en Ville, le design urbain n'est pas une discipline à part entière. Il s'agit plutôt d'un volet oublié de la pratique urbanistique qui se veut tout à la fois une démarche remettant les formes urbaines au cœur de la conception des milieux de vie, un exercice de composition de l'environnement bâti au service d'un projet d'urbanisme physicospatial, et enfin, une démarche multiscale visant à créer un morceau de ville à part entière.

» DAVID PARADIS, urbaniste

Les formes urbaines au cœur de la conception des milieux de vie

À une époque où les écoquartiers sont sur toutes les lèvres, Vivre en Ville a pu constater que les collectivités québécoises sont confrontées à un obstacle important qui les empêche de prendre le virage du développement urbain durable : celui de l'urbanisme fonctionnaliste. Malgré la connaissance de plus en plus approfondie que manifestent les professionnels québécois en ce qui a trait aux approches comme le *Smart growth* ou aux outils comme le *Form-based code*¹, force est de constater que le trait de crayon ne suit pas encore les principes dans la majorité des documents d'urbanisme.

Maintes municipalités continuent de croire que la conception d'un écoquartier peut résulter de la simple application d'une réglementation d'urbanisme élaborée a priori, par exemple à la suite du découpage d'un site en parcelles (lotissement), regroupées ensuite en zones affectées à une fonction particulière (zonage) et au sein desquelles les bâtiments sont tenus de respecter des normes uniformes (construction). L'écoquartier résulte plutôt de l'élaboration d'un projet urbanistique incarnant une vision claire en ce qui a trait aux milieux de vie bâtis, et par conséquent aux formes urbaines. Dans un tel cas, la réglementation d'urbanisme découle du projet, et non l'inverse⁴. Or, l'écoquartier n'est pas une fin en soi : c'est le développement urbain durable qui l'est. Cette démarche « du projet vers la

réglementation » devrait donc s'appliquer à l'ensemble de la ville et non uniquement aux écoquartiers.

Recentrer la pratique urbanistique autour des formes urbaines est une condition essentielle pour que les collectivités québécoises rompent avec l'urbanisme fonctionnaliste. Le projet de design urbain est une avenue prometteuse pour y parvenir. Une telle démarche, désormais courante en Allemagne et en Finlande, est d'ailleurs expérimentée par Vivre en Ville dans le cadre de l'élaboration de différents concepts de quartiers viables, comme celui du Domaine Kogan à Rivière-du-Loup.

Un exercice de composition au service de l'urbanisme

Mais le projet de design urbain est-il le propre de l'urbanisme ou de l'architecture? Il n'est probablement pas faux de dire que le design urbain cherche à tirer profit de l'expertise propre à chacune des deux pratiques. Cependant, plusieurs s'entendent, dans un esprit de chasse gardée, à réduire l'expertise de l'urbaniste à la seule gestion de règlements municipaux. De ce fait, on a nécessairement tendance à trouver davantage d'affinités entre le design urbain et la création architecturale.

Or, considérant l'objet sur lequel il porte, c'est-à-dire l'ensemble urbain, il serait imprudent de faire du design urbain un exercice d'architecture de la ville. On se risquerait alors à réduire cette dernière à la simple addition de bâtiments liés entre eux par des espaces publics. Une approche qui sous-entendrait que, pour créer la ville voulue, chacune de ses parties devrait être pensée, à l'image

d'un bâtiment, dans ses moindres détails : des espaces publics conçus pour des usages prédéterminés, un style architectural prédéfini pour les bâtiments, bref, une vision finie de la ville, mais peu propice à sa transformation, à l'évolution des besoins, aux changements de modes de vie, etc.

Ainsi, il ne suffit pas de créer un beau parc sur une friche pour voir renaître la ville autour d'elle : si elle est décontextualisée, l'intervention pourrait se limiter à une opération cosmétique, sans effet structurant à une autre échelle que celle du site, probablement très coûteuse pour la collectivité et sans réel intérêt pour ceux qui n'habitent pas à son pourtour.

Qu'est-ce qu'un écoquartier?

Un écoquartier est un modèle d'urbanisation qui assure la qualité de vie de ses résidents tout en permettant de réduire considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, durant sa construction et via le mode de vie de ses habitants². Réalisation d'une collectivité viable à l'échelle du quartier, il intègre « des considérations liées [à la mobilité], à la densité et aux formes urbaines, mais également à une meilleure mixité sociale et fonctionnelle avec la participation de la société civile »³.

1 Lire à ce sujet l'article de Nicolas Lavoie, « Une réglementation basée sur les formes urbaines » dans *Urbanité*, été 2013, page 46, https://sites.google.com/site/plurbanite/Urbanite_Ete2013_LowRes.pdf?attredirects=0&d=1

2 Vivre en Ville (2013). *Vers une charte des écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*, version bêta, p. 6, <http://vivreenville.org/publications/2013/vers-une-charte-des-ecoquartiers>

3 Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (France), *Qu'est-ce qu'un EcoQuartier : Le référentiel EcoQuartier*, 24 janvier 2011 (mis à jour le 4 juillet 2012), www.developpement-durable.gouv.fr/Referentiel-EcoQuartier.html

4 Vivre en Ville (2013). *Vers une charte des écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*, version bêta, p. 7, <http://vivreenville.org/publications/2013/vers-une-charte-des-ecoquartiers>



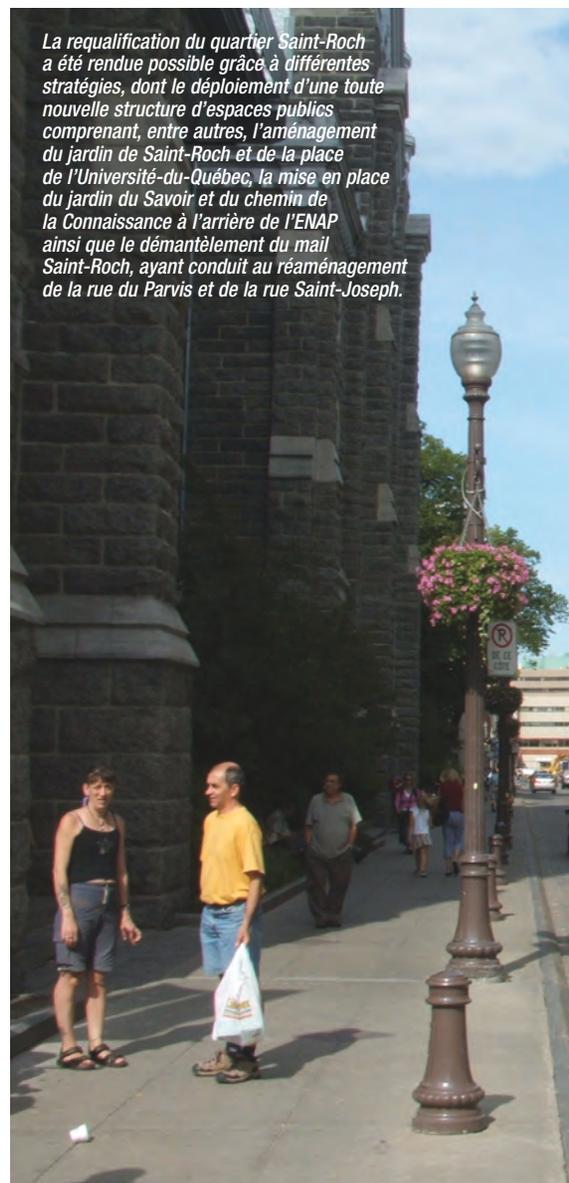
La Ville de Tübingen, en Allemagne, a fait du design urbain une étape incontournable de tout projet d'urbanisme. Depuis 1991, cinq quartiers modèles ont été conçus selon une telle démarche, dont Französisches Viertel, Loretto et Mühlenviertel.

VIVRE EN VILLE



Depuis les années 1980, la Ville d'Helsinki transforme en nouveaux quartiers les nombreuses et vastes friches entourant le centre-ville. À ce jour, plus d'une dizaine de nouveaux milieux de vie ont vu le jour – comme Pikku Huopalahti, Viikki et Vuosaari – en misant sur l'articulation fine des nouvelles formes urbaines, de la ville existante et de la nature environnante.

VIVRE EN VILLE



La requalification du quartier Saint-Roch a été rendue possible grâce à différentes stratégies, dont le déploiement d'une toute nouvelle structure d'espaces publics comprenant, entre autres, l'aménagement du jardin de Saint-Roch et de la place de l'Université-du-Québec, la mise en place du jardin du Savoir et du chemin de la Connaissance à l'arrière de l'ENAP ainsi que le démantèlement du mail Saint-Roch, ayant conduit au réaménagement de la rue du Parvis et de la rue Saint-Joseph.

Par exemple, le succès de la requalification du quartier Saint-Roch de Québec ne réside pas uniquement dans la qualité du jardin de Saint-Roch ou des bâtiments construits à ses abords, mais surtout dans le fait que cet ensemble sert de rotule à un nouveau réseau d'espaces publics permettant de repositionner le quartier avantageusement par rapport aux autres centralités de la ville. Ce

réseau n'aurait toutefois pas eu autant de force si ce n'avait été du démantèlement du Mail Saint-Roch, de la relocalisation de certaines institutions (Ville de Québec, Université Laval) et des programmes financiers mis en place pour attirer les entreprises privées.

Le succès d'un projet de design urbain n'est donc pas tant affaire d'architecture

ou d'aménagements paysagers, bien qu'ils y contribuent! Il est plutôt affaire de composition de l'environnement bâti⁵, soit d'articulation fine des formes urbaines souhaitables, non pas celles qu'on dit être demandées par la population, ni celles qu'on dit devoir mettre en place par principe, mais bien celles qui sont les meilleures possibles dans l'intérêt collectif, compte tenu du rôle particulier joué par le lieu concerné, de sa localisation et de son contexte, ainsi que des moyens à la disposition de la collectivité. Il est donc affaire d'urbanisme.

5 Vivre en Ville et Accès transports viables (2013). Réunir les modes : L'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable, coll. « Outiller le Québec », p. 16.



VIVRE EN VILLE

« ...si elle est décontextualisée, l'intervention pourrait se limiter à une opération cosmétique, sans effet structurant à une autre échelle que celle du site [...] »

Articuler les échelles pour créer un véritable morceau de ville

Plusieurs croient, à tort, que chaque pratique porte sur une échelle qui lui est propre : l'urbanisme sur l'échelle municipale, l'architecture sur celle du bâtiment et le design urbain sur celle du site. Selon une telle logique, le designer urbain – qui aurait l'avenir du site entre ses mains – aurait la responsabilité de lui trouver une vocation, à l'image de l'architecte cherchant à établir le programme de son bâtiment. Dès lors, c'est l'impasse, puisque cela suggère qu'un site a le potentiel de faire revivre la ville à lui seul, à condition qu'on y implante les activités et équipements appropriés. Le designer urbain souhaitant garantir le succès de son projet n'a alors d'autre choix que d'y mettre un peu de tout : habitation, commerces, emplois, équipements publics, etc. Cette prémisse conduit nécessairement à concevoir le projet de design urbain comme un microcosme de la ville et un lieu autosuffisant.

Or, les différentes parties d'une ville sont tout sauf indépendantes les unes des autres. Bien que l'objectif de créer des milieux de vie complets soit louable, son atteinte est vouée à l'échec si ledit milieu de vie est réduit à l'échelle du site et ne considère pas également ce qui existe déjà aux quatre échelles de la ville : l'agglomération, le quartier, la rue et le bâtiment. Autrement, les premières lignes d'un projet de design urbain seront à peine esquissées que ses chances de succès auront déjà été considérablement fragilisées.

À l'opposé, s'il s'inscrit dans un exercice de planification urbaine multiscalare, en étant précédé de l'élaboration d'un projet urbanistique définissant où la ville peut croître dans l'intérêt collectif, le design urbain peut être un atout de taille pour l'urbaniste qui souhaite illustrer selon quelles modalités cette urbanisation ou cette densification peut avoir lieu, et ainsi permettre aux citoyens de visualiser et de mieux comprendre les tenants et aboutissants du contenu d'un plan d'urbanisme. Ainsi conçu par l'urbaniste-designer, le projet de design urbain a toutes les chances de devenir un véritable morceau de ville, et non un corps étranger au sein d'un organisme fonctionnant selon ses propres règles. ☀

L'urbaniste David Paradis est directeur – Recherche, formation et accompagnement au sein de l'organisme Vivre en Ville.

L'ASSOCIATION DU DESIGN URBAIN DU QUÉBEC

Une plate-forme de partage d'information et d'expertise

Depuis 2012, une nouvelle organisation a fait son apparition dans le monde de l'aménagement du territoire, soit l'Association du design urbain du Québec (ADUQ), lancée à l'initiative de jeunes diplômés œuvrant en design urbain. L'objectif principal du regroupement est d'encourager l'excellence de la pratique dans ce domaine et de faire mieux reconnaître l'ensemble des compétences professionnelles de ses membres ainsi que leur apport aux collectivités. Active sur le Web et impliquée sur le terrain, à quels besoins répond cette association émergente et quel rôle joue-t-elle?

» JOSIANE DUFAULT, urbaniste

Le design urbain est un champ de pratique désormais enseigné au deuxième cycle dans trois universités au Québec. Il s'attarde à des enjeux particuliers tels que la création de milieux de vie durables et la participation publique dans la mise en œuvre de projets urbains. Il fait appel à ses propres méthodes d'analyse et outils d'intervention dans la conception de projets¹. Pour Geneviève Vachon, professeure à l'École d'architecture de l'Université Laval, le design urbain « occupe la charnière entre l'architecture et l'aménagement du territoire. Il s'intéresse à la face publique et urbaine de l'architecture, ainsi qu'à l'espace physique et tridimensionnel de la planification du territoire »².

L'ADUQ, organisme sans but lucratif basé à Montréal et à Québec, s'est donné la mission de faire reconnaître l'importance du design urbain et de devenir une véritable plate-forme de partage d'information et d'expertise de tous les professionnels de l'aménagement dont l'exercice est orienté sur la dimension collective de la ville : designers urbains, urbanistes, architectes, architectes-paysagistes, designers de l'environnement, designers industriels, artistes, ingénieurs, etc. Elle rassemble après un an d'existence près de 200 membres, dont seulement 16 % ont fait des études spécifiques en design urbain³. Le besoin d'une telle association se voit confirmé par le fait que 64 % de ses adhérents sont uniquement membres de l'ADUQ. Elle permet ainsi

de mobiliser autour du design une part de professionnels qui ne sont pas représentés par une association ou un ordre professionnel.

L'organisation comprend un conseil d'administration et un comité exécutif, auxquels s'ajoute le comité délégué de la région de Québec (où résident 16 % des membres). Trois comités permanents du conseil se partagent les responsabilités du fonctionnement, soit le volet orientation et financement, le volet visibilité et communication et le volet événements.

Promotion, réflexion et création

L'Association fait peu à peu son chemin dans la promotion d'une intervention urbaine responsable et innovante par sa présence soutenue sur le Web, par sa participation à des activités touchant le design urbain et par l'organisation de projets. Par exemple, elle se sert de son site Web (aduq.ca) et de sa page Facebook pour diffuser l'actualité relative au design urbain de façon critique; elle publie en outre un grand nombre de réalisations inspirantes pour le contexte québécois, veillant ainsi à un partage de connaissances ciblées auprès de ses membres.

Accordant beaucoup d'importance à la consultation publique dans l'élaboration de projets d'aménagement, l'organisme s'exprime dans les consultations, les charrettes et les débats publics. L'ADUQ porte un regard analytique sur les pro-



JEAN-MICHAEL SEMINARO PHOTOGRAPHE

Le concours Village éphémère a été mis sur pied par l'ADUQ pour révéler, par le biais d'installations éphémères, le potentiel de sites emblématiques montréalais.

1 Université Laval (2013). *Maîtrise en design urbain* [En ligne]. Dans www.arc.ulaval.ca/programmes/maitrise-design-urbain.html. Consulté le 7 septembre 2013.
 2 Denis Lemieux, *Imaginer, réaliser la ville du 21^e siècle : cahiers des bonnes pratiques en design*. Élaboré par Design Montréal, 2008.
 3 Données en date du 18 mars 2013 tirées du bilan annuel 2012 de l'Association du design urbain du Québec publié en avril 2013.



Cette installation interactive a été réalisée à l'occasion de l'édition 2012 du Park(ing) Day. L'événement annuel mondial réunit artistes, citoyens, élus, et organisations, visant à faire prendre conscience de la valeur de l'espace urbain occupé par les cases de stationnements. L'ADUQ y a pris part en lançant en partenariat avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) un concours et en primant les meilleures réalisations au Québec.

« L'ADUQ porte un regard analytique sur les projets et tente d'approfondir et d'enrichir le débat sur les enjeux qui touchent le design urbain. [...] »

jets et tente d'approfondir et d'enrichir le débat sur les enjeux qui touchent le design urbain. Depuis sa création, elle a publié quelques mémoires dans un processus formel de consultation public exigé par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Afin d'assurer son rôle rassembleur, elle a également pris part à plusieurs activités mises sur pied par d'autres organismes, comme l'atelier CAPS-ACÉAU, Lire Montréal et le Park(ing) day.

Par ailleurs, l'ADUQ organise des activités et des concours qui constituent pour ses membres de riches occasions de tisser des liens. Certaines activités sont récurrentes, telles que le 20 DU MOIS et la bourse universitaire, tandis que d'autres sont uniques comme le concours Nordicité, l'activité Village éphémère et les Saisons du design urbain à Québec. La réussite de ses initiatives réside dans leur diversité, permettant ainsi de rejoindre un bon nombre d'adhérents. Par exemple, le

20 DU MOIS consiste tout simplement à se réunir le 20 de chaque mois pour parler de design urbain de façon libre et conviviale dans une formule 5 à 7. Le concours Village éphémère invitait quant à lui à réaliser une installation permettant de révéler le potentiel de sites emblématiques montréalais⁴.

Après plus d'un an d'existence, l'ADUQ dispose d'une structure associative bien établie. Elle place maintenant au sommet de ses priorités d'élargir l'étendue de ses activités et d'enrichir sa programmation. C'est ainsi que l'organisme compte maximiser les occasions de rassembler ses membres autour de sujets actuels du design urbain. ✨

Josiane Dufault, urbaniste, est conseillère en design urbain à la Commission de la capitale nationale du Québec. Elle collabore au comité délégué de la région de Québec de l'ADUQ

⁴ Voir les photos de l'événement à : www.facebook.com/media/set/?set=a.448801451901084.1073741835.175146592599906&type=1

LA FORMATION UNIVERSITAIRE EN DESIGN URBAIN

Une complicité avec l'urbanisme et la recherche pour agir sur la ville durable

À l'heure des défis complexes pour aménager des villes « soutenables » (durables), la formation d'aménagistes éclairés doit viser à réduire l'écart entre science et pratique, et aussi entre les disciplines connexes de l'urbanisme et du design architectural et urbain. C'est le pari que relève le programme de maîtrise simultanée en design urbain et en aménagement du territoire de l'Université Laval², en misant sur la complémentarité, voire la complicité, de ces deux champs de pratique et de recherche. Étayée par les travaux du Groupe Interdisciplinaire de Recherche sur les Banlieues (GIRBa), la formation en design urbain s'appuie sur une approche transdisciplinaire qui vise à comprendre et à résoudre les problèmes d'étalement urbain, par un va-et-vient entre recherche, projets et processus collaboratifs d'aménagement. Cet article présente cette approche originale qui défie les confins disciplinaires en construisant des ponts entre connaissances empiriques et professionnelles, entre design et planification.



» GENEVIÈVE VACHON

Une formation de pointe pour comprendre, concevoir et agir

Souvent défini comme un champ de pratique intégrateur des savoirs, des compétences, des processus et des produits issus de l'architecture, de l'urbanisme et de l'architecture du paysage, le design urbain se situe à la charnière de ces disciplines pour orienter et matérialiser le projet urbain.³ À l'École d'architecture de l'Université Laval (ÉAUL), la consolidation d'une maîtrise en design urbain a coïncidé avec le développement conjoint de la recherche et de l'enseignement. Depuis 50 ans⁴, l'ÉAUL met de l'avant des démarches empiriques d'analyse des milieux bâtis, ainsi que des projets

urbains éclairés par ces résultats pour réparer et consolider les tissus urbains. La typo-morphologie a ainsi permis d'alimenter la connaissance des milieux urbains et suburbains, mais plus encore les manières d'y intervenir. La recherche sur les relations personnes-milieux a aussi développé des connaissances sur les pratiques et représentations pour alimenter la programmation urbaine et architecturale en adéquation avec de nouveaux besoins.

En prenant appui sur l'ensemble de ces recherches, le programme de maîtrise en design urbain porte une attention spéciale au potentiel de « transformabilité » durable de milieux dits ordinaires mis en évidence par le projet : banlieues aux

formes étalées et discontinues, paysages régionaux jugés banals et autres sites délaissés avec un potentiel de requalification à révéler.

Dans ce contexte, le design est à la fois mode d'intervention, compétence et moteur de production de connaissances. C'est ce dernier processus qui distingue l'architecture et le design urbain de l'urbanisme.

Urbanisme et design urbain, deux champs complémentaires⁵

Avant les années 60, l'urbanisme et l'architecture étaient deux disciplines aux visées fonctionnelles affirmées pour la ville et son cadre bâti. L'urbanisme s'est progressivement intéressé aux activités

1 C. Després dirige le programme de maîtrise en sciences de l'architecture qui offre la formation en design urbain (www.arc.ulaval.ca/programmes/maîtrise-design-urbain.html).

2 L'Université Laval permet une inscription simultanée à plus d'un programme, chacun menant à un grade. La maîtrise simultanée en design urbain et en aménagement du territoire se réalise en tandem sur 3 ans, et mène aux grades de M. Sc et M. ATDR (72 crédits plutôt que 90). Cette combinaison de formations (design urbain avec design de l'environnement, architecture, architecture du paysage ou ATDR) forme des aménagistes-designers aux profils variés qui répondront mieux aux demandes des milieux de pratique. Voir www.arc.ulaval.ca/programmes/maîtrises-simultanees.html.

3 Définition du design urbain, voir notamment : Lang, J (2007) « Afterthoughts : Urban design – field or discipline and profession? », dans Lang, J, *Urban Design : A typology of procedures and products*. London : Architectural Press ; Vernez-Moudon, A (1992) « A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know », *Journal of Planning Literature*, 6 (4) : 331-349.

4 Blais, M, Piché, D et Vachon, G (2010) « École d'architecture de l'Université Laval : Bâtie sur du solide », *Continuité*, 127 : 13-15.

5 Cette section s'appuie sur une publication du GIRBa : Després, C, Vachon, G, Fortin, A (2011) « The Quest for Sustainable Suburbs : Blurring Boundaries Between Architecture, Planning and Social Sciences », dans GUNI, *Higher Education's Commitment to Sustainability: From Understanding to Action*. GUNI Series on Social Commitment of Universities 4. Basingstoke, UK : Palgrave McMillan.

complexes de la ville moderne à travers les connaissances issues de disciplines comme la sociologie, l'économie et l'ingénierie. En se détachant de considérations « physiques », l'urbanisme rationaliste et stratégique s'est rapproché des cadres normatifs et du plan d'urbanisme en développant des outils et des documents d'intentions et d'orientations. En parallèle, les architectes se sont davantage intéressés au projet urbain et aux processus associés à la fabrique de villes.

Le design urbain s'est consolidé comme pratique à partir des années 60, à la rotule de l'architecture et de l'urbanisme. Cette pratique émergente a d'abord été considérée comme la branche vaguement urbaine de l'architecture située hors du terrain où les approches rationnelles et scientifiques se combinent à la planifi-



cation. Sa légitimité disciplinaire s'est affirmée à la lumière, notamment, du rôle que joue le design comme moteur légitime de production de connaissances qui requiert et revendique des compétences et des savoirs spécifiques, y compris l'intuition de même qu'une pensée originale et critique pour alimenter la création. Ensemble, ces savoirs et compétences contribuent à traduire et à matérialiser des problèmes complexes en solutions par le projet.

Plusieurs auteurs ont décortiqué le processus de design en expliquant cette orchestration de procédés intellectuels à la fois précis et vagues, systématiques et désordonnés, rationnels et créatifs.⁶ En ce sens, la nature même du design est interdisciplinaire puisque le projet nécessite l'apport de faits, de données, de contextes et de savoirs, et souvent à consulter plusieurs acteurs, pour aborder les nombreux angles d'un problème. Ce processus, toujours itératif, mise sur une

synthèse de l'information par des tests répétés autour d'une réponse formelle, en une succession de boucles. Ces hypothèses s'ajustent au fur et à mesure que la synthèse s'éclaircit, que la composition s'harmonise.

Les designers sont habitués à être bombardés d'informations, à être déstabilisés par l'apparent désordre des données et à naviguer dans l'incertitude, car ce sont des modes intellectuels et créatifs

féconds. Cette compétence s'acquiert et s'externalise dans une pratique dite réflexive qui porte un regard critique sur les apports créatifs dans le « faire »⁷. En ce sens, le dessin des formes (esquisses, maquettes ou modélisations 3D) est moins un produit pour communiquer qu'un ensemble d'outils pour concevoir et faire de l'ordre de manière explicite.

Au final, les designers urbains doivent s'appuyer sur les connaissances de



PHOTOS : GENEVIEVE VACHON

6 Voir Rowe, P (1991) *Design Thinking*. Cambridge, Ma : MIT Press ; Lawson, B (2001) *What Designers Know*. London : Architectural Press.

7 Schön, D (1983) *The Reflective Practitioner : How Professionals Think in Action*. NY : Basic Books. L'action de « faire le projet urbain » est un mode de raisonnement abductif basé sur l'intuition informée de ce que la réalité peut être, et qui se nourrit de connaissances pluridisciplinaires, mais produit en soi des connaissances originales et légitimes, de nature prospective, et contribuant à informer la décision territoriale.

« Une telle approche transdisciplinaire (le design collaboratif) pour comprendre des situations complexes⁸ fait appel à des modes de production de connaissances souples qui acceptent l'incertitude et reconnaissent les spécificités des contextes, tout en s'intéressant à des problèmes réels. [...] »



GENEVÈVE VACHON

pointe de domaines connexes pour tendre vers un développement durable : sciences de l'environnement, biologie, foresterie, sociologie, génie, bioclimatique, etc. Dans les 15 dernières années, un nombre grandissant d'étudiants en architecture et en aménagement de l'Université Laval ont fait des maîtrises simultanées pour approfondir leur formation. Ils profitent de ponts entre recherche et pratique pour devenir d'efficaces « traducteurs » de connaissances empiriques au sein de leurs futures équipes d'intervention.

La recherche transdisciplinaire pour former des aménagistes éclairés

Dans le programme de maîtrise en design urbain, le GIRBa et le Laboratoire de design urbain s'associent pour opérationnaliser ces allers-retours féconds entre design et recherche. Centré sur une commande du milieu, le Laboratoire teste des manières de collaborer entre les disciplines et avec les détenteurs de différents types de savoirs, de compétences et d'intérêts. L'hypothèse du design collaboratif repose sur l'idée qu'ensemble, les planificateurs (architectes, urbanistes, designers urbains et chercheurs en études urbaines) et les acteurs locaux détiennent des compétences complémentaires pour élaborer des projets porteurs pour la collectivité.

Une telle approche transdisciplinaire (le design collaboratif) pour comprendre des situations complexes⁸ fait appel à des modes de production de connaissances souples qui acceptent l'incertitude et reconnaissent les spécificités des contextes, tout en s'intéressant à des problèmes réels. Elle inclut et valorise

différents types de raisonnements (dont celui, pratique, des designers), mise sur la collaboration entre acteurs à toutes les étapes d'une recherche et s'oriente vers l'action en faisant des ponts entre les disciplines ainsi qu'entre la science et la pratique.

Avec la complexité des enjeux de la ville durable, les urbanistes, les designers urbains et les architectes s'entendent sur l'idée de bien comprendre les mesures d'adaptation des villes, que ce soit par des principes de bâtiments verts ou d'écoquartiers. Également, les processus démocratiques de planification demandent de comprendre les réactions de groupes d'intérêts bien informés pour mieux travailler de concert avec les citoyens. Aussi, dans les vingt dernières années, plusieurs recherches et expérimentations en urbanisme de collaboration se sont penchées sur les moyens de construire des consensus autour d'enjeux collectifs d'aménagement.

Par conséquent, la formation universitaire en design urbain vise à outiller les futurs aménagistes non seulement pour comprendre les problèmes « physiques » complexes, mais aussi pour imaginer des solutions à travers le projet. Combinée à une formation avancée en architecture ou en aménagement du territoire et développement régional, la formation universitaire en design urbain formera des professionnels en mesure d'enrichir la pratique de deux professions qui ont avantage à miser sur la complémentarité de leurs champs respectifs d'exercice. ✨

Geneviève Vachon, professeure de design urbain et Carole Després, professeure d'architecture, codirectrices du Groupe Interdisciplinaire de Recherche sur les Banlieues (GIRBa), École d'architecture de l'Université Laval, Québec

8 À ce sujet, voir Brown, V, Harris, J & Russell, J (2010) Tackling wicked problems through the transdisciplinary imagination. NY : Earthscan.



Tous designers?

Pour tenter de faire le lien entre les concepts théoriques, la formation et la pratique, Urbanité a choisi d'interroger trois urbanistes et une urbaniste stagiaire afin qu'ils nous présentent leur perception de l'urbanisme et du design urbain. À l'invitation du comité éditorial, Malaka Ackaoui, urbaniste émérite chez William, Asselin, Ackaoui et Associés Inc., Véronique Cadoret-Plamondon, urbaniste stagiaire chez ABCP Architecture Inc., Louis-Michel Fournier, urbaniste chez L'Atelier Urbain Inc. et Réal Lestage, urbaniste chez Daoust Lestage Inc. ont accepté de livrer leurs regards sur la pratique professionnelle en urbanisme et en design urbain.

» Propos recueillis par **PAUL ARSENAULT**, urbaniste

Urbanité – Depuis quelques années, la perception qu'a le public des urbanistes est qu'en plus de rédiger des plans et des règlements, ils planifient des places publiques, des infrastructures publiques vertes et l'intégration des bâtiments qui contribuent à créer ainsi des ambiances et peuvent constituer de grands ensembles. En quoi cette tendance influence-t-elle votre pratique?

Véronique Cadoret-Plamondon : Cette tendance influence grandement ma pratique puisque je suis à la fois future urbaniste et designer urbain. L'urbaniste organise les endroits où seront localisées les places publiques et les zones mixtes où commerces, bureaux et résidences vont cohabiter, mais lorsque l'on parle d'intégration des bâtiments, des ambiances créées, je crois que ces éléments font partie intégrante de la discipline en design urbain, où un travail est fait en étroite collaboration avec les architectes et les architectes de paysage.

Louis-Michel Fournier : Dans ma pratique, j'opère à différentes échelles : celle de la région, de la localité, du quartier ou de l'espace public. C'est certainement à l'échelle de ce dernier que nous pouvons influencer l'ambiance vécue. J'observe un retour de la pratique à la conception de l'espace urbain comme véritable expérience et lieu de vie, par opposition à l'approche infrastructure qui dominait dans les dernières décennies.

Cette tendance vers la recherche d'ambiance, exacerbée par l'implication citoyenne grandissante, est bénéfique, car elle amène de nouveaux enjeux dans le discours public. Je suis appelé à travailler sur des projets à échelle humaine et plus sensibles sur le territoire. Une intervention sur l'aménagement urbain, si elle est adaptée au besoin, n'est pas une dépense, mais bien un investissement aux retombées économiques et collectives tangibles.

Réal Lestage : L'urbaniste doit avoir une vision très large, être proactif et percevoir l'intervention dans une approche qui dépasse la planification du territoire réalisée à l'aide d'outils traditionnels tels que les plans et règlements. Dès le début de ma formation en urbanisme, je me considérais comme un praticien dans l'âme, j'avais le goût de réaliser des choses concrètes, de créer de toutes pièces un espace. Cette attitude permet de traduire des idées dans un résultat final en coordonnant de multiples intervenants dans la transformation de l'espace. C'est un défi important de garder l'orientation conceptuelle dans la réalisation du projet.

La transformation de la pratique s'est opérée, ou à tout le moins accélérée, par les interventions des élus. Certains ont choisi de mettre l'espace public au cœur de leurs préoccupations et, ce faisant, d'influencer les investissements privés qui s'y greffent par la suite. À titre d'exemple, le parc Saint-Roch mis de l'avant par Jean-Paul L'Allier, alors maire de Québec, a eu une influence directe et significative sur le renouveau du quartier tout entier, favorisant l'établissement de résidents et de locaux commerciaux. À Montréal, j'ai eu l'occasion d'intervenir sur le Quartier des spectacles, lequel traduit un choix politique significatif en matière d'espace public. Ce dernier a créé un lieu de rassemblement majeur contribuant au renouveau du quartier et incitant les gens à converger vers les espaces centraux.

Malaka Ackaoui : C'est précisément le point fort de ma pratique. Vu que je combine urbanisme et architecture de paysage, nos projets débutent avec la planification et le design urbain et se terminent par le suivi de la mise en œuvre sur le terrain. C'est ce qui rend notre travail si passionnant!

U. – Urbanisme, design urbain, quelle différence? Les urbanistes ne sont-ils pas aussi des designers urbains?

Malaka Ackaoui : Le design urbain doit, à mon avis, traiter de la 3^e dimension, celle de l'espace. Il y a malheureusement eu, dans le passé, beaucoup de plans d'urbanisme qui ont traité la ville comme si elle était une planche à colorier. Je crois qu'on ne peut faire du zonage ou rédiger des règlements sans penser l'espace, donc en quelque sorte contribuer au design urbain. Par contre, si le professionnel se limite à penser à la fonction, sans égard pour l'impact sur l'espace de vie extérieur qu'est notre ville, que sont nos rues, nos réseaux d'espaces publics, il ne peut pas se prétendre designer urbain. Mais je constate avec joie qu'une nouvelle génération de jeunes urbanistes relève ce défi avec intelligence.

Réal Lestage : Pour les urbanistes, la culture du design urbain est variable en fonction des intérêts des personnes à l'égard de la composition des espaces. Cette culture peut se développer tant dans les livres, lors de voyages ou dans un cadre académique. Sur ce dernier point, il m'apparaît important de souligner l'apport significatif de Melvin Charney, qui a formé et guidé plusieurs générations d'artistes, d'architectes et d'urbanistes du Québec à titre de professeur et qui s'est aussi imposé comme penseur de la ville et de ce qu'habiter veut dire, ici comme ailleurs.

Les urbanistes peuvent plus facilement faire du design urbain lorsqu'ils ont une culture de l'espace public en général. Cela prend une ouverture et de l'audace pour aller au-delà de la réglementation qui, bien qu'elle vise à encadrer les interventions, ne permet pas toujours d'éviter le pire et peut même limiter le meilleur. C'est donc un atout important pour les urbanistes de pouvoir maîtriser les concepts de design urbain et de pouvoir influencer et coordonner la composition ou la recomposition de l'espace urbain.

Louis-Michel Fournier : Le design urbain est une opérationnalisation de plusieurs disciplines de l'aménagement qui conçoit des lieux esthétiques, fonctionnels au service d'une expérience intéressante. Les urbanistes ne pratiquent pas tous dans cette conception intégrée, ils ne sont donc pas d'emblée des designers urbains. On doit plutôt miser sur l'alliage des expertises sur les notions d'urbanisme, mais aussi d'architecture, d'architecture de paysage, de design industriel, voire de graphisme pour générer des projets de qualité.

Véronique Cadoret-Plamondon : Pour ma part, je crois que l'urbanisme et le design urbain sont deux disciplines distinctes qui doivent par contre interagir l'une avec l'autre afin de développer une gestion, un processus de conception et de coordination intégré d'un projet où l'urbaniste pose les bases (paramètres) de développement du milieu dans lequel le designer urbain aura à concevoir et à matérialiser un site. Par exemple, le programme particulier d'urbanisme, qui est un outil de prise de décision, donne à l'urbaniste la possibilité de poser un regard à l'échelle du territoire afin de proposer un « guide de développement », et ainsi le conjuguer avec les lois assujetties au territoire. À partir des objectifs développés et des sites ou territoires identifiés, le designer

urbain propose alors sa vision d'ambiance urbaine et architecturale.

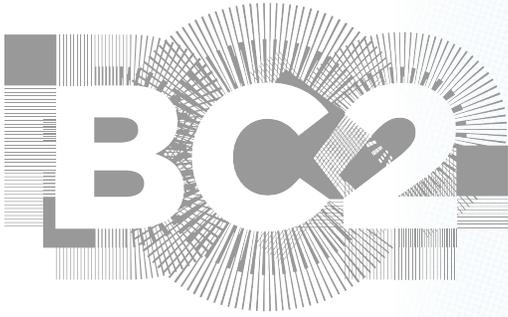
Sachant que de plus en plus de professionnels issus de différentes disciplines s'identifient comme des spécialistes du design urbain, comment percevez-vous le rôle des urbanistes dans le design urbain?

Réal Lestage : De plus en plus de spécialistes issus de diverses disciplines s'identifient comme des spécialistes du design urbain. Il y a 20 ou 25 ans, le design urbain était à peu près inexistant et peu de gens s'y identifiaient, alors qu'aujourd'hui, on voit apparaître le terme sur de plus en plus de cartes d'affaires. Cependant, je continue de croire que la pratique du design urbain trouve son appui principalement sur une question d'attitude. Une démarche sectorielle, sans approche visant l'intégration des contributions des spécialistes, a quelquefois ses limites. C'est là la force des professionnels sensibles au design urbain. Ces derniers, bien qu'ils puissent être issus de diverses disciplines, doivent avoir comme point commun une compréhension globale des projets et adopter une approche de généralistes. À cet égard, plusieurs urbanistes sont en mesure d'adopter une telle approche et de jouer un rôle d'intégrateur.

Louis-Michel Fournier : Le design urbain est à la croisée des disciplines de l'aménagement, puisqu'il s'opérationnalise à toute échelle, partant de l'entité urbaine jusqu'à l'objet composant le mobilier urbain. Le rôle de l'urbaniste peut être très diversifié. Dans certains cas, l'urbaniste possède les compétences en design urbain, il est donc en mesure de prendre en charge et de donner une direction au projet. Il peut s'adjoindre des expertises spécifiques pour former une équipe intégrée adaptée aux problématiques locales. Dans d'autres cas, il peut prendre part à la planification sans la diriger. Il demeure tout de même le garant d'une prise en compte de la population et des problématiques territoriales, de l'inscription du projet dans une évolution historique et d'une cohérence d'ensemble avec les orientations municipales.

Malaka Ackaoui : Je crois à l'intégration des professions. À mon avis, le design urbain n'est pas un champ de pratique exclusif à l'une ou l'autre des disciplines de l'aménagement. C'est pour cette raison que nous préconisons le travail d'équipes multidisciplinaires. Oui, les urbanistes ont un rôle primordial à jouer par leur large vision de la ville. En fin de compte, je crois que l'urbaniste joue un rôle d'intégrateur.

Véronique Cadoret-Plamondon : Le rôle des urbanistes dans le design urbain est de soutenir cette discipline dans le processus de développement du territoire, et ce, toujours en étroite collaboration avec les designers urbains. Son rôle est aussi de faire le pont entre les sphères publiques et politiques, afin de rendre viable un projet de design urbain. Si tant de professionnels de différentes disciplines pratiquent le design urbain, est-ce que l'on devrait se questionner plutôt sur la possibilité de créer un ordre des professionnels en design urbain? S'agit-il d'une nouvelle profession émergente? ✨



CONCEVOIR DES PROJETS ET
DES MILIEUX DE VIE DURABLES,
FONCTIONNELS ET ATTRAYANTS.

➤ DESIGN URBAIN
STRATÉGIES
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
URBANISME
PATRIMOINE



NOS SERVICES EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN

Étude de localisation, recherche de sites et prospection foncière | Étude de faisabilité et de potentiel de développement | Étude d'intégration urbaine | Concept et esquisse d'aménagement | Concept de revitalisation urbaine | Plan de développement et de mise en valeur de site | Plan d'ensemble et plan directeur de développement | Guide d'aménagement, de développement et de design | Conceptualisation d'espace et développement conceptuel | Études volumétrique et d'ensoleillement | Simulation visuelle et modélisation 3D

Pour bien se comprendre, un vocabulaire

En aménagement du territoire, en foresterie ou en gestion intégrée des ressources, la conservation de la biodiversité se retrouve souvent au cœur des préoccupations. Outre le vocable conservation, des termes comme *protection*, *préservation*, *restauration*, *intégrité écologique* et bien d'autres émaillent les propos. Or, en fonction du domaine d'activités, de la culture organisationnelle, voire des valeurs personnelles, force est de constater que chacun des termes évoqués précédemment revêt un sens plus ou moins précis et une couleur particulière. De là, l'initiative concertée de plusieurs spécialistes québécois ayant conduit à la production d'un lexique¹ qui peut être fort utile, notamment pour les urbanistes.

» BENOÎT LIMOGES
 » GAËTANE BOISSEAU
 » LOUISE GRATTON
 » ROBERT KASISI

Conservation

Ensemble de pratiques comprenant la protection, la restauration, l'utilisation durable et visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques au bénéfice des générations actuelles et futures.

Cette définition exclut volontairement la *mise en valeur durable* et l'*aménagement durable*, puisque ces concepts sont inclus dans celui d'*utilisation durable*.

Protection

Ensemble de moyens visant à maintenir l'état et la dynamique naturels des écosystèmes et à prévenir ou à atténuer les menaces à la biodiversité.

La protection inclut des mesures d'intensité variable de tous ordres, tant des aménagements physiques (clôture, sentiers de surveillance, etc.), des outils légaux (statut d'aire protégée, désignation d'espèces, etc.), l'utilisation de ressources humaines (tournées d'inspection par des agents de protection, etc.) que la sensibilisation.

Protection intégrale

Ensemble de moyens visant à maintenir le plus intact possible un écosystème en y évitant pratiquement toute activité humaine.

La protection intégrale est habituellement appliquée pour des écosystèmes sensibles ou témoins. La protection intégrale vise à éviter toute utilisation humaine d'un écosystème. Dans les zones naturelles soumises à la protection intégrale, il n'y a d'habitude aucune activité autre que la recherche scientifique.

Préservation

Maintien à long terme d'éléments de la biodiversité et de leur dynamique naturelle.

La préservation de la biodiversité est la finalité, le résultat visé par les actions de conservation de la biodiversité.

Restauration écologique

Ensemble d'actions visant, à terme, à rétablir un caractère plus naturel à un écosystème dégradé ou artificialisé, en ce qui a trait à sa composition, à sa structure, à sa dynamique et à ses fonctions écologiques.

Les actions de restauration peuvent amorcer ou accélérer les processus écologiques comme la régénération naturelle, par la plantation d'espèces indigènes, par exemple. Il ne faut pas confondre le concept de *restauration* avec celui de *réhabilitation*, qui désigne plutôt l'établissement de caractéristiques naturelles minimales à un site contaminé ou complètement artificialisé.

Rétablissement

Processus au cours duquel le déclin d'une espèce, d'une variété ou d'une population est jugulé et renversé jusqu'à ce que sa survie à l'état sauvage soit assurée.

Un plan de rétablissement est composé des moyens à mettre en œuvre pour contrer les principales menaces ayant conduit au déclin d'un élément de la biodiversité en situation précaire afin qu'il puisse se rétablir, c'est-à-dire qu'il retrouve un effectif suffisant pour se maintenir de façon naturelle à long terme. Les différentes pratiques de *conservation*, soit la *protection*, la *restauration* et l'*utilisation durable* peuvent faire partie d'un plan de rétablissement.

La *restauration* est un outil pour le rétablissement. On ne procède pas à la

restauration d'une espèce, mais plutôt à la restauration de son habitat dans un objectif de rétablissement.

Réhabilitation écologique

Ensemble d'actions qui visent à redonner à un site dégradé, contaminé ou complètement artificialisé certaines caractéristiques naturelles minimales.

Gestion durable

Ensemble d'actions portant sur un territoire délimité ou sur des ressources particulières et posées en vue d'atteindre des objectifs sociaux, environnementaux et économiques.

La gestion par écosystème, ou gestion écosystémique², un outil de mise en œuvre de la Convention sur la diversité biologique, est un exemple de gestion durable.

Utilisation durable

Usage d'une ressource biologique ou d'un service écologique ne causant pas ou peu de préjudice à l'environnement ni d'atteinte significative à la biodiversité.

L'utilisation durable peut ou non inclure des activités de prélèvement. S'il y a prélèvement, le taux de prélèvement n'excède pas la capacité de renouvellement de la ressource biologique, c'est-à-dire qu'elle est prélevée en prenant soin de ne pas causer un déclin persistant de sa population ou une atteinte à sa santé. Par ailleurs, qu'il y ait prélèvement ou non, l'utilisation durable d'une ressource ne doit pas affecter significativement les espèces ou les fonctions écologiques pouvant être touchées indirectement par cette activité.

L'*utilisation durable* inclut l'*aménagement durable* des ressources biologiques (foresterie, agriculture, etc.) et la *mise en valeur durable*, dont des pratiques socio-

1 Le présent article est extrait d'un article publié par les mêmes auteurs en 2013, *Terminologie relative à la conservation de la biodiversité in situ*, dans le Naturaliste Canadien 137(2):21-27.

2 L'approche par écosystème est une stratégie de gestion intégrée des terres, des eaux et des ressources vivantes. Cette approche territoriale repose sur l'application de méthodes scientifiques appropriées aux divers niveaux d'organisation biologique. La gestion par bassin versant est un exemple de cette approche.

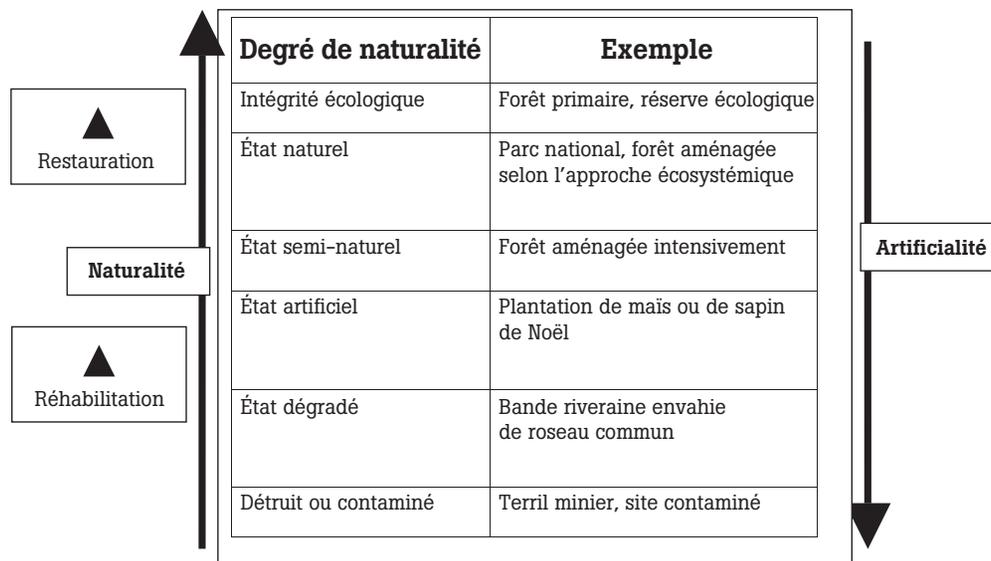


Figure 1 : Explication et exemples du gradient de naturalité

culturelles, comme la cueillette de produits forestiers non ligneux ou la tenue de cérémonies dans des forêts sacrées.

Le terme *utilisation soutenable* est à éviter, car l'adjectif *soutenable*, de l'anglais *sustainable*, n'est pas adapté pour qualifier le concept en question. En français, l'adjectif *soutenable* ne véhicule pas l'idée d'une stabilité dans le temps.

Mise en valeur durable

Ensemble des interventions visant à favoriser l'utilisation durable d'un écosystème ou d'une ressource biologique ne causant pas ou peu de préjudice à l'environnement ni d'atteinte significative à la biodiversité, conformément aux principes de développement durable.

Une ressource biologique mise en valeur peut être prélevée ou non. Elle peut être mise en valeur *in situ* ou *ex situ*. La mise en valeur durable peut comprendre des actions de nature économique, récréative, éducative, spirituelle ou culturelle.

Aménagement durable

Ensemble d'interventions sur l'écosystème visant à maintenir ou à augmenter la productivité de ressources biologiques ou d'autres services écologiques et ne causant pas ou peu de préjudice à l'environnement ni d'atteinte significative à la biodiversité, conformément aux principes de développement durable.

L'aménagement durable inclut des mesures de *protection* des écosystèmes fragiles ou de certains éléments vulnérables de la biodiversité.

Planification écologique

Exercice visant à organiser l'aménagement et la mise en valeur d'un territoire et de ses ressources naturelles, basé sur la connaissance des usages potentiels et des contraintes, comme la fragilité des écosystèmes et la vulnérabilité des espèces.

Ce type de planification se fait en intégrant aux caractéristiques environnementales propres à un territoire donné les paramètres sociaux et économiques, par exemple le respect des droits déjà concédés ou les projets de développement en cours de préparation.

Menace

Activité humaine susceptible de causer préjudice à la biodiversité, soit par la modification, la destruction, la dégradation ou l'artificialisation des habitats, soit en portant atteinte à des populations fauniques ou floristiques, soit en provoquant l'altération des fonctions écologiques.

Intégrité écologique

État de référence, en termes de composition, de structure et de fonctionnement, relatif à un écosystème inaltéré.

On détermine si l'état d'un écosystème s'approche de l'intégrité écologique en comparant sa structure, sa composition en espèces et les processus écologiques qui s'y déroulent à un référentiel constitué par un écosystème naturel intact, caractéristique de la région naturelle à laquelle il appartient. L'intégrité d'un écosystème peut être maintenue malgré les perturbations naturelles qui l'affectent, tant que

l'ampleur de celles-ci se situe à l'intérieur des limites de leur variabilité naturelle ou historique, et que la dynamique de l'écosystème se poursuit en direction d'un point d'équilibre caractéristique des écosystèmes de référence dans sa région.

Un des principaux objectifs des aires protégées est de préserver des écosystèmes dans un état s'approchant de l'intégrité écologique pour servir de territoires témoins. Dans le cas où ces écosystèmes s'éloignent de l'état de référence, certaines administrations entreprennent des actions de restauration afin de faire évoluer leurs écosystèmes vers cet état d'intégrité écologique, par exemple, les brûlis contrôlés du parc national du Canada de la Mauricie.

Degré de naturalité

Écart entre l'état d'un écosystème altéré par l'humain et l'état de référence de l'intégrité écologique.

Le degré de naturalité s'exprime le long d'un gradient allant d'un état d'intégrité écologique, soit entièrement naturel, à un état entièrement artificiel (figure 1). Il s'évalue en fonction du niveau d'altération engendré par l'action humaine. Habituellement, la restauration fait progresser un écosystème vers un degré plus élevé de naturalité. La protection vise à maintenir, voire à rehausser le niveau de naturalité d'un site naturel. ☀

Benoît Limoges est à l'emploi de SNC-Lavalin Environnement et eau. Gaétane Boisseau est consultante en conservation. Louise Gratton est consultante en écologie. Robert Kasisi est professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

UNE RÉFLEXION S'IMPOSE !

Les développements urbains à proximité des corridors ferroviaires

L'une des pires tragédies que le Québec aura connues jusqu'à maintenant. Celle évidemment survenue à Lac-Mégantic, dans la nuit du 5 au 6 juillet 2013. Rappelons-le, de violentes explosions causées par un déraillement de train ont dévasté le centre-ville de Lac-Mégantic. Selon les différents médias d'information, quelque 2 000 personnes ont été évacuées sur les 6 000 habitants que compte la municipalité, et des dizaines de personnes ont perdu la vie. Cette tragédie remet à l'avant-scène la réglementation fédérale sur la sécurité ferroviaire, qui vraisemblablement sera revisitée par le législateur, afin de resserrer les règles applicables en matière de transport de pétrole par rail. Rappelons-le également, le transport ferroviaire étant de compétence fédérale, seul le gouvernement fédéral peut légiférer dans ce domaine, quoique le gouvernement provincial et les paliers municipaux puissent, sans toucher aux éléments vitaux du transport ferroviaire, légiférer et réglementer de façon accessoire ce champ de compétence¹.

» JEAN-PHILIPPE GUAY

Du point de vue urbanistique et de la réglementation municipale, aucune norme ou mesure d'atténuation n'aurait pu évidemment permettre d'éviter une telle catastrophe. Néanmoins, cet événement amène une réflexion sur les normes que peuvent adopter les municipalités sur le plan de l'urbanisme pour atténuer autant que possible les risques liés au transport ferroviaire, plus particulièrement en ce qui a trait aux développements résidentiels à proximité des voies ferrées, qui sont davantage exposés aux risques d'accidents ferroviaires.

De façon générale, la réglementation d'urbanisme des municipalités ne prévoit aucune norme ou peu de normes particulières régissant les constructions aux abords des voies ferroviaires. En effet, les normes applicables en vertu de la réglementation précitée ne font généralement aucune distinction, que la construction résidentielle soit ou non aménagée à proximité des voies ferrées.

Or, au cours du mois de mai 2013, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM) ont convenu de lignes directrices applicables pour l'aménagement des terrains aux

abords des chemins ferroviaires². Ces lignes directrices remplacent celles qui avaient été adoptées initialement en 2004, et ce, afin de tenir compte des modifications apportées depuis à la législation fédérale et provinciale dans le domaine du transport ferroviaire et de l'aménagement du territoire. Ces lignes directrices sont destinées aux administrations municipales et provinciales, au personnel municipal, aux chemins de fer, aux promoteurs immobiliers et aux propriétaires de sites situés à proximité d'activités ferroviaires³.

Comme le prévoient ces lignes directrices, elles ont pour but « d'aider les administrations municipales et les chemins de fer à examiner et à définir les politiques générales de planification lors

de l'aménagement de terrains à proximité d'installations ferroviaires. Elles visent également à établir un processus permettant de faire des recommandations et de prendre des décisions propres aux sites, de façon à réduire les conflits en matière d'utilisation des terres dans le cas d'aménagements situés à proximité d'activités ferroviaires ». ⁴ L'objectif, en fin de compte, est d'atténuer autant que possible les effets associés aux activités ferroviaires, et ce, pour s'assurer qu'ils n'influent pas de façon négative sur la qualité de vie et la sécurité des résidents et des usagers des immeubles construits à proximité des chemins de fer.

Les parties proposent donc dans ces lignes directrices une série de recommandations et de mesures d'atténuation

« Bien que les recommandations n'aient actuellement aucun caractère contraignant, les municipalités ont le pouvoir d'adopter à l'intérieur de leur réglementation d'urbanisme, plus particulièrement dans leur règlement de zonage et leur règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, de telles normes d'aménagement spécifiques aux constructions situées à proximité des chemins de fer. [...] »

1 Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et la sécurité du travail), [1988] 1 R.C.S. 749 (CSC)

2 Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires 2013 (<http://www.voisinage.ca>)

3 *Id.*

4 *Id.*



ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEMINS DE FER

afin de réduire les risques liés aux accidents ferroviaires et les nuisances générées par ces activités. D'une part, la FMC et l'ACFC recommandent aux différents intervenants de mettre en place un processus de dialogue et de consultation avec les compagnies ferroviaires dès le début du processus de planification d'un projet immobilier, et ce, afin de déterminer notamment l'emplacement du site par rapport au corridor ferroviaire, la fréquence, le type et la vitesse des trains circulant dans ce corridor, les possibilités d'accroissement du trafic ferroviaire dans ce corridor, toute problématique pour le chemin de fer associé au nouvel aménagement et la possibilité de mettre en place des mesures d'atténuation sur le site.

Outre le processus de consultation précité, on recommande également comme mesure d'atténuation la mise en place de marges de recul qui varient de 15 m à 300 m, selon le type de corridor ferroviaire en cause. Sur les terrains dont la superficie ne permet pas de telles marges de recul, on propose de permettre des marges de recul inférieures si d'autres mesures de sécurité de remplacement sont intégrées au projet, tel l'aménagement d'un mur de protection. Lorsqu'il est impossible d'intégrer les marges de recul recommandées en raison notamment des contraintes liées au site, on recommande aux différents intervenants, dont la municipalité, de procéder à une évaluation de la viabilité du projet sur le site.

L'aménagement d'une barrière de sécurité sur le site est aussi une mesure recommandée par la FMC et l'ACFC en ce qu'elle permet d'intercepter ou de faire dévier les wagons en déraillement et de réduire au minimum la distance latérale sur laquelle les wagons et leurs contenants peuvent se déplacer. Lorsqu'on parle de barrière de sécurité, il est question de berne de terre « destinée à absorber l'énergie des wagons qui ont déraillé, à les ralentir et à limiter la distance sur laquelle ils se déplacent à l'extérieur de l'emprise ferroviaire »⁵.

Les recommandations et mesures d'atténuation auxquelles nous faisons référence ne sont que quelques-uns des outils mis à la disposition des municipalités pour assurer la sécurité des citoyens. Bien que les recommandations n'aient actuellement aucun caractère contraignant, les municipalités ont le pouvoir d'adopter à l'intérieur de leur réglementation d'urbanisme, plus particulièrement dans leur règlement de zonage et leur règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, de telles normes d'aménagement spécifiques aux constructions situées à proximité des chemins de fer. Le conseil municipal de la Ville de Montréal a d'ailleurs emboîté le pas et adopté le 26 août 2013 une motion afin que soient intégrées au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal des orientations et normes minimales pour les nouvelles habitations situées à proximité des voies ferrées.

À la lumière des événements survenus à Lac-Mégantic, il est essentiel que les municipalités revisitent leur réglementation d'urbanisme pour contrôler davantage sur le plan urbanistique les projets immobiliers localisés près des voies ferrées. Pour ce faire, nous vous invitons à consulter les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires 2013* à l'adresse suivante : www.voisinage.ca. Bonne lecture! ✨

Me Jean-Philippe Guay pratique le droit municipal pour la firme LeChasseur Avocats. Sa pratique vise principalement l'aménagement du territoire et l'urbanisme, les appels d'offres et la fiscalité municipale.

5 *Id.*



FROMAZIL / SHUTTERSTOCK.COM

FAILLITES MUNICIPALES AUX ÉTATS-UNIS

Des leçons pour les municipalités québécoises?

Les faillites successives des villes Stockton (Californie), en 2012 et de Détroit, plus récemment, ont frappé l'imaginaire de nombreux observateurs de la scène municipale. Tout porte à croire que d'autres villes nord-américaines pourraient être poussées vers un gouffre financier similaire.

» JOËL THIBERT, urbaniste

Différentes trajectoires, même résultat

Les causes de la crise financière municipale présentement en émergence en Amérique du Nord sont multiples et variées. Certaines réalités sont communes à la plupart des grandes villes nord-américaines et expliquent en partie la vulnérabilité des municipalités. Citons, par exemple, le financement des municipalités par l'impôt foncier, qui représente entre 75 % et 95 % de leurs revenus, et l'incapacité concomitante de

la grande majorité des « gouvernements locaux » à accéder à de nouvelles sources de revenus.

Cependant, dans les cas spécifiques de Détroit et de Stockton, le mode de financement n'explique pas tout. Dans cas de Détroit, l'exode de la classe moyenne était déjà bien enclenché avant les années 1990, et la faillite était en quelque sorte inévitable. La population a diminué d'environ 60 % (ou d'environ un million de personnes) depuis 1950, et la ville compte aujourd'hui quelque 60 000 terrains abandonnés et plusieurs milliers

d'autres qui ne génèrent aucun revenu. La fermeture graduelle des usines d'assemblage d'automobile, la construction d'un système de monorail de 5 km (le « People Mover ») au centre-ville dans les années 1980 au coût de 400 millions de dollars (en dollars 2013) et la gestion frauduleuse de l'ex-maire Kilpatrick ont aussi contribué à pousser Détroit vers le précipice financier.

Dans le cas de Stockton, c'est pratiquement l'inverse qui s'est produit : le marché de l'immobilier dans la région de la baie de San Francisco en Californie

surchauffait à un tel point que de nombreux acheteurs (petits et grands) ont fait l'acquisition de propriétés dans les villes avoisinantes (dont Stockton qui se trouve une heure à l'est dans la vallée centrale) dans l'espoir de les revendre rapidement à meilleur prix. La ville avait connu une croissance démographique appréciable (d'environ 2 % par année) durant les deux dernières décennies, mais l'augmentation du prix des maisons a été beaucoup plus rapide (il a plus que triplé entre 1998 et 2005). Lorsque la bulle a éclaté en 2007, le prix médian des propriétés à Stockton a diminué de 40 % en quelques mois, entraînant la ville dans un gouffre financier dont elle n'a pas su se sortir.

« C'était évident, en voyant le nombre de maisons vides, que tout cela n'était que de la spéculation », raconte Adam Knepp, résident d'une ville avoisinante. Pourtant, la municipalité a fait ses prévisions budgétaires en tenant pour acquis que les revenus de la ville continueraient à croître au même rythme pour les dix prochaines années et s'est fait prendre, elle aussi, au jeu de la spéculation. Après avoir encouru un déficit de 26 millions de dollars en 2011, la Ville a déclaré faillite en 2012.

Les effets de la faillite municipale

L'effet immédiat de la faillite a été principalement ressenti, dans un cas comme dans l'autre, par les employés municipaux.

En effet, Stockton et Détroit ont dû faire d'importantes coupes budgétaires qui se sont traduites par des suppressions de postes, l'élimination de nombreux avantages sociaux ainsi que la diminution de tous les budgets d'opérations. Les retraités de chacune des deux villes pourraient aussi perdre une partie importante de leurs pensions, étant donné le déficit actuariel important des caisses de retraite de Stockton et de Détroit.

En ce qui concerne l'impact de la faillite sur la planification urbaine et la gestion des affaires courantes, il se faisait sentir à Détroit et à Stockton bien avant que la faillite ne se produise. « C'est l'austérité précédant la faillite qui fait le plus mal », explique Bob Benedetti, professeur en Politique urbaine à l'Université du Pacifique à Stockton. « La Ville de Stockton a dû faire des coupures drastiques non seulement dans l'entretien des parcs, mais aussi dans les bibliothèques, les loisirs et la sécurité publique. Et comme les budgets affectés à ces fonctions n'ont pas beaucoup augmenté depuis les années 1970, cela a un impact énorme. »

Concrètement, Stockton a dû renvoyer un policier sur quatre en 2012 (soit juste avant de déclarer faillite) – ce qui explique en partie l'augmentation de la criminalité depuis un an – en plus de devoir abandonner un grand projet de revitalisation pour lequel elle avait reçu

des fonds spéciaux de l'État de la Californie, fonds qui lui ont d'ailleurs été retirés. La Ville de Détroit, quant à elle, s'est vue dans l'obligation de fermer quatre bibliothèques (sur les 23 restantes) en 2011 en plus d'avoir réduit la fréquence et l'étendue des services municipaux de déneigement et de collecte d'ordures. « Il y aura sans doute d'autres impacts, explique le Professeur Benedetti, mais en général, lorsqu'une ville déclare faillite, c'est qu'elle ne peut plus rien couper. »

Des leçons pour les municipalités québécoises?

Montréal n'est pas Détroit, et Québec n'est pas Stockton. Il ne fait cependant aucun doute que le gouvernement du Québec aurait peu à gagner et beaucoup à perdre en laissant sombrer dans la faillite l'une ou l'autre des grandes villes de la province (contrairement à l'État du Michigan, par exemple). Cependant, les municipalités québécoises font elles aussi face à un problème structurel de financement et devront aussi, tôt ou tard, faire face au déficit actuariel de leurs caisses de retraite. Or, tel que suggéré par Régis Labeaume en février dernier, le contexte actuel se prête justement à une réflexion sur le mode de financement des municipalités. Il ne manque plus que la volonté politique de le faire. ✨

Joël Thibert, urbaniste, effectue présentement un doctorat en politiques urbaines à l'école Woodrow Wilson de l'Université Princeton. Il agit comme correspondant d'*Urbanité* aux États-Unis pour la durée de son séjour dans ce pays.



LAURA GANGI POND

Approche de planification concertée en vue de solutionner la problématique d'aménagement au village de Salluit

En 2007, la communauté de Salluit, située au Nunavik à l'extrême nord du Québec, et l'Administration régionale Kativik (ARK) s'adressaient au gouvernement du Québec pour la recherche d'une solution viable à la problématique d'aménagement constatée en lien avec l'instabilité du pergélisol, dans un contexte de changement climatique. C'est ainsi qu'a été élaborée une démarche de planification concertée plaçant la communauté de Salluit au cœur du processus de prise de décision et dans laquelle de nombreux intervenants ont travaillé en partenariat et en multidisciplinarité.

» DIANE FRAPPIER
» VALÉRIE GRATTON
» JEAN GAGNON

Une problématique d'aménagement complexe

En 1998, des mouvements de sol avaient alerté la population et entraîné le déplacement d'un développement domiciliaire récent situé à proximité du cœur du village de Salluit. Dans la foulée des événements, une étude réalisée sous l'égide du ministère de la Sécurité publique entre 2002 et 2004 laissait présager des difficultés importantes pour le maintien du village de Salluit à son emplacement actuel. En effet, le fond de la vallée où se trouve le village est constitué de sols riches en glace et donc sensibles aux changements climatiques. L'augmen-

tation des températures constatée depuis le début des années 1990 et qui semble se poursuivre de manière accélérée, laissait donc présager, dans cette étude, la nécessité de déménager le village.

La problématique d'aménagement est d'autant plus importante que la communauté de Salluit, qui compte quelque 1300 habitants, connaît une forte croissance démographique tout en étant aux prises avec un important déficit de logements et une rareté des espaces disponibles pour l'expansion. Le village comporte de sévères contraintes à l'aménagement, étant situé dans une vallée exiguë, bordée d'un fjord au nord, de montagnes avec zones à risque d'avalanche sur ses versants est et ouest et par une colline rocheuse au sud.

Devant ces faits, le gouvernement du Québec, l'ARK et la communauté de Salluit, avec l'étroite collaboration du Centre d'études nordiques (CEN) de l'Université Laval et de firmes privées de génie et d'urbanisme, ont travaillé à élaborer une solution techniquement et financièrement réalisable qui réponde aux besoins et aux aspirations de la communauté de Salluit.

Un renversement de perspective

Les études scientifiques réalisées par les experts embauchés pour approfondir la problématique de la fonte du pergélisol à Salluit ont confirmé que la température s'est réchauffée significativement au cours des deux dernières décennies à Salluit. La température moyenne annuelle est ainsi passée



Vue sur le village de Salluit et le fjord de Sugluk

de - 9,1 °C entre 1991 et 1994 à une température de - 5,6 °C entre 2008 et 2011, soit une augmentation de 3,5 °C. En conséquence de ce réchauffement, le dégel du pergélisol en surface a engendré des tassements du sol de l'ordre de 1 cm par année. Les risques de mouvements de sol, d'érosion des berges et de thermo-érosion se sont accrus, particulièrement dans les pentes. Toutefois, il est important de mentionner que, malgré ces données, les connaissances scientifiques et techniques sur les impacts et l'adaptation aux changements climatiques au village de Salluit ont considérablement évolué de 2007 à 2011. Ainsi, les analyses ont démontré que nombre de bâtiments ont bien performé malgré l'augmentation de la température et que, selon les modèles climatiques, la communauté de Salluit peut demeurer à son emplacement actuel sans perturbations majeures du pergélisol d'ici 2050. Aussi, tandis que les perspectives premières concernant la dégradation du pergélisol étaient plutôt pessimistes et orientaient vers un scénario de déménagement complet du village de Salluit, les perspectives finales, beaucoup plus rassurantes, ont permis aux experts en pergélisol de recommander le scénario de maintien du village à son emplacement actuel, avec la possibilité de développer une zone d'expansion suffisante à proximité moyennant des pratiques appropriées de construction, d'aménagement et de gestion des opérations municipales. Le

scénario de relocalisation est donc devenu superflu et c'est sur celui de l'aménagement d'une zone d'expansion que les partenaires se sont penchés.

Un travail en partenariat

En 2008, un comité interministériel et un comité technique ont été formés afin de structurer la démarche et de mener à bien les travaux. Sous la coordination du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), le comité interministériel regroupe des représentants de onze ministères et organismes impliqués dans le développement et/ou l'encadrement des communautés nordiques. Le comité a assumé un rôle d'orientation, de suivi, de recommandations, mais également de soutien technique, par lequel il a mis à contribution l'expertise-conseil et l'expérience au Nunavik de ses membres.

De manière concomitante, le MAMROT et l'ARK ont mis en place un comité technique formé d'un représentant du Village nordique de Salluit, d'un représentant régional et de représentants de l'ARK et du MAMROT. Son rôle a consisté à réaliser les travaux en vue de doter les décideurs des informations scientifiques et techniques pertinentes pour faire des choix éclairés en ce qui a trait aux scénarios d'intervention possibles pour le village, à identifier les conditions de réalisation du scénario choisi pour Salluit et à émettre des recommandations.

Axés sur la recherche d'une solution durable à la problématique identifiée au village de Salluit, les travaux du comité technique, du comité interministériel et des experts-conseils ont consisté à évaluer les scénarios d'intervention. Outre celui du déménagement, qui a été mis de côté, l'autre scénario consistait à maintenir le village à son emplacement actuel, complété au besoin d'une zone d'expansion à Tikiraatsiaq, situé de l'autre côté de la montagne à l'ouest, ou au plateau sud, constitué de plusieurs secteurs propices à la construction répartis entre la colline et le haut plateau au sud du village.

Après avoir évalué la faisabilité et les conditions de maintien du village à son emplacement actuel, les travaux subséquents ont principalement consisté dans l'élaboration d'une approche générale, dans la réalisation de recherches devant permettre de déterminer les besoins en espace du village en fonction notamment de sa croissance démographique, des possibilités de construction intercalaire au village existant, des zones de contraintes à l'aménagement, ainsi que dans l'élaboration d'un processus permettant de placer la communauté au centre des choix à faire par la suite.

L'approche participative

L'approche participative utilisée plaçant la communauté au cœur du processus



VALÉRIE GRATTON

Des participants de la charrette au travail



Localisation du village de Salluit au Nunavik (carte réalisée par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire)

décisionnel. Cette approche visait plusieurs objectifs dont ceux de susciter la satisfaction de la communauté face aux choix d'aménagement, de permettre l'échange d'idées et l'innovation, de créer une vision à long terme et de favoriser le développement des capacités, le renforcement de la communauté, et la prise en

charge par la communauté de son développement à venir.

Non seulement la communauté était représentée au sein du comité technique, mais elle a aussi été rencontrée à plusieurs reprises afin qu'elle puisse être au fait des résultats des études

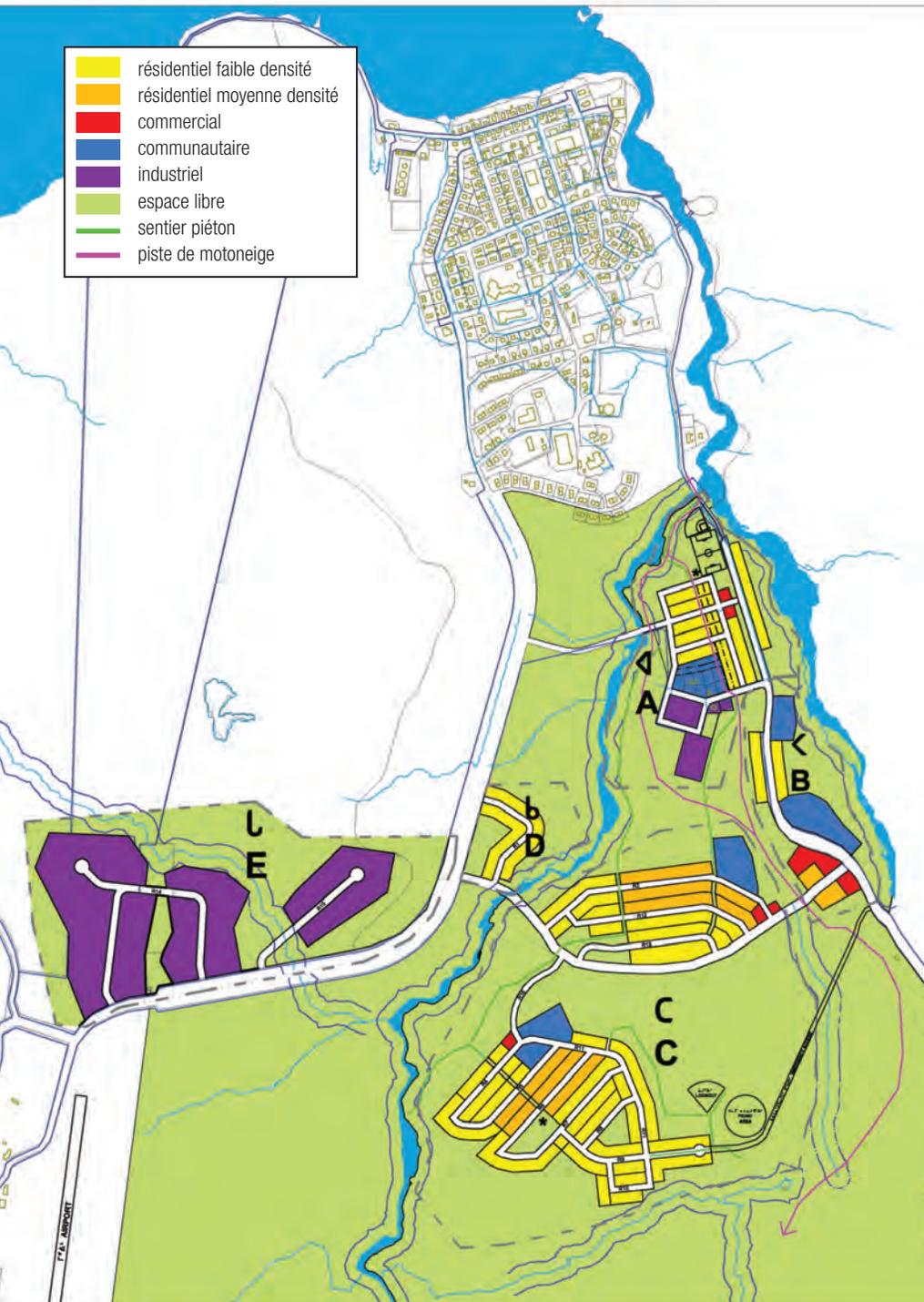
scientifiques, travaux techniques, analyses et ainsi prendre les décisions qui la concernent. De nombreux ateliers, réunions et journées portes ouvertes ont été organisés pour maximiser la participation de toute la communauté.

Plus particulièrement, une semaine complète d'activités a été planifiée, lors de laquelle la communauté de Salluit a entre autres fait le choix d'une zone d'expansion et élaboré des options d'aménagement. En vue de connaître la zone d'expansion privilégiée par la communauté, il a été convenu avec les autorités du village que seraient tenues deux demi-journées « portes ouvertes » et une session d'information avec ligne ouverte à la radio communautaire, fortement utilisée au Nunavik. À cette occasion, la communauté a alors confirmé, par le biais d'une résolution du conseil municipal, son intention de demeurer à son emplacement actuel, de sélectionner le plateau sud comme zone d'expansion et de la doter d'un plan d'aménagement pour la période 2011-2026.

Subséquemment, deux groupes scolaires, soit une classe de l'école primaire et une classe de l'école secondaire, ont été rencontrés. L'activité consistait principalement à prendre connaissance des lieux appréciés et évités par les jeunes, de ce qu'ils amélioreraient dans le village actuel et de la façon dont ils disposeraient les usages sur un site non développé. Cette activité a permis d'orienter le travail de planification à venir en fonction des besoins des jeunes et de mettre la main sur des idées créatrices.

Puis, un groupe de travail composé de divers représentants locaux sélectionnés par la communauté, hommes, femmes, aînés (sages du village), jeunes, ont participé à un atelier intensif de planification et de conception appelé « charrette ». Plusieurs communautés canadiennes, dont certaines communautés nordiques, ont réalisé des charrettes dans le cadre d'un processus de réaménagement, de réflexion ou de projet communautaire. Toutefois, cette démarche est encore plutôt inhabituelle au Québec.

La charrette réalisée avec le groupe de travail a débuté par un atelier de vision stratégique permettant aux participants de visualiser leur village dans le futur et



Plan d'aménagement final de la zone d'expansion de Salluit (préparé par FoTenn Consultants Inc. pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire)



VALÉRIE GRATTON

Des enfants ont participé à des activités portant sur l'aménagement du village

de s'exprimer sur leurs attentes et leurs valeurs. Les participants ont ensuite regroupé les idées et en ont fait ressortir une vision, des désirs et des besoins pour

la communauté. Ces idées ont servi à la deuxième étape du processus, lors de la création des concepts d'aménagement.



MICHEL ALLARD, CENTRE D'ÉTUDES NORDIQUES

Le village de Salluit est situé dans une vallée exiguë, bordée d'un fjord au nord, de montagnes avec zones à risque d'avalanche à l'est et à l'ouest et d'une colline au sud.

Après avoir été mis au fait des résultats de l'activité réalisée avec les enfants et effectué une visite terrain de la zone d'expansion, le groupe de travail s'est ensuite penché sur la création de concepts d'aménagement. Avec l'aide des membres du comité technique, des ingénieurs, des géographes et des urbanistes présents qui leur ont présenté les sites constructibles et les contraintes physiques, le groupe de travail a tracé un réseau de routes locales et localisé les futurs usages de la zone d'expansion, puis a discuté de l'optimisation du sol dans le village existant. Les résultats de ces ateliers ont été présentés à la communauté lors d'une ultime porte ouverte et ont alimenté la firme d'urbanisme embauchée sur ce projet pour la réalisation du Plan d'aménagement et d'utilisation du sol de Salluit.

Les échanges ont été teintés d'une sensibilité particulière face aux différences culturelles de la communauté de Salluit. La langue, le caractère distinct des Inuits et le mode de vie ont sans contredit été de grands défis lors de cette approche participative.

La démarche d'aménagement durable élaborée pour le village de Salluit démontre la pertinence d'impliquer les partenaires publics et privés, les scientifiques et les communautés nordiques pour proposer des avenues de solution aux problématiques d'aménagement complexes auxquelles elles peuvent faire face. Cela permet un échange de connaissances qui est bénéfique à toutes les personnes et organisations concernées. Au final, la prise de décision dans le processus d'aménagement du village de Salluit s'appuie sur des connaissances et une expertise scientifiques et techniques solides mises au service de la communauté, mais également sur une somme considérable de travail afin de faciliter la collaboration entre les instances gouvernementales, régionales et locales. ✨

Diane Frappier, Valérie Gratton et Jean Gagnon sont conseillers en affaires autochtones à la Direction générale des politiques du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire



LA PRESSE - PHOTO FOURNIE PAR LA FAMILLE

Décès de Michel Barcelo, urbaniste émérite

Michel Barcelo, urbaniste émérite très impliqué au sein de l'Ordre, architecte, professeur et peintre, nous a quittés le samedi 26 octobre dernier à l'âge de 75 ans. Lors du congrès annuel de l'Ordre, il nous accordait un immense privilège : le lancement de son livre *Rues de Montréal*, un recueil rassemblant 134 de ses aquarelles. Son œuvre *Place d'Youville* avait d'ailleurs été choisie par le comité éditorial de la revue *Urbanité* afin d'illustrer son numéro 50^e anniversaire. Cet amoureux de Montréal n'aurait pu nous léguer un meilleur héritage.

Il est possible de vous procurer *Rues de Montréal* au bureau de l'Ordre des urbanistes. ✨

Campagne « Ordre de protéger »



Les 45 ordres professionnels et le Conseil interprofessionnel du Québec (CIQ) s'associent dans une campagne d'information menée sous le thème « Ordre de protéger ». Diffusée essentiellement dans les médias sociaux, la campagne est destinée au grand public et aux influenceurs.

La campagne « Ordre de protéger » a pour premier objectif d'informer la population sur la mission des ordres professionnels et les moyens dont ils disposent pour s'en acquitter.

De plus, afin de contribuer à rebâtir la confiance du public à l'égard des ordres et des professionnels, la campagne met également en lumière la contribution sociale et économique de ces acteurs importants de la société.

La campagne repose essentiellement sur le développement d'un microsite (www.ordredeproteger.com) et sur l'utilisation des médias sociaux.

Ordre de protéger : un clic, plusieurs réponses

Pour suivre la campagne :

Visitez le microsite : www.ordredeproteger.com

Suivez-la sur Twitter : https://twitter.com/Professions_QC

Abonnez-vous à la page LinkedIn : <http://linkd.in/187R3pM>

Aimez la page Facebook : <https://www.facebook.com/ciq.ordres> ✨



JEAN-LUC LAPORTE

Nomination des urbanistes émérites 2013

L'Ordre des urbanistes du Québec a honoré cinq urbanistes en leur confiant le prestigieux titre d'urbaniste émérite à l'occasion de sa soirée gala.

L'Ordre souhaitait ainsi souligner leur contribution exceptionnelle à la profession d'urbaniste.

Urbanistes émérites 2013

Jacques Besner, retraité de la Ville de Montréal

Renée Daoust, architecte, urbaniste et associée chez Daoust Lestage

Michel Gariépy, professeur émérite à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

Jean Paré, commissaire de l'Office de consultation publique de Montréal

Danielle Pilette, professeure titulaire au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal ✨

L'Union des municipalités du Québec (UMQ) et l'Ordre des urbanistes du Québec créent un comité conjoint sur la gouvernance en urbanisme

En vue d'une reprise du processus de révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), l'UMQ et l'OUQ ont mis en place un comité conjoint dont le mandat est de porter une réflexion nouvelle sur la gouvernance en urbanisme et de proposer des solutions assurant une plus grande transparence et une plus grande rigueur des décisions touchant à l'aménagement du territoire.

Cette initiative a pour principal objectif de dégager une vision commune du cadre législatif qui permettra de jeter les bases d'un aménagement plus durable des milieux de vie des citoyens. Près de 35 ans après la mise en œuvre de la LAU, les élus municipaux et les professionnels veulent ainsi convenir d'un nouveau modèle inspiré des meilleures pratiques en matière d'aménagement. ✨



Congrès 50^e anniversaire – Civiliser le changement

L'Ordre des urbanistes a célébré en grand son 50^e anniversaire du 23 au 25 octobre derniers au Palais des congrès de Montréal, événement classifié Niveau 2 selon la norme BNQ 9700253 en gestion responsable d'événements.

Plus de 400 personnes ont pris part aux festivités du gala alors que les autres activités proposées ont accueilli plus de 220 congressistes. Conférences, tables rondes et ateliers mobiles ainsi qu'un salon des exposants ont contribué à faire de cet événement un moment festif et rassembleur.

L'Ordre était également très heureux de pouvoir collaborer au lancement de deux ouvrages à saveur urbanistique : *De quoi le territoire du Québec a-t-il besoin* (Lectures, p. 9) et *Rues de Montréal*, recueil d'aquarelles par M. Michel Barcelo, urbaniste émérite. ✨



Le rayonnement des 50 ans de l'Ordre

Le congrès annuel était l'occasion par excellence de remettre plusieurs prix prestigieux afin de souligner le travail accompli par des urbanistes et personnes ayant apporté une contribution significative au domaine de l'urbanisme.

L'Ordre est d'ailleurs très heureux de constater aujourd'hui le rayonnement de ses activités dans les médias. En effet, la tenue du congrès annuel, la remise des prix Blanche Lemco Van Ginkel et les 50 projets marquants ont notamment fait l'objet de nombreuses reprises dans les médias. La revue *Urbanité* Automne 2013 témoigne également de cette belle visibilité alors que l'article de l'urbaniste émérite Jean-Claude Marsan a été repris dans la section « Idées » du *Devoir*. ✨

Vous recherchez un urbaniste?

Soyez

Percutant

Votre offre d'emploi est acheminée individuellement à tous les urbanistes par courrier électronique : uniquement votre offre!

Efficace

Fini la lecture de curriculum vitae de candidats n'ayant pas les compétences requises.

Rapide

Aucun délai: la transmission par courriel est immédiate.



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Visez juste!

Serena Hillaert

450 227-8414, poste 311

866 227-8414

shillaert@cpsmedia.ca





KORV

» **FÉVRIER 2014**

28 février

Formation - La loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

28 février

Cérémonie de remise des permis

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : ncorso@ouq.qc.ca

» **MARS 2014**

10 mars

Journée-conférence OUQ-SCHL

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

13 mars

Formation - La gestion du territoire, les risques naturels et anthropiques

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

» **AVRIL 2014**

30 avril

Formation - La gestion du territoire, les risques naturels et anthropiques

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Québec

Information : gballard@ouq.qc.ca

30 avril

Formation - La déontologie et le système professionnel : règles d'éthique pour les urbanistes

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

» **MAI 2014**

9 mai

Formation - La déontologie et le système professionnel : règles d'éthique pour les urbanistes

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Québec

Information : gballard@ouq.qc.ca

23 mai

Tournoi de golf de l'Ordre des urbanistes du Québec

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Dorval

Information : agodon@ouq.qc.ca

La revue *Urbanité*

Tirage : 2 500 exemplaires

DISTRIBUTION

Membres de l'OUQ - 1011 • Abonnés et autres - 1489

MISSION

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes;

INFORMER les lecteurs sur les divers sujets relatifs à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme;

FORMER sur une base continue, les professionnels de l'aménagement du territoire.

COMITÉ ÉDITORIAL

Pascal Lacasse, coprésident - Serge Vaugeois, coprésident

François Goulet - Paul Arsenault - Jacques Trudel -

Sergio Avellan - André-Anne Cadieux - Amélie Castaing Rigaud

COLLABORATEURS

Pierre Blais - Marie-Soleil Brosseau - Pierre Yves Delcourt -

Jonathan Denis-Jacob - Charlotte Horny - Joël Thibert

CONCEPTION GRAPHIQUE

Lucie Laverdure - L'Infographe enr.

RÉVISION ET CORRECTION

Geneviève Bournival

PUBLICITÉ

CPS Média inc.

Serena Hillaert, conseillère publicitaire

shillaert@cpsmedia.ca | 514 227-8414, poste 311

www.cpsmedia.com

IMPRIMERIE

Imprimerie F.L. Chicoine

Abonnements, information et suggestions

www.ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 26

agodon@ouq.qc.ca

AUTEURS

Vous êtes invités à soumettre vos articles

ou textes au comité éditorial. Le comité éditorial

se réserve le droit de publier ou de refuser un article.

Information : www.ouq.qc.ca

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec • Bibliothèque nationale du Canada

Tous les textes publiés dans *Urbanité* ne reflètent pas forcément

la position ou l'opinion de l'Ordre et n'engagent que l'auteur.

Le genre utilisé dans cette publication englobe le féminin et

le masculin dans le seul but d'en alléger la présentation.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Administrateurs :

Robert Cooke, président

Donald Bonsant, vice-président

Mathieu Bélanger, trésorier

Marie-Josée Casaubon, administratrice

Raphaël Fischler, administrateur

Guillaume Neveu, administrateur

Florent Gagné, administrateur nommé

Marjolaine Lafortune, administratrice nommée

Permanence :

Claude Beaulac, directeur général

Odette Michaud, adjointe à la direction et

secrétaire de l'Ordre

Nathalie Corso, coordonnatrice, admission et qualité

Geneviève Masson, chargée des communications

Andréanne Godon, chargée des communications

Geneviève Ballard, secrétaire-réceptionniste

Adresse :

85, rue Saint-Paul Ouest

4^e étage, bureau 410, Montréal, QC, H2Y 3V4

514 849-1177 • www.ouq.qc.ca



Ordre des
Urbanistes du
Québec

MERCI À NOS COMMANDITAIRES DU CONGRÈS 2014!

PARTENAIRE MAJEUR



COMMANDITAIRE PLATINE



COMMANDITAIRES ARGENT



COMMANDITAIRES BRONZE



EXPOSANTS



COMMANDITAIRES DE SOUTIEN





CRÉER. AMÉLIORER. PRÉSERVER.

planification urbaine

études économiques

**développement
immobilier**

design urbain

architecture de paysage



L'équipe Urbanisme et Aménagement Durable regroupe plusieurs professionnels qui détiennent une expérience riche et diversifiée. Par notre approche personnalisée, nous offrons des services à l'avant-garde des nouvelles tendances en matière d'aménagement du territoire en intégrant les principes de développement durable et viable aux outils de planification, de conception et de gestion dans l'ensemble de nos projets, à l'échelle locale, municipale et régionale.

www.aecom.com

AECOM