URBAnITÉ

11,25 $

Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec et de l'Institut canadien des urbanistes

Automne 2009

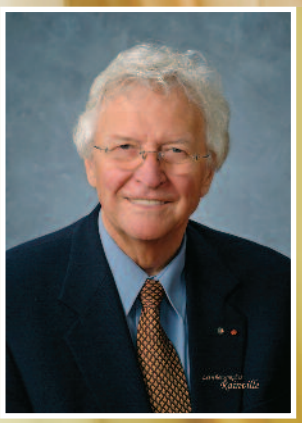
SHUTTERSTOCK 35645857

Villes et territoires durables
l'apprentissage

S. VAUGEOIS

Envoi de Poste-publication • N° de convention : 400 33 006

Prix Jean-Paul L'Allier



Vous connaissez un élu québécois s'étant distingué par sa vision, son leadership et ses réalisations en aménagement du territoire?

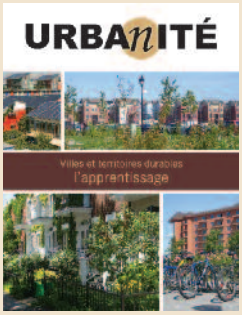
L'**Ordre des urbanistes du Québec** vous invite à proposer sa candidature pour le **Prix Jean-Paul L'Allier** lequel sera remis lors de la Journée mondiale de l'urbanisme, le 8 novembre prochain.

Le formulaire de mise en candidature est disponible à l'adresse suivante : www.ouq.qc.ca/PJPLA/PrixJPLA.html

Pour information
Geneviève Masson
Chargée des communications

[514 849-1177 #27]
gmasson@ouq.qc.ca

Ordre des Urbanistes du Québec



Divers types de développement durable

La revue *Urbanité*
Tirage : 3 000 exemplaires

Distribution
Membres de l'OUQ – 1011
Abonnés et autres – 1989

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
François Goulet, président – Paul Arsenault – Marie-Soleil Brosseau – Rémi Drouot – Sarah-Maude Guindon – Gabrielle Laflamme – Mathieu Langlois – Pascal Lacasse – Laurent Lussier – Joël Thibert – Jacques Trudel – Serge Vaugeois

Collaborateur
Jean-Claude Marsan

Conception graphique
Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

Réviseur et correcteur
Jean-Paul Gagnon

Imprimerie
Imprimerie F.L. Chicoine

Abonnements, information et suggestions
www.ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 27
gmasson@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 Chicoine, président
Jean Côté, vice-président
Louise Audet, trésorière
Donald Bonsant, administrateur
Pierre Marcotte, administrateur
Raphaël Fischler, administrateur
Danielle Lussier, administratrice
Georges Roy, administrateur nommé
Jean-Paul Gaumond, administrateur nommé

Permanence :
Claude Beaulac, directeur général
Odette Michaud, adjointe à la direction et secrétaire de l'Ordre
Nathalie Corso, secrétaire administrative
Geneviève Masson, chargée des communications

Adresse :
85, rue Saint-Paul Ouest
4e étage, suite 410, Montréal, QC, H2Y 3V4
(514) 849-1177 • www.ouq.qc.ca

Ordre des Urbanistes du Québec

CANADIAN INSTITUTE OF PLANNERS | INSTITUT CANADIEN DES URBANISTES

SOMMAIRE

4 Mot du président
5 Actualités
8 Coup d'oeil régional
41 Observatoire municipal
44 Coup d'oeil international
46 Tendance
49 Philosophie
51 Sur Internet
52 Formation continue
53 Nouvelles publications

Villes et territoires durables, l'apprentissage

11 Villes et territoires durables, l'apprentissage

12 Pas de développement durable sans urbanisme durable

15 Aménagement du territoire et développement
Un virage majeur s'impose

17 Les outils d'urbanisme au service du « quartier durable »

20 Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée
Un aperçu des gestes du gouvernement du Québec

22 Les enseignements du plan de développement durable de la collectivité montréalaise

24 Le maintien des écosystèmes dans le Québec habité
Un héritage pour les générations futures

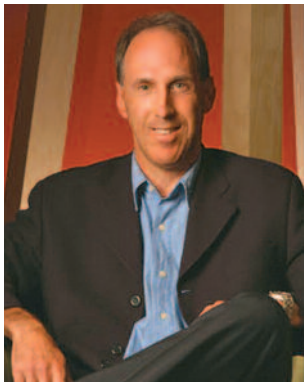
28 La Cité Verte
Un projet immobilier phare pour les générations à venir

31 Les véhicules électriques dans la ville
Jusqu'où ira la longueur du fil

34 Les pièges du développement durable

36 Espace public et développement durable
La place du piéton dans la ville

39 Développement durable, l'urbaniste doit faire tourner « les moteurs du changement »



Vers un urbanisme durable

Développer le territoire de façon durable est certes l'un des plus grands défis que nous, urbanistes, devons relever. En effet, comment changer radicalement les façons de vivre, de consommer et d'occuper le territoire afin que nous léguions aux générations futures un environnement et des ressources durables qui leurs permettent de répondre à leurs besoins de façon adéquate et pérenne.

À cet égard, j'aimerais rappeler que, comme urbaniste, nous adhérons tous au code de déontologie de l'OUQ et celui-ci est particulièrement éloquent par rapport aux enjeux que soulève le développement durable dans le cadre de notre pratique quotidienne. Ainsi à la *Section II – Devoirs et obligations envers le public*, il est dit aux articles 4, 5 et 7 ce qui suit :

4. *L'urbaniste doit tenir compte de l'équilibre des milieux humains, socio-économiques et physiques concernés; il doit toujours considérer l'environnement naturel et construit comme une ressource d'intérêt public, limitée, fragile et irremplaçable.*

5. *L'urbaniste doit tenir compte des interventions passées et de leurs conséquences, des projets et travaux en cours et des conséquences prévisibles de ses travaux et recommandations, sur le territoire et la population concernés directement ou indirectement.*

7. *Pour chaque option, chaque orientation, chaque intervention ou chaque projet, l'urbaniste doit identifier les avantages, les inconvénients et les risques potentiels sur le milieu et sur la population concernés incluant, le cas échéant, des mesures d'atténuation des préjudices ou des inconvénients.*

Les actions de l'OUQ en matière de développement durable ne se limitent pas au seul encadrement déontologique. En signant la *Déclaration des partenaires associés au développement de la mobilité durable au Québec*, nous nous sommes engagés avec nos partenaires à :

1. Développer et mettre en œuvre des stratégies d'aménagement, de développement du transport et de la mobilité durables.
2. Favoriser et soutenir l'adoption de plans locaux de mobilité durable ainsi que l'émergence de projets pilotes;
3. Développer des outils d'information, de sensibilisation et de formation sur la mobilité durable;
4. Mettre en commun nos efforts afin d'opérer un changement de mentalité et de façons de faire et de se doter collectivement de moyens financiers qui permettront la mise en œuvre des plans locaux de développement de la mobilité durable.

Plus spécifiquement, l'OUQ s'est engagé à :

1. Améliorer la connaissance des enjeux de la mobilité durable par les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire et accroître leur maîtrise de ces enjeux;
2. Favoriser les échanges professionnelles sur les meilleures pratiques, outils et stratégies en matière de mobilité durable et ce, aux diverses échelles de planification.

Enfin à titre de membre affilié de l'Institut canadien des urbanistes (ICU), l'OUQ a souscrit et fait sienne la politique adoptée par l'ICU en matière de changement climatique qui reconnait la part de responsabilité de ses membres envers les générations futures à l'égard de la sauvegarde de la planète et de ses habitats et vise à assurer que chacun de ses membres s'engage à lutter contre les effets du changement climatique.

En accord avec cette politique, l'OUQ s'attend à ce que ses membres :

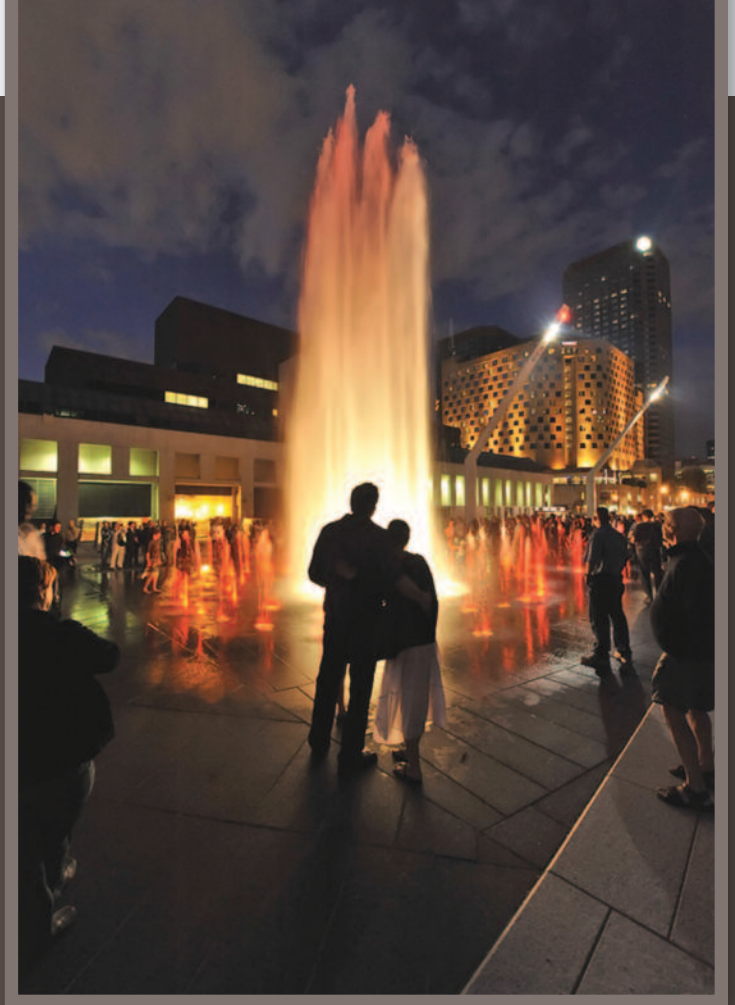
1. tiennent compte du changement climatique dans leurs actions et leurs recommandations dans les limites de la portée générale de leurs activités de planification (y compris, par exemple, la préparation de plans à long terme, l'approbation d'aménagements, la planification d'infrastructures, la gestion de ressources) afin de :
   a. réduire les risques associés aux événements extrêmes et aux effets cumulatifs du changement climatique;
   b. protéger les ressources et les habitats naturels;
   c. prévenir les effets néfastes sur la santé publique;
   d. développer la capacité d'adaptation au sien des communautés;
   e. tirer parti des techniques d'atténuation et d'adaptation, dans la mesure du possible.
2. planifient les aménagements et les infrastructures de façon à atténuer les effets du changement climatique à long terme, comme les aménagements écoénergétiques et axés sur le transport en commun.
3. développent des stratégies adéquates d'adaptation pour permettre aux communautés de gérer les effets du changement climatique et de réduire les effets néfastes.

En terminant, l'Ordre rendra public ses engagements envers le développement durable par le dévoilement d'une déclaration officielle lors du congrès 2009 à Sherbrooke. Préparée par le Comité sur le Développement durable en accord avec la mission de protection du public et de contrôle de la compétence et de la pratique professionnelle des urbanistes. Cette déclaration formalise la volonté de l'OUQ à adapter son action en vue de devenir un acteur prépondérant dans l'aménagement du territoire intégrant le développement durable. ■

Robert Chicoine, urbaniste

Inauguration de la Place du Quartier des spectacles

La toute nouvelle Place du Quartier des spectacles, qui a accueilli Stevie Wonder cet été pendant le 30e Festival International de Jazz de Montréal, a été officiellement inaugurée le 7 septembre 2009, en présence du Maire Gérald Tremblay et de nombreuses personnalités montréalaises. Ce nouvel espace public de 7500 mètres carrés au cœur de la métropole, conçu par les architectes et urbanistes de la firme Daoust Lestage, compte 230 jets d'eau synchronisés dont la couleur et la hauteur sont variables, quatre superstructures d'éclairage qui ont été conçues spécialement pour le Quartier des spectacles ainsi que deux « vitrines habitées » qui borderont la place sur le trottoir de la rue Jeanne-Mance. ■



CRÉDIT PHOTO : MARTIN VIAU

Résidence de recherche et de création pour architectes à la British School at Rome

Martin Viau, Ville de Montréal

FREDDY ELIASSON/SHUTTERSTOCK

Le Conseil des arts et des lettres du Québec invite les professionnels de l'architecture, de l'architecture de paysage, de l'urbanisme et du design de l'environnement à soumettre leur candidature pour une résidence de recherche et de création, de janvier à mars 2010, à la prestigieuse British School at Rome, en Italie.

La bourse du Conseil de 5 000 $ couvre les frais de transport international, d'assurances et de matériel. L'hébergement, les repas et l'accompagnement professionnel sont offerts par la British School at Rome.

La date limite d'inscription est le **2 octobre 2009**. La description du programme et le formulaire d'inscription sont disponibles sur le site Web du Conseil, au www.calq.gouv.qc.ca/artistes/studios/romearchitectes.htm. Ils sont également offerts au siège social de Québec et au bureau de Montréal.

Renseignements :
Madame Francine Royer
514 864-1984 • 1 800 608-3350

MOSTAFA FAWZY/SHUTTERSTOCK

L'initiative des collectivités EQuilibrium[MC]

Josée Dion, urbaniste

Une efficacité énergétique accrue des collectivités canadiennes, avec des répercussions moins néfastes sur l'environnement : c'est ce que vise l'Initiative des collectivités EQuilibrium[MC], lancée le 1er juin 2009 par le gouvernement du Canada.

ACTUALITÉS

Doté d'un budget de 4,2 millions de dollars, ce projet de démonstration de collectivités durables est dirigé conjointement et financé à parts égales par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et Ressources naturelles Canada (RNCan), un volet de l'initiative éco - ACTION du gouvernement du Canada.

L'Initiative des collectivités EQuilibrium[MC] vise à renforcer la planification communautaire et à aménager des quartiers sains, durables, dynamiques, éconergétiques et viables au point de vue économique. L'Initiative fournira une aide financière, un soutien technique et une assistance promotionnelle à des projets d'aménagement de quartiers viables qui seront sélectionnés au terme d'un concours national. La date limite pour la présentation des propositions a été fixée au 22 septembre 2009.

En plus de la maîtrise du site, les proposants devront s'assurer de l'appui de la municipalité dans la réalisation de leur projet. Les activités qui y sont associées devront être terminées d'ici 2012. Ce sera l'occasion pour les urbanistes, les promoteurs et les municipalités du Canada de faire la démonstration de leurs talents et de leur esprit d'innovation.

Pour en savoir davantage sur l'Initiative des collectivités EQuilibrium[MC], visiter les sites de la SCHL et de CanmetÉNERGIE de RNCan. ■

Josée Dion est urbaniste, conseillère principale, Recherche et diffusion de l'information pour le centre de développement des collectivités de la SCHL, pour le Québec.

Maison de démonstration EQuilibrium[MC], projet résidentiel Abondance le Soleil, arrondissement Verdun, Montréal.

Projet de redéfinition des compétences en aménagement pour les communautés métropolitaines de Montréal et de Québec

Quelques jours avant le remaniement ministériel du 23 juin dernier, Madame Nathalie Normandeau, qui était alors ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, a déposée à l'Assemblée nationale le projet de loi 58 qui propose de redéfinir le partage des compétences entre le palier métropolitain (CMM et CMQ) et les MRC sur leur territoire.

Le projet de loi 58 propose de maintenir pour les MRC métropolitaines, la compétence d'élaborer un schéma d'aménagement et de développement à leur échelle. Il introduirait à l'échelle métropolitaine l'obligation d'élaborer un « plan métropolitain d'aménagement et de développement », en lieu et place d'un schéma d'aménagement et de développement. Ce plan serait un outil de planification intégrée distinct et complémentaire aux schémas d'aménagement et de développement élaborés par le palier régional.

Rappelons qu'avec la réorganisation municipale de 2000, la loi prévoyait que les municipalités régionales de comté (MRC) situées sur le territoire des communautés métropolitaines de Montréal (CMM) et de Québec (CMQ) perdraient la compétence d'élaborer un schéma d'aménagement et de développement, tout comme les « villes hors MRC » exerçant les pouvoirs d'une MRC en matière d'aménagement.

Le projet de loi 58 peut être consulté dans la rubrique « Travaux parlementaires » du site Internet de l'Assemblée nationale : www.assnat.qc.ca ■ **FG**

L'urbanisme dans les médias québécois

La Tribune, 15 juillet 2009

Vers un aménagement «plus restrictif» du schéma d'aménagement de Memphrémagog

CHLT, 6 juillet 2009

À Sherbrooke, un plan de conservation des milieux humides qui tient compte du développement durable

Radio-Canada, 13 mai 2009

Programme particulier d'urbanisme pour densifier la colline Parlementaire

Hebdo *La Frontière*, 9 avril 2009

Avec son schéma d'aménagement, Rouyn-Noranda nourrit de grandes ambitions pour 2028

Le Quotidien, 19 mai 2009

50 M$ pour le centre-ville de Chicoutimi

Le plus ambitieux projet de revitalisation de la jeune histoire de Saguenay

Le Nouvelliste, 1er juin 2009

Shawinigan demande au MAMROT de reconsidérer son refus de modifier son schéma d'aménagement

Le Droit, 31 mai 2009

Gatineau pense toujours élever son centre-ville

Adoption d'un PPU pour l'aménagement des « quatre terres » à Otterburn Park

L'œil régional, 4 juillet 2009

« Selon l'urbaniste Bruno Bergeron, l'homme derrière le plan d'aménagement, les travaux pourraient s'échelonner sur une période allant de 10 à 15 ans. »

Nouveaux paramètres du Programme d'aide à la restauration patrimoniale de la Ville de Rivière-du-Loup

Info Dimanche, 1er juillet 2009

« Cette nouvelle a été rendue publique en présence du maire Michel Morin, du gestionnaire aux programmes culturels et patrimoniaux, Denis Boucher, et de la directrice du service de l'urbanisme et du développement, Myriam Marquis, urbaniste. »

Hebdo *L'information du Nord,* 29 mai 2009

Un prix aux MRC des Laurentides et MRC des Pays-d'en-Haut pour le projet *Transport collectif intermunicipal Laurentides*

COUP D'OEIL RÉGIONAL

Bleu Laurentides

Un exemple de mobilisation pour la protection des lacs

Melissa Laniel

Pour le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE), l'implication et les efforts soutenus de tous ceux qui ont participé depuis quelques années aux efforts de sensibilisation pour la protection des lacs commencent à porter fruits. En effet, l'instauration du programme *Bleu Laurentides* a créé un vent de mobilisation pour la protection des lacs laurentidiens qui se traduit déjà par plusieurs actions concrètes sur le terrain.

Surveillance volontaire

Le programme *Bleu Laurentides*, qui a vu le jour suite à une première *Table de concertation sur les lacs* (TCLL) organisée par le CRE en 2004, comporte deux principaux d'axes d'intervention. Le premier axe consiste en un volet spécifique interpellant plus particulièrement les associations de lacs du territoire des Laurentides pour la mise en œuvre d'une surveillance volontaire des lacs. Dans le cadre de ce projet, le CRE Laurentides est devenu un partenaire privilégié du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour la promotion, la formation et l'accompagnement des associations de lacs dans la mise en œuvre en région du Réseau de surveillance volontaire des lacs (RSVL). Le RSVL offre la possibilité aux associations de prendre en charge le suivi de l'état de santé de leur lac, en utilisant différents protocoles de caractérisation standardisés qui permettent d'obtenir des données sur la qualité de l'eau (phosphore total trace, chlorophylle a, carbone organique dissous et transparence) ainsi que des zones littorale et riveraine. Le CRE Laurentides travaille notamment à l'élaboration et à la validation sur le terrain de ces protocoles, de concert avec le MDDEP. En 2008, à l'échelle du Québec, 153 des 400 lacs inscrits au RSVL provenaient de la région des Laurentides.

Bleu Laurentides offre également un accompagnement pour la réalisation d'un suivi complémentaire annuel de la qualité de l'eau, à une dizaine d'associations du territoire, afin de raffiner l'information qu'ils obtiennent sur leurs lacs via la prise d'échantillons. Ce suivi est réalisé à l'aide d'une multisonde et permet notamment d'obtenir des données sur le ph, l'oxygène dissous, la température et la conductivité de l'eau.

Actions municipales

Le deuxième axe d'intervention du programme *Bleu Laurentides* touche principalement le milieu municipal. L'équipe de *Bleu Laurentides* offre aux municipalités et MRC du territoire un soutien dans la mise en œuvre d'actions visant la santé des lacs; d'ailleurs, la Conférence régionale des Élus y est fortement impliquée. Par exemple, un sondage a été réalisé en 2006, afin d'établir un portrait régional des différentes actions entreprises par les municipalités pour la protection des milieux lacustres. Ce sondage sera actualisé au cours de l'année 2009. Par ailleurs, une liste de livrables est établie annuellement de manière spécifique avec les cinq MRC partenaires de *Bleu Laurentides* (MRC d'Antoine-Labelle, d'Argenteuil, des Laurentides, Rivière-du-Nord et Pays-d'en-Haut). Ainsi, l'équipe de Bleu Laurentides est fréquemment invitée à tenir différentes conférences ou divers ateliers de formation, de même qu'à participer à des activités organisées par le milieu municipal. À titre d'exemple, le CRE Laurentides s'est impliqué dans un projet de gestion écologique des fossés routiers initié par la MRC des Laurentides à l'été 2008.

L'un ne va pas sans l'autre...

Évidemment, plusieurs actions et outils développés dans le cadre de *Bleu Laurentides* sont liés aux deux volets exposés précédemment, la philosophie à la base du programme prônant la concertation et le partage des connaissances. C'est dans cette optique que le *Soutien technique des lacs de Bleu Laurentides* a été mis sur pied en 2006. Il permet aux municipalités participantes de bénéficier des services d'un agent de liaison dans leurs bureaux durant la

Riverains effectuant les différents protocoles du Réseau de surveillance volontaire des lacs (RSVL) (prise d'échantillons, transparence de l'eau et caractérisation de la bande riveraine).

CRE LAURENTIDES

Réhabilitation d'un fossé dans le cadre du projet « Fossés routiers » à la municipalité de Labelle.

Page couverture du cartable de la Trousse des lacs.

SHUTTERSTOCK 33823435

période estivale. Le principal mandat de cet agent est de travailler de concert avec les associations de riverains pour la protection de la santé des lacs. Ceci s'effectue notamment via la mise en œuvre de la surveillance volontaire, la sensibilisation et l'organisation de différentes activités et de formation. Ce stagiaire est engagé, formé et encadré par l'équipe du CRE Laurentides, ce qui comprend différents avantages pour les municipalités, tant aux niveaux administratif que politique. Depuis 2006, 17 municipalités des Laurentides ainsi qu'un organisme de bassin versant (Comité de bassin versant de la rivière du Lièvre (COBALI) ont participé au *Soutien technique des lacs de Bleu Laurentides*, permettant l'embauche de 32 agents de liaison ou de sensibilisation. Dans le cadre de ce programme, plusieurs actions ont été réalisées, telles que l'élaboration de dix plans directeurs de bassins versants de lacs. À l'été 2008 seulement, quelque six mille personnes ont été interpellées.

L'organisation de la *TCLL* annuellement, ainsi que celle du *Forum national sur les lacs*, sont d'autres exemples d'activités qui servent aux acteurs des différents milieux et leur permettent d'acquérir des connaissances ainsi que de partager leur expérience respective. En 2006 et 2008, les deux éditions du *Forum national sur les lacs* ont permis de réunir plus de sept cent participants en provenance de toutes les régions du Québec.

En outre, plusieurs activités de sensibilisation et d'éducation ont été offertes en 2008, soit deux « Chalets des Sciences », un Forum en agroenvironnement et une série d'activités de formation en renaturalisation de berges destinées aux riverains et aux gestionnaires municipaux.

Outils

Finalement, différents outils de sensibilisation et de vulgarisation scientifique sont développés dans le cadre du programme. Ainsi, la *Trousse des lacs* est devenue l'outil d'application par excellence de *Bleu Laurentides*. À la croisée des chemins de la science et de l'action citoyenne, ce document, divisé en trois sections, comprend des fiches théoriques vulgarisées sur différents sujets relatifs aux lacs, des protocoles de caractérisation développés dans le cadre du RSVL, ainsi qu'un « Carnet de santé », section permettant d'archiver, de classer et regrouper l'information détenue par les utilisateurs au sujet de leur lac. À ce jour, plus de mille personnes ou organismes détiennent la *Trousse des lacs* en version électronique ou papier. Une deuxième édition de la trousse a été publiée en mai 2009, comprenant sept nouvelles fiches théoriques et six nouveaux protocoles de caractérisation ou documents de soutien.

Du savoir à l'action, faites le bond!

Le CRE Laurentides est particulièrement fier de voir la vague de changements initiée par *Bleu Laurentides* se traduire en actions concrètes sur le terrain et en changements de comportements des usagers. L'approche de *Bleu Laurentides* a fait ses preuves et démontre l'efficacité et l'efficience du programme. À preuve, *Bleu Laurentides* « fait des petits » dans d'autres régions du Québec. À l'été 2009, une version du programme a été adaptée pour la région de l'Outaouais et un partenariat avec la Mauricie a permis la publication des capsules dans les journaux de cette région. De plus, les divers outils déjà développés – pour la plupart gratuits ou disponibles à peu de frais - sont accessibles à l'ensemble des acteurs de toutes les régions du Québec. ■

Mélissa Laniel est biologiste spécialiste en écologie des eaux douces et aménagement du territoire. Elle est chargée de projet au CRE Laurentides pour le programme Bleu Laurentides.

www.crelaurentides.org
www.troussedeslacs.org

DOSSIER

Villes et territoires durables
l'apprentissage

SERGE VAUGEOIS

Villes et territoires durables l'apprentissage

Alors que l'empreinte écologique de chaque humain ne devrait pas dépasser 2 hectares, celle des Américains est de 9,5 hectares, celle des Canadiens et des Français de 7,5 et de 5,6 hectares respectivement. L'hyperconsommation de ressources et de biens caractérisant le mode de vie des occidentaux constitue une des grandes causes du problème. Qui plus est, des pays émergents comme la Chine et l'Inde, dont l'empreinte écologique est présentement inférieure à 2 hectares par personne, se développent à un rythme effréné, ce qui accroîtra de beaucoup leur empreinte écologique.

SERGE VAUGEOIS

Ces statistiques provenant du Global Footprint Network et tirées d'une entrevue avec l'urbaniste français Bertrand Barrere, publiée dans les pages suivantes, rappellent bien l'urgence d'adopter des pratiques de développement durable. Mais le recours à la notion d'empreinte écologique confirme aussi l'importance de la « dimension territoriale » du développement durable, car le mode d'occupation et d'aménagement du territoire qui domine en occident, soit le « tout à l'auto » (faible densité du développement, étalement urbain, transport et accès en automobile à tout le territoire en tout temps, etc.) participe à cette hyperconsommation de ressources et de territoire et s'avère non viable à long terme.

La notion de territoire est maintenant reconnue comme une composante incontournable pour le succès des stratégies de développement durable. Dans un dossier de la revue *Développement durable et territoires*, le directeur scientifique de l'Institut français de l'environnement (IFEN), Jacques Theys, reconnait que « c'est essentiellement à l'échelle des territoires que pourront être construites, démocratiquement, les articulations indispensables entre les dimensions sociales et écologiques du développement durable. »[1]

Pour redresser la situation, un important virage s'avère nécessaire en matière de consommation, mais aussi au chapitre de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Certains diront que nous courons à la catastrophe et que le nécessaire virage n'aura pas lieu. D'autres pensent plutôt qu'il est déjà entrepris. En fait, dans la pratique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire au Québec, ce virage est déjà bien amorcé. Le rythme de celui-ci ne correspond peut-être pas aux attentes de tous. La rupture rapide ou totale, dont on peut rêver, avec les pratiques existantes ne fait pas partie de la culture québécoise. Les incitatifs au changement sont aussi somme toute assez faibles, car les ressources sont abondantes et les prix de l'énergie et du sol encore assez faibles. Les changements se font tout simplement dans la continuité de l'existant

Avec le présent dossier, *Urbanité* veut montrer que les urbanistes du Québec sont, et seront encore plus dans l'avenir, des intervenants clés dans la nécessaire transformation des façons de penser, de faire et de gérer le développement.

Les deux premiers textes du dossier, signés par Bertrand Barrère et Harvey Mead, présentent des réflexions sur l'urgence d'un changement, d'un virage majeur vers un développement durable.

Le texte des urbanistes Pierre Blais et Alain Caron présente les éléments de contenu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui permettent d'intégrer les principes du développement durable dans l'aménagement des villes et des territoires. Les deux textes suivant montrent comment le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal encadrent leur développement durable, l'un avec la Loi sur le développement durable, l'autre avec un plan stratégique de développement durable pour la collectivité montréalaise.

Une bonne partie du dossier propose des exemples de projets et de pratiques ancrées dans les principes du développement durable, que ce soit à l'échelle du projet ou de la planification régionale. C'est le cas des textes portant sur le maintien des écosystèmes dans le sud du Québec, et sur la Cité Verte de Québec, texte rédigé par Guillaume Neveu, urbaniste. Marie-Josée Lessard, urbaniste, nous présente les tenants et aboutissants des véhicules électriques et la place qu'ils pourront occuper dans la ville de demain.

La mise en œuvre du développement durable en urbanisme et aménagement du territoire constitue un vaste apprentissage, jalonné de débats, d'essais et d'erreurs. Plusieurs textes de ce dossier en font état, dont celui de l'urbaniste François Goulet sur les pièges du développement durable, et celui rédigé par les urbanistes Yves Archambault et Denis Proulx, où les auteurs déplorent que le réaménagement du boulevard Saint-Laurent à Montréal n'ait pas fait plus de place aux piétons.

Ce dossier ne serait pas complet sans avoir donné la parole aux membres du Comité de développement durable mis sur pied par l'Ordre des urbanistes du Québec en 2008, dans la foulée des États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. *Urbanité* a rencontré quelques-uns des membres de ce comité, afin de connaître leur vision des défis à relever ainsi que des actions à privilégier.

Bonne lecture. ■

Serge Vaugeois, urbaniste pour le comité éditorial

1 Jacques Theys, *L'approche territoriale du développement durable, condition d'une prise en compte de sa dimension sociale*, dans **Développement durable et territoires**, septembre 2002, www.developpementdurable.revues.org/index1475.html

Entrevue avec Bertrand Barrère, urbaniste français

Pas de développement durable sans urbanisme durable

« En matière d'aménagement du territoire, nous sommes loin et très loin du développement durable. Nous devons changer radicalement nos façons de vivre, de consommer et d'occuper le territoire. Il n'y aura pas de développement durable sans urbanisme durable. » Il s'agit là de propos tenus par l'urbaniste Bertrand Barrère, lors de son récent passage au Québec. *Urbanité* l'a rencontré.

Propos recueillis par Serge Vaugeois, urbaniste pour le comité éditorial

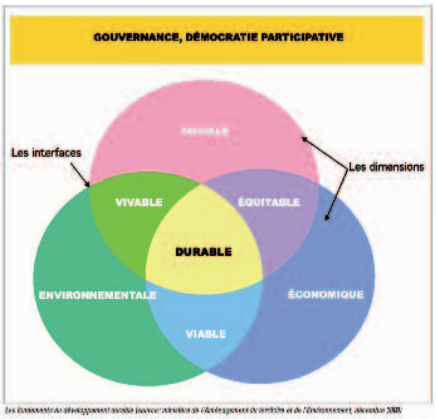
DOSSIER

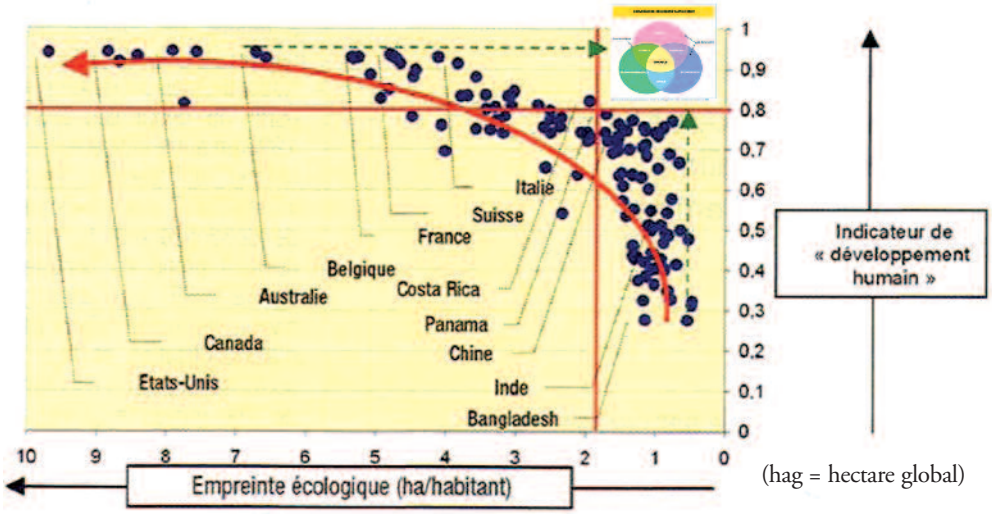
URBANITÉ – LORS DE VOTRE CONFÉRENCE DU MOIS DE MARS 2009 À L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, VOUS AVEZ MENTIONNÉ QUE NOUS SOMMES LOIN ET TRÈS LOIN DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. VOULEZ-VOUS EXPLIQUER VOTRE PENSÉE SUR CE SUJET?

BERTRAND BARRÈRE (B.B.) – Un énorme malentendu s'est développé autour de la notion de développement durable. Le fameux schéma que l'on voit partout (schéma ci-dessous) et qui est censé symboliser l'équilibre magique entre l'environnemental, le sociétal et l'économique est trompeur, car chacun peut s'imaginer – d'ailleurs souvent légitimement – qu'il réalise le meilleur équilibre possible entre ces trois pôles. Le problème c'est que *ce schéma ne signifie absolument rien* aussi longtemps qu'on ne le met pas en relation avec les *ressources* qui sont à la disposition de la société. C'est pourquoi, lorsque je parle de ces questions, j'utilise toujours un autre schéma, qui croise l'Indicateur de développement humain[1] et l'empreinte écologique[2], et sur lequel il est possible de localiser ou des sociétés à un certain stade de leur développement et les comparer entre elles.

À mon sens, le vrai développement durable consiste à faire fonctionner la société la plus humaine et la plus heureuse possible en restant dans le cadre d'une empreinte écologique viable par habitant. On peut prendre comme référence la biocapacité globale de la planète – évaluée par le World Wildlife Fund (WWF) à 13,6 milliards d'équivalent-hectares – divisée par le nombre d'humains. Ce calcul donne environ deux hectares par personne, mais ce chiffre est naturellement appelé à diminuer à mesure de l'accroissement démographique de l'humanité.

Sur le graphique en question, le développement durable est le carré en haut à droite. Les pays occidentaux dits développés en sont très éloignés, y compris ceux que l'on fait passer pour les plus avancés sur





Le schéma qu'on montre d'habitude... mais qui ne dit RIEN... ...tant qu'on ne le met pas en relation avec la disponibilité de ressources.

Source : graphique tiré de (Boutaud A. (2002) Développement durable : quelques vérités embarrassantes, in Economie & Humanisme n. 363, pp. 6-9) réactualisé avec les valeurs de 2005).

1 L'IDH est un indice statistique composite, mis au point en 1990 pour les Nations-Unis afin de proposer une mesure du bien-être matériel des populations. Il est compris entre 0 et 1, et s'appuie sur une combinaison de l'espérance de vie à la naissance, du taux d'alphabétisation et du revenu par habitant

2 L'empreinte écologique est la superficie de terre productive et d'écosystèmes aquatiques nécessaires pour produire les ressources utilisées et pour assimiler les déchets produits par une population définie à un niveau de vie matériel spécifié, là où cette terre se trouve sur la planète.

Les projets de renouvellement urbain prenant appui sur d'anciennes casernes désaffectées se sont multipliés en Allemagne après le départ des armées alliées dans les années 1990, comme ici à Tübingen. L'Eco-quartier du Französisches Viertel montre une approche conséquente d'urbanisme durable. Le bâti existant, de bonne qualité constructive, a été systématiquement conservé et valorisé. Les vastes espaces de manoeuvre de l'ancienne caserne ont été remplis par des îlots urbains de forte densité. La qualité d'usage des espaces publics est optimisée grâce à l'évacuation, dans une large mesure, des fonctions de circulation et de stationnement automobiles.

le plan écologique (l'Allemagne, les pays scandinaves, etc.). En réalité, beaucoup de pays asiatiques ou latino-américains en sont beaucoup plus proches, tout simplement parce que le rapport de leur performance sociétale à leur consommation de ressources par habitant est bien meilleur que le nôtre. Et il se trouve que le seul pays qui répond actuellement à ce double critère de durabilité est... Cuba. Ce qui invite, au minimum, à porter sur le bilan du Socialisme cubain un regard un peu plus nuancé que ne le font nos principaux médias.

URBANITÉ – VOULEZ-VOUS ÉLABORER UN PEU PLUS SUR LE MALENTENDU DONT VOUS FAISIEZ ÉTAT PLUS HAUT?

B.B. – À mon sens, le malentendu dont je parle masque un clivage majeur, encore largement escamoté dans le débat public. D'un côté, il y a des gens – dont je fais partie – qui pensent que l'accélération du changement climatique et l'imminence du pic pétrolier vont nous placer face à des situations de crise et de pénuries d'une gravité extrême. Ils pensent que nos sociétés auraient intérêt à s'y préparer, et à mettre en œuvre une transition accélérée vers un fonctionnement beaucoup plus sobre, économe de ressources et respectueux de l'environnement.

De l'autre côté, il y a ceux qui ne croient pas à la réalité de ces menaces, ou encore se refusent – par une forme de blocage mental plus ou moins inconscient – à l'envisager. Mais il y a également ceux qui tiennent pour évident que les ressources de la planète appartiennent à ceux qui ont été capables de se les approprier, c'est-à-dire, pour schématiser, aux puissances occidentales. Pour eux, l'anticipation des crises à venir passe par une fuite en avant dans l'accaparement des ressources encore disponibles, au besoin par la force militaire. On aurait tort de penser que cette mentalité est l'apanage de décideurs cyniques. Je pense qu'elle est profondément ancrée dans notre conscience collective d'Occidentaux, intimement persuadés que *le monde leur appartient*.

URBANITÉ – VOUS DISIEZ AUSSI QU'IL N'Y AURA PAS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE SANS URBANISME DURABLE. L'URBANISME DURABLE SEMBLE DONC POUR VOUS UNE COMPOSANTE FONDAMENTALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE?

B.B. – Tout d'abord, je dirai que l'urbanisme n'est pas réellement une matière technique, ou seulement à la marge. L'urbanisme ne commence pas avec le premier trait sur un plan, mais bien avant, très en amont. Il trouve son origine dans les représentations collectives de la propriété et de l'usage des sols, dans celles qui entourent le contrat social ou « l'être ensemble », dans un rapport collectif largement inconscient à des notions telles que le temps, la nature, l'histoire, le danger, les échanges, la beauté, etc. Dans toutes ces représentations, il y a des composantes largement partagées, stables sur la longue durée et qui peuvent être assimilées à des éléments de civilisation. Il en est d'autres qui évoluent beaucoup plus rapidement, ou qui connaissent une variabilité importante d'un pays à l'autre, voire d'une localité à l'autre, etc.

En tant qu'urbanistes, la gamme de solutions dans laquelle nous pouvons puiser pour construire ou transformer l'urbain a pour limites essentielles celles des systèmes de représentation qui ont cours dans les endroits où nous intervenons et qui s'incarnent généralement dans le discours de la maîtrise d'ouvrage. La rationalité des choix d'urbanisme n'est évidemment jamais absolue, mais toujours relative aux représentations des acteurs, et à leur interprétation des enjeux.

Il en va de même lorsqu'on parle d'urbanisme durable. On y retrouve exactement le clivage que j'évoquais précédemment. De plus en plus souvent, on est face à des opérations qui peuvent présenter de réelles qualités en termes de programmation et de conception urbaines et qui pourront être qualifiées de durables dans le sens où elles réalisent un équilibre intéressant des trois dimensions « Environnementale / Sociétale / Economique ». Le problème, c'est que cet équilibre continue à se concevoir dans un cadre conceptuel qui postule l'abondance actuelle comme un facteur invariant du fonctionnement de nos sociétés. À mon sens, beaucoup d'opérations d'urbanisme dites durables réalisées en Europe à l'heure actuelle sont simplement du bon urbanisme (ce qui, en soi, n'est déjà pas rien). C'est ce qu'il faudrait faire de toutes manières, même si aucune crise environnementale ne se pointait à l'horizon.

Mais si je me replace dans la perspective que je développe, la finalité de l'urbanisme durable est bien de faciliter la transition de nos sociétés vers des modes de vie compatibles avec cette fameuse empreinte écologique de deux hectares par humain. Et ce qui est alors en jeu, c'est un vrai bouleversement des priorités. Cela signifie stopper net l'extension des agglomérations, valoriser au maximum les structures existantes (bâtiments, réseaux...), faire passer au premier plan les

> *La conception de certains éco-quartiers traduit un rapport renouvelé à la nature, et vise à lui reconnaître une légitimité dans l'espace urbain. Cette approche se traduit par des aménagements d'espaces verts d'une rusticité assumée ainsi que par des modes d'entretien extensifs (fauches tardives etc.), laissant à la biodiversité des possibilités d'expression spontanée. Le télescopage du « très urbain » et du « très naturel » s'annonce comme l'un des signes distinctifs de la ville durable.*

REDD

REDD

> *Les espaces publics du Quartier Vauban offrent une parfaite illustration du concept des **Spielstrassen** (littéralement la « rue – espace de jeu »). Dans ces rues, la circulation automobile est admise mais ne constitue qu'un usage marginal de l'espace, notamment en raison du regroupement du stationnement en périphérie du quartier. Remise à sa juste place, l'automobile laisse le champ libre à une appropriation de la rue par les riverains, en particulier par les enfants dès la sortie de l'école.*

DOSSIER

préoccupations d'optimisation thermique passive des bâtiments dans la conception urbaine. Cela implique évidemment d'organiser la vie urbaine de telle sorte qu'il devienne non seulement possible, mais facile de se passer de l'automobile individuelle dans les trajets du quotidien.

Plus fondamentalement, cela amène à revisiter le fonctionnement des écosystèmes urbains que nous avons créés depuis un siècle et – pour ne citer que cet exemple – à remettre en question l'aberration écologique que constituent nos réseaux d'assainissement urbains. En effet, le principe de l'assainissement des eaux usées urbaines, tel qu'il s'est généralisé dans les villes occidentales depuis la fin du XIX^{e} siècle, le « tout-à-l'égoût », consiste en réalité à mélanger un très petit volume d'eaux très chargées en polluants les eaux « noires » ou eaux « vannes » avec un très grand volume d'eaux peu polluées, les eaux « grises », auxquelles viennent encore s'ajouter des eaux de ruissellement ou d'infiltration. Il nécessite la construction et la maintenance d'un réseau d'infrastructure surdimensionné et relativement peu performant. Les alternatives proposées reposent sur la séparation des flux d'eaux usées et la mise en œuvre de traitements adaptés, aussi proches que possible de la source de pollution; elles s'attachent également à assurer le retour dans le cycle agricole des nutriments nécessaires à la croissance des plantes, en particulier le phosphore. Des programmes de recherche sont en cours à travers le monde (par exemple, le programme Novaquatis, du réseau des Écoles polytechniques fédérales suisses).

URBANITÉ – LE THÈME DE NOTRE DOSSIER SUR *VILLES ET TERRITOIRES DURABLES* EST CELUI DES APPRENTISSAGES NÉCESSAIRES POUR EFFECTUER LE VIRAGE VERS UN DÉVELOPPEMENT PLUS DURABLE. QUELS SONT SELON VOUS LES PRINCIPAUX APPRENTISSAGES QUE LES URBANISTES DOIVENT EFFECTUER?

B.B. – Je pense que le premier apprentissage nécessaire aux urbanistes consiste à s'informer sérieusement sur trois problématiques qui vont toucher de plein fouet nos sociétés au travers de leur impact sur les territoires: le changement climatique, la déplétion pétrolière et l'affaiblissement de la bio-capacité de la planète. D'un côté, nous avons accès aujourd'hui à une information très riche et complète, en particulier grâce à Internet. De l'autre, isoler les données pertinentes, parvenir à les mettre en perspective et à en tirer du sens, tout cela demande un réel investissement.

À mon sens, toute personne qui consent à faire cet effort est amenée à prendre conscience de phénomènes dont elle ne soupçonnait ni l'ampleur, ni l'urgence. De là, elle est conduite à s'interroger sur le fonctionnement de nos sociétés et les raisons de leur incapacité à réagir intelligemment face à de telles menaces, alors même qu'elles ont à leur disposition toutes les solutions et les ressources nécessaires. Elle est amenée – peut-être pour la toute première fois – à mesurer le décalage entre les valeurs que nos sociétés contemporaines prétendent incarner et la réalité de ce qu'elles mettent en pratique. Et c'est peut-être là que résident, pour les urbanistes comme pour tous les autres, l'apprentissage fondamental ainsi que le point de départ d'une action pertinente.

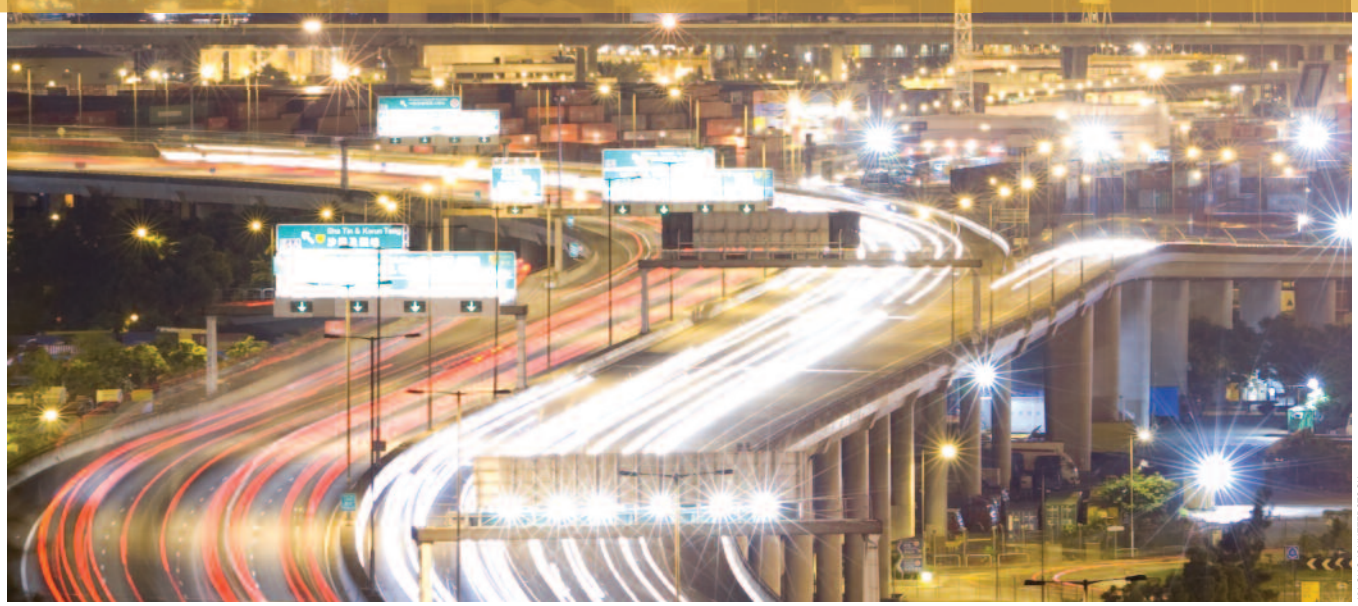
Fondamentalement, le développement durable n'est pas un problème technique. La question de fond, c'est de savoir ce qui est réellement important pour nous en tant que société. Et ensuite de décider d'affecter nos ressources en conséquence. ■

Né en 1966, géographe de formation, Bertrand BARRERE a débuté son parcours d'urbaniste dans le monde des collectivités locales en Alsace (France). L'incapacité des collectivités à intégrer réellement un point de vue de développement durable dans leur approche du territoire l'a amené à créer en 2004 sa propre agence d'étude et de conseil : REDD (Ressources pour le Développement Durable). Basée à Strasbourg (France), la structure qu'il dirige compte aujourd'hui trois collaborateurs permanents et s'attache à rechercher et à diffuser des références, des concepts et des solutions durables dans le cadre de projets d'urbanisme et de démarches de planification territoriale. **Pour en savoir plus, consultez le site www.redd.fr.**

Aménagement du territoire et développement

Un virage majeur s'impose

Harvey Mead



KY CHOO/SHUTTERSTOCK

La Loi sur le développement durable constate, dès son premier article, que notre développement actuel n'est pas viable et que le Québec doit donc amorcer un virage. Ces constats suivent, vingt ans après, ceux de la Commission Brundtland, qui parlait déjà de crises et du besoin urgent d'action. En se penchant sur les enjeux de l'aménagement au Québec, il importe donc de bien situer la problématique actuelle, sans oublier les crises qui sévissent sur la planète, car le développement du Québec y est étroitement intégré.

Malheureusement, le gouvernement québécois a décidé de ne pas brosser un tel état de situation lors de l'adoption de la loi et ne fournit pas non plus d'indications sur les aspects du développement qu'il faudrait réorienter de façon prioritaire. Par ailleurs, la *Stratégie gouvernementale de développement durable* (SGDD), déposée à l'Assemblée nationale en décembre 2007, ne respecte pas les principes d'une bonne pratique de gestion; elle ne contient en effet aucun objectif chiffré, aucun échéancier, aucun indicateur – éléments essentiels d'une planification sérieuse. Le dépôt en mars 2009 de quelque 150 plans d'action censés mettre en œuvre la SGDD s'est donc fait en l'absence d'orientations gouvernementales établissant les priorités en matière de développement. Les plans d'action finissent ainsi par tirer dans tous les sens.

La société est confrontée à des défis qui doivent être relevés dans un contexte d'autant plus exigeant. Le calcul de l'empreinte écologique du Québec donne une assez bonne idée de l'envergure du virage qu'il faut prendre: il faudrait trois planètes pour permettre à toute la population humaine de vivre comme les Québécois. Le défi pour nous, en matière de développement et d'équité, est donc énorme, et cela dès le départ.

Des travaux entrepris par les économistes écologiques depuis vingt ans donnent pour leur part une idée des modes de développement qui méritent une attention particulière dans l'effort pour effectuer ce virage. L'Indice de progrès véritable (IPV)[1] qui vise à corriger le PIB comme indicateur du développement, établit une valeur monétaire pour les principales activités de la société en identifiant non seulement la valeur de celles qui contribuent au bien-être de la société, mais également la valeur (négative) de celles qui y nuisent.

L'aménagement du territoire urbain

La plupart des Québécois sont maintenant des urbains et l'aménagement du territoire urbain représente un défi d'autant plus important. Ce sont les différents aspects des transports qui figurent en priorité dans tous les IPV à ce sujet, puisque la mobilité

1 L'IPV, a été calculé une première fois par Daly et Cobb en 1989 pour les États-Unis; voir Herman Daly et John Cobb Jr., *For The Common Good, Redirecting the Economy Toward Community, the Environment, and a Sustainable Future*. Boston: Beacon Press,1989. Il a été recalculé en 2006 sur la base des données de 2004.

occupe une place stratégique dans tout développement d'une société. De façon générale, en se basant sur les décennies suivant la Deuxième Guerre mondiale, une analyse des interventions en matière de mobilité introduit des composantes négatives dans le calcul du « progrès » des sociétés décrites comme « développées » et réduit d'autant la fausse impression de progrès suggérée par le PIB. Les valeurs en cause sont de grande ampleur.

Comme partout en Occident depuis plus de cinquante ans, les transports routiers ont été associés directement à l'accroissement de l'étalement urbain comme phénomène préoccupant marquant le développement de ces territoires. On voit l'importance des enjeux lorsqu'on réalise que les gouvernements prévoient dépenser plus de 10 milliards de dollars pour la construction, l'entretien et la réfection des infrastructures routières dans la seule région de Montréal au cours des cinq prochaines années – deux fois le montant actuellement prévu pour les deux centres hospitaliers sur dix ans. Pour l'ensemble de la province, il s'agit de dépenses dans les dizaines de milliards de dollars au cours des quinze prochaines années, toujours pour le seul transport routier.

Pour bien cerner les défis pour le développement urbain à venir, il importerait de formuler auparavant un portrait de la situation créée par l'hégémonie que nous avons consentie au transport routier depuis des décennies. Les dépenses de ce secteur ont toujours été comptabilisées dans la colonne des bénéfices – en prenant le PIB comme guide – sans jamais tenir compte des coûts des « externalités » qu'elles occasionnent. Toutes sortes de conséquences en découlent pour la vie urbaine: pollution de l'air, perte de milieux humides, agricoles et riverains, congestion et perte de temps induite, pollution sonore, maladies pulmonaires, cardiaques et autres associées à plusieurs de ces facteurs, handicaps résultant des nombreux accidents routiers, etc.

Comme trame de fond pour tout ceci, on peut voir dans l'étalement urbain un indicateur qui permet de synthétiser plusieurs des problématiques mentionnées. Depuis des décennies, la densité d'occupation du territoire est en diminution constante et importante; cela a entraîné, d'une part, une perte croissante de milieux environnants ayant d'autres usages et d'autres valeurs et, d'autre part, la détérioration des milieux de vie déchirés par des infrastructures routières.

L'aménagement du territoire rural

Il faut reconnaître en même temps une importance primordiale à l'occupation du territoire rural qui définit le Québec depuis ses origines. De vastes parties du territoire sont consacrées depuis le début à une exploitation des régions forestières et – pour certaines d'entre elles – à celle de leurs sols à potentiel agricole.

Dans ce domaine, de récentes interventions fournissent les bases pour une identification d'objectifs en matière de développement futur :

- Le rapport de la Commission Coulombe, déposé en décembre 2004, a souligné d'importantes faiblesses dans notre gestion de la forêt. La société doit intervenir dans le suivi des recommandations de ce rapport ; le nouveau régime forestier doit corriger le tir.

- Le rapport de la Commission Pronovost sur l'avenir de l'agriculture a identifié plusieurs aspects de nos pratiques agricoles qui font problème et qui appellent des changements assez radicaux dans notre approche de l'aménagement du « territoire agricole ». La société doit intervenir ici aussi en répondant aux recommandations. Les conséquences de notre activité dans le secteur agricole depuis plusieurs décennies comporte, comme pour la forêt, une perte de valeur de notre potentiel de développement dans ce secteur.

Quant au secteur minier, complément au secteur forestier dans plusieurs régions, le vérificateur général du Québec a déposé un rapport concernant ce secteur[2] en avril dernier dans lequel il souligne « des préoccupations quant à la capacité du ministère des Ressources naturelles et de la Faune à considérer, dans [l'éventuelle] stratégie minérale, les principaux enjeux économiques, sociaux et environnementaux ». La stratégie minérale déposée à la fin de juin reste en effet dans les ornières du passé, en attente d'une crise, peut-être, pour nous fournir un portrait et des objectifs appropriés pour ce secteur.

Le Québec n'agit pas dans une bulle

Les coûts non comptabilisés de notre « développement non viable » des récentes décennies nécessitent un virage, sans aucun doute, dans nos modes de développement et réduisent d'autant notre potentiel de développement véritable pour l'avenir. Un portrait chiffré de la situation actuelle en matière de mobilité fournirait une idée des coûts de ce legs du passé qu'il faudra gérer. Ces coûts, à leur tour, fourniraient des indices d'orientations à prioriser dans le domaine pour répondre aux besoins des prochaines décennies.[3]

En faisant ce constat, il importe de se rappeler que le contexte mondial dans lequel se situe la société québécoise n'augure pas mieux et comporte des incidences dont l'exercice déjà exigeant visant l'établissement d'un portrait et de nouvelles orientations ne prendrait vraisemblablement même pas compte. On peut penser, par exemple, à la rareté croissante du pétrole, alors que les transports actuels en dépendent presque totalement.

C'est en effet le monde entier qui fait face à un « développement non viable ». Le constat de crises du rapport Brundtland il y a vingt ans a été confirmé par le rapport *GEO-4* en 2007[4] : toutes les crises identifiées continuent, mais se trouvent en pire état. L'empreinte écologique de l'ensemble des pays dépasse depuis ce temps la capacité de support de la planète. En même temps, tous reconnaissent que seulement un milliard des quelque sept milliards d'humains sont responsables, globalement, de cette situation. Les « modes de développement » des récentes décennies laissent des milliards d'autres humains dans une situation qui appelle un véritable développement, un véritable progrès, toujours en attente… ■

Harvey Mead, titulaire d'un doctorat en philosophie des sciences et expert reconnu en environnement et développement, est le fondateur de Nature Québec, organisme qu'il a présidé presque continuellement de 1981 à 2006. De janvier 2007 à janvier 2009, Harvey Mead a agi à titre de Commissaire au développement durable au Bureau du vérificateur général du Québec.

2 *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009*, tome II, chapitre 2.

3 Ces indices sont actuellement absents de la planification gouvernementale. Pire, un rapport du vérificateur général publié en avril dernier souligne que les activités du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire en matière d'aménagement du territoire et la planification actuelle du ministère des Transports du Québec à l'égard du transport des personnes et des marchandises dans la région métropolitaine de Montréal ne favorisent pas la cohérence des interventions gouvernementales et de celles des autorités locales. *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009*, tome II, 3.3, 3.4.

4 www.unep.org/geo/geo4/report/GEO-4_Report_Full_FR.pdf

PAUL-LUC BOISBRIAND

DOSSIER

Les outils d'urbanisme au service du « quartier durable »

Alain Caron, urbaniste,
avec la collaboration de Pierre Blais, urbaniste

Les pratiques d'urbanisme mettent de plus en plus de l'avant le concept de développement durable. On voit ainsi apparaître diverses grilles d'évaluation des projets d'aménagement sous l'angle de la durabilité. Les certifications vertes qui en résultent ne sont plus réservées aux constructions[1], mais concernent également la planification des nouveaux quartiers. Examinons comment les outils d'urbanisme prévus par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) peuvent contribuer à atteindre les objectifs visés par ces certifications vertes.

L'approche LEED appliquée à l'urbanisme

Aux États-Unis, le U.S. Green Building Council[2] (USGBC), un organisme non gouvernemental, propose le label LEED-ND (pour *Leadership in Energy and Environmental Design for Neighborhood Developments*) en version pilote pour le développement de quartiers verts[3]. Le label LEED-ND s'inspire des principes du *Smart Growth*, de la Charte du nouvel urbanisme et des critères usuels pour les certifications LEED dans les autres domaines.

Cette nouvelle certification comprend des critères qui serviront à l'évaluation d'un quartier durable, lesquels visent avant tout à réduire l'étalement urbain, à protéger l'environnement, à encourager des modes de vie sains et à augmenter l'offre en matière de transport tout en diminuant la dépendance à l'automobile.

1 Pierre BLAIS et Alain CARON. 2008, « Initiatives municipales en matière de bâtiments verts aux États-Unis », *Urbanité*, automne, p. 40-42. www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-09.pdf

2 L'USGBC a instauré six certifications vertes dont la plus connue est LEED pour les habitations. Une version canadienne de cette certification a été lancée officiellement par le Conseil du bâtiment durable le 3 mars 2009. Au Québec, c'est l'organisme Écohabitation qui est le fournisseur de services de la certification LEED® Canada pour les habitations (www.ecohabitation.com/inc/leed_provider/docs/LEED-Canada.pdf)

3 U.S. GREEN BUILDING COUNCIL. *LEED for Neighborhood Development,* www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=148 (réf. du 15 mai 2009)

PREMIER CRITÈRE LEED : la localisation

La version pilote fait valoir l'importance d'orienter l'extension urbaine dans les parties de territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement.

Un maximum de points est accordé aux projets dont l'emplacement contribue à l'interrelation des lieux d'habitation et de travail (par exemple, en optimisant l'utilisation du transport collectif et des transports actifs ou encore en assurant la proximité de la fonction résidentielle et des pôles d'emplois) et à la consolidation des zones urbaines existantes (par exemple, en redéveloppant les friches urbaines). La conservation, la restauration et la gestion des terres humides est également prise en compte ici[4].

En plus de délimiter l'espace à urbaniser, le **plan d'urbanisme** permet, par exemple, de préciser la planification des infrastructures de transport et d'y inscrire clairement le principe d'un aménagement intégré de celles-ci en cohérence avec les stratégies de gestion de l'urbanisation. Une telle planification peut donner lieu à des stratégies d'intervention et à des moyens d'action privilégiant des modèles d'urbanisation soutenant l'utilisation du transport collectif, plutôt que des modèles d'urbanisation traditionnels axés sur l'automobile. Ces derniers modèles se caractérisent, entre autres, par l'aménagement de secteurs monofonctionnels, enclavés et de faible densité, augmentant les distances à parcourir et le nombre de déplacements motorisés polluants[5].

DEUXIÈME CRITÈRE LEED : la protection de l'environnement

Un maximum de points est également alloué aux projets qui proposent des mesures évitant de mettre en péril les espèces menacées, les écosystèmes, les habitats naturels, les marais et les terres agricoles de grande qualité. Des points supplémentaires pourraient être obtenus si, par exemple, les pentes abruptes sont végétalisées et les arbres existants sont protégés pendant les travaux de construction ainsi que si des mesures sont prises pour diminuer la quantité des eaux de ruissellement et leur pollution.

L'adoption d'un **programme particulier d'urbanisme** (PPU) est appropriée pour préciser la planification de certaines parties de territoire qui suscitent une attention spéciale. Ce peut être l'intégration de milieux humides ou d'habitats naturels dans un projet de développement, en accord avec une politique municipale de protection et de mise en valeur des milieux naturels et avec la Loi sur la qualité de l'environnement.

Par ailleurs, rien n'empêche une municipalité d'utiliser le **fonds spécial de contribution pour fins de parcs** pour l'achat, l'aménagement du terrain de même que la plantation d'arbres, afin d'aménager un corridor vert permettant à la fois la mobilité de la faune et l'accès de la population à des espaces naturels à proximité de leur lieu de résidence.

Que ce soit pour des raisons de sécurité publique ou de protection environnementale des rives, du littoral ou des plaines inondables, les règlements de zonage et de lotissement permettent de régir ou de prohiber tous les usages du sol, les constructions ou les ouvrages. Par exemple, afin de réduire la pollution et d'empêcher une dégradation ou une transformation néfaste de l'environnement naturel des lacs et des cours d'eau, les **règlements de zonage et de lotissement** peuvent déterminer des normes assurant une protection minimale et adéquate de tous les abords.

Une municipalité qui poursuit de tels buts peut aussi adopter, en vertu de la Loi sur les compétences municipales, un **programme de réhabilitation de l'environnement** en vue d'accorder une aide financière pour des travaux nécessaires à la remise en état des rives. Dans le cadre d'un tel programme, l'aide financière peut être accordée malgré la Loi sur l'interdiction de subventions municipales et donc les industries et commerces peuvent en bénéficier.

Enfin, une municipalité préoccupée par la gestion écologique des eaux de ruissellement d'un projet d'établissement résidentiel pourrait, dans le cadre de ses **règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale et sur les plans d'aménagement d'ensemble**, déterminer des objectifs et des critères applicables à l'architecture et à l'implantation des constructions ou à l'aménagement des terrains[6].

TROISIÈME CRITÈRE LEED : l'incitation à des modes de vie sains

La version pilote fait également valoir l'importance de créer des milieux de vie de qualité, conviviaux, inclusifs et accessibles.

Par conséquent, un maximum de points est alloué aux projets de développement urbain dont le concept favorise les aspects suivants : une plus grande mixité des activités, une répartition des usages diversifiée, un développement compact axé sur le transport actif, une diversité des types d'unités résidentielles, la présence de logements abordables, la présence d'un réseau de rues dont la conception favorise les déplacements actifs, le recyclage d'édifices patrimoniaux et une réelle participation de la collectivité au processus de consultation publique.

C'est surtout à l'aide du **règlement de zonage**, qu'une municipalité peut intensifier et densifier les activités urbaines au pourtour des corridors de transport collectif. De même, elle peut faciliter une mixité d'usages pouvant tirer profit de la proximité du transport collectif, soit l'habitation, les commerces et les services publics répondant aux besoins des usagers.

Par exemple, la **technique des usages conditionnels, combinée au contingentement**, introduit une souplesse dans la réglementation qui permet d'évaluer les projets immobiliers en fonction de leur complémentarité avec le milieu selon la mixité des usages souhaitée pour répondre aux besoins des résidants

4 U.S. GREEN BUILDING COUNCIL. *LEED for Neighborhood Development, Rating System, Pilot version* • www.usgbc.org/ShowFile.aspx?DocumentID=2845 (réf. du 15 mai 2009)

5 Pierre BLAIS et Mathieu LANGLOIS. 2004, *La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire*, Guide de bonnes pratiques, Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 70 p. • www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/Guide_bonnes_pratiques.pdf

6 Isabelle BOUCHER. 2006, « La gestion écologique des eaux de pluie, une pratique d'urbanisme durable », *Urbanité*, avril, p. 19-21. www.ouq.qc.ca/documents/URB-famille-Avril2007final.pdf
Isabelle BOUCHER. 2009, « La gestion écologique des eaux de pluie », *Urbanité*, printemps, p. 46-47. www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite_Printemps_2009.pdf

(ex. : familles)[7]. Afin de concentrer les immeubles de bureaux aux endroits les plus appropriés, le règlement de zonage peut également établir des superficies maximales de bureaux plus grandes au centre-ville, dans les centres majeurs d'activité et le long des grandes artères de consolidation, principalement celles qui sont desservies par le réseau structurant de transport en commun[8].

Bien que la loi ne l'exige pas, une municipalité peut concevoir une **politique en matière d'habitation** formulant les principes qui guideront son action en cette matière en cohérence avec son plan d'urbanisme. Une telle politique peut contenir des stratégies visant notamment l'accession à la propriété, la rénovation et l'entretien du bâti existant, le développement du logement social et abordable, ou encore la qualité de vie urbaine. Ainsi, une municipalité peut acquérir des immeubles et dicter les critères qui doivent présider à leur développement en consacrant 33 % de l'espace à la propriété de type condominium, 33 % à la maison de ville et 33 % au logement social. Elle peut contrôler la démolition des immeubles en tenant compte des facteurs suivants: leur viabilité et leur utilisation possible, le contexte de rareté des logements à louer, l'intérêt à protéger un bien culturel ou bien la réutilisation souhaitée du sol dégagé. La municipalité peut aussi encadrer l'aménagement d'un logement supplémentaire destiné à être occupé par des personnes ayant un lien de parenté ou d'alliance entre elles. Enfin, elle peut réglementer la transformation des immeubles locatifs en copropriété divise en vertu de la Loi sur la Régie du logement, lorsqu'elle souhaite protéger le parc locatif existant.

QUATRIÈME CRITÈRE LEED : l'utlisation efficace des ressources

Aux fins d'adapter le potentiel de tout projet de développement urbain à la capacité de support des milieux naturels, le label LEED-ND promeut l'architecture verte, l'aménagement écologique des sites, la limitation des perturbations aux terrains, le contrôle de l'érosion pendant la construction, l'utilisation de matériaux recyclés, la gestion efficace de l'eau, les mesures prises pour réduire l'effet d'îlot thermique, la maximisation des économies d'énergie non renouvelable, etc.

Une municipalité qui désire voir se développer des projets novateurs axés sur des technologies vertes peut le faire, notamment par l'application des **règlements sur les usages conditionnels et sur projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble** (**PPCMOI**), qui lui permettent de poser des conditions particulières lors de l'autorisation des projets. La technique des projets particuliers est sans doute celle qui permet le mieux de satisfaire à l'ensemble des critères rattachés à l'obtention d'une certification « verte ». Par exemple, sur la base de la compétence qu'elle possède en matière d'environnement, elle peut assortir l'autorisation de projets particuliers à des mesures d'atténuation, de gestion écologique des eaux de ruissellement, de récupération des déchets de construction, de gestion des matières résiduelles, etc.

Une municipalité peut également favoriser la certification environnementale des constructions en offrant des incitatifs financiers. Par exemple, elle peut accorder des subventions ou des crédits de taxe aux projets résidentiels, commerciaux ou autres, prévus dans le cadre d'un **programme de revitalisation** adopté en vertu de la LAU. En vertu de ses compétences en environnement[9], elle peut aussi établir un programme d'aide financière visant les propriétaires de bâtiments résidentiels ayant obtenu une certification écologique[10].

Il ne fait aucun doute que les outils d'urbanisme municipaux peuvent contribuer grandement à l'établissement d'un cadre d'aménagement globalement plus sain dans une perspective de développement durable. C'est sans compter sur les pouvoirs des municipalités qui leur sont accordés en vertu de la Loi sur les compétences municipales, pouvoirs que nous avons peu abordés ici[11].

Par ailleurs, rappelons que la révision en cours du système de planification instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme est l'occasion de s'interroger sur l'opportunité d'élargir les pouvoirs en matière d'aménagement et d'urbanisme. La Loi pourrait ainsi autoriser les municipalités à régir, de façon plus serrée, les projets de développement (autant les projets de lotissement que de construction) en regard de la disponibilité des divers services publics, de même que leur adéquation compte tenu des impacts qu'ils génèrent. Elle pourrait également leur accorder un pouvoir d'interdire certains projets pour une question de protection de l'environnement et de risque élevé de catastrophes naturelles. Enfin, la Loi pourrait autoriser les municipalités à utiliser les sommes versées pour l'obtention d'une exemption de devoir fournir des unités de stationnement pour améliorer les services de transport en commun et les déplacements actifs. ■

Alain Caron, urbaniste, est conseiller en aménagement à la Direction générale des politiques du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Pierre Blais, urbaniste, est coordonnateur de l'Unité ministérielle de recherche et de veille du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

7 Marie-Sophie COUTURE. 2007, « La mixité des usages en milieu urbain, qui veut être un pionnier? » *Urbanité*, décembre, p. 36-37. www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf

8 VILLE DE QUÉBEC. 2005, Plan directeur d'aménagement et de développement, l'avenir maintenant, septembre, p. 71. www.ville.quebec.qc.ca/fr/organisation/pdad.shtml#pdad

9 LOI SUR LES COMPÉTENCES MUNICIPALES (LRQ., c. C-47.1, articles 4, 19. 90 et 92). www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_47_1/C47_1.html

10 En ce qui concerne par exemple la certification LEED Canada pour les habitations, les thèmes abordés sons les suivants : 1) Innovation et processus de conception (IPC); 2) Emplacement et liaisons (EL); 3) Aménagement écologique des sites (AÉS); 4) Gestion efficace de l'eau (GEE); 5) Énergie et atmosphère (ÉA); 6) Matériaux et ressources (MR); 7) Qualité des environnements intérieurs (QEI) et 8) Sensibilisation et formation (SF). (source : www.ecohabitation.com)

11 Alain CARON et Pierre BLAIS. 2008, *Les outils d'urbanisme municipaux au service du développement durable*, Ministère des Affaires municipales et Régions, Observatoire municipal, avril, 44 p. www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/obse_muni/obse_outi_urba_deve_dura.pdf

DOSSIER

Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée

Un aperçu des gestes du gouvernement du Québec

Monique Desrochers
et Martin Vachon

L'objectif 18 de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013, soit « Intégrer les impératifs de développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux » est un des plus significatifs à l'égard des problématiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Cet article présente un aperçu des actions de développement durable qui contribuent à l'atteinte de cet objectif.

Une loi et une stratégie : un projet de société pour le Québec et un nouveau cadre de gestion pour le gouvernement

En 2006, l'Assemblée nationale du Québec adoptait à l'unanimité la Loi sur le développement durable (L.R.Q., c. D-8.1.1). Cette loi propose, pour le Québec, un projet de société basé sur un développement durable, qui est une forme de « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement »[1]. La Loi s'applique, dans un premier temps, à l'ensemble des ministères, organismes et entreprises de l'État et fait de la démarche de développement durable un moteur fondamental devant guider leurs actions.

La *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*[2], en vigueur depuis le 1er janvier 2008, est venue préciser le cadre de mise en œuvre de la Loi sur le développement durable. C'est ainsi que, conformément à la Loi, chacun des ministères, organismes et entreprises de l'État visés devait rendre public, au plus tard le 31 mars 2009, un plan d'action de développement durable. Essentiellement, il s'agit, pour chaque organisation concernée, de déterminer les actions qu'elle entend mener au cours des prochaines années pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la Stratégie qu'elle a retenus selon sa mission.

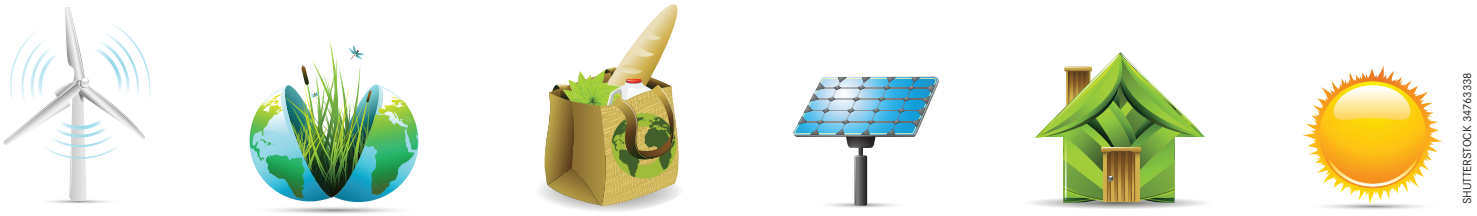
Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée : une des trois orientations prioritaires de la Stratégie

La Stratégie comprend neuf orientations stratégiques, dont trois prioritaires, qui s'articulent autour de 29 objectifs. L'orientation 6 : « Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée » est une des trois orientations stratégiques prioritaires. En faisant ce choix, le gouvernement établit que la recherche d'un développement durable est au coeur de toute action d'aménagement et de développement du territoire et reconnaît que les instances locales et régionales sont des acteurs de premier plan dans l'atteinte de cet objectif. À cette orientation stratégique se rattachent trois objectifs :

- 18 : intégrer les impératifs de développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux.
- 19 : renforcer la viabilité et la résilience des collectivités urbaines, rurales ou territoriales et des communautés autochtones.
- 20 : assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience.

L'orientation 6 comporte aussi une activité incontournable, c'est-à-dire une activité à laquelle plusieurs ministères et organismes gouvernementaux doivent obligatoirement participer, notamment par leur Plan d'action de développement durable. Cette activité incontournable consiste en l'élaboration et en la mise en œuvre d'un Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des acteurs publics[3] et des entreprises privées qui soutiennent le dyna-

1 Loi sur le développement durable (L.R.Q., c. D-8.1.1), article 2.
2 www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/index.htm
3 Par acteurs publics, on entend le réseau des établissements de la santé et des services sociaux, le réseau des établissements scolaires, les organismes municipaux (municipalités, MRC, communautés métropolitaines, conférences régionales des élus, etc.).



SHUTTERSTOCK 34763338

misme territorial. On retrouvera donc, dans certains plans d'action de développement durable, une action spécifique se référant au Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil. Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) est responsable, conjointement avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), du Plan d'action pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable. Les travaux sont réalisés par un comité interministériel[4] composé des ministères intervenant de façon particulière auprès des organismes municipaux.

Les actions du MAMROT en lien avec l'objectif 18

Étant donné ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et de développement régional et local ainsi que son rôle d'accompagnement auprès des instances locales et régionales, le Minisère est tout particulièrement concerné par cet objectif. C'est ainsi que, parmi les neuf actions retenues dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013 du MAMROT[5], quatre portent sur cet objectif.

L'action 5 vise l'intégration du développement durable au cœur de la démarche de révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et de ses moyens de mise en oeuvre. L'action 6 porte sur l'amélioration de la capacité des municipalités locales, des MRC et des communautés métropolitaines à prendre davantage en compte les principes de développement durable dans leurs planifications, et ce, par des activités de formation ou d'accompagnement ou la publication de guides. L'action 7 vise l'accompagnement des conférences régionales des élus (CRE) dans la prise en compte des principes de développement durable dans les planifications régionales. Enfin, l'action 8 concerne plus spécifiquement la participation du Ministère à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan d'action pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable.

Les actions du MDDEP en lien avec l'objectif 18

La Loi sur le développement durable confie la responsabilité de l'animation et de la coordination de la démarche québécoise de développement durable au MDDEP. C'est pourquoi le Plan d'action de développement durable 2008-2013 du MDDEP[6] comprend des actions en lien avec la mission propre du Ministère, mais aussi avec ce rôle de coordination gouvernementale. Le Plan d'action compte 23 actions, dont trois se réfèrent à l'objectif 18 de la Stratégie.

L'action 16 concerne le rôle de coordonnateur du MDDEP avec les ministères et organismes gouvernementaux qui entretiennent des liens étroits avec les acteurs qui soutiennent le dynamisme territorial, pour les appuyer dans leurs démarches d'accompagnement. Les actions 17 et 18 visent un enrichissement de son approche avec les organismes locaux, régionaux et autochtones pour la gestion de l'eau et des aires protégées.

Un aperçu des actions en lien avec l'objectif 18 dans les autres plans d'action de développement durable

Un bref inventaire des plans d'action de développement durable publiés à la mi-mai 2009 indique qu'une vingtaine de ministères et d'organismes gouvernementaux ont inscrit dans leur plan d'action une ou plusieurs actions visant à contribuer à l'atteinte de l'objectif 18 de la Stratégie. Au total, on recense plus d'une quarantaine d'actions, dont une quinzaine engagent la participation à la mise en œuvre des plans d'action pour l'accompagnement conseil des acteurs concernés. Compte tenu de la grande variété des autres actions envisagées, il est très difficile, dans le cadre de cet article d'en faire un exposé complet. En effet, chaque action doit être considérée dans le contexte du plan d'action duquel elle est issue. Tout au plus, pouvons-nous nous risquer à évoquer, sans être exhaustif, les thématiques touchées par ces actions : réalisation d'études dans le domaine agricole et dans la protection du patrimoine culturel; gestion intégrée des ressources et du territoire; plans de développement de la zone agricole; prise en compte des risques d'origine naturelle et anthropique; transports collectifs; produits agricoles régionaux et à valeur ajoutée; participation des communautés autochtones, etc.

Enfin, il est très important de retenir que, pour avoir une idée relativement juste de la portée des actions de développement durable retenues par les différents ministères et organismes gouvernementaux en matière d'aménagement du territoire, il faudrait faire une analyse de l'ensemble de toutes les actions prévues, et ce, dans le contexte de chacun des plans d'action. À cet égard, le présent aperçu reste bien partiel. ■

Monique Desrochers est l'officière de développement durable au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

Martin Vachon est conseiller en développement durable au Bureau de la coordination du développement durable du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

4 Ce comité interministériel est désigné Table d'accompagnement conseil en développement durable auprès des organismes municipaux.
5 www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/dossiers/deve_dura/plan_acti.pdf
6 www.mddep.gouv.qc.ca/ministere/plandd/plan-action-dd2008-2013.pdf

DOSSIER

Les enseignements du plan de développement durable de la collectivité montréalaise

François Miller

La Ville de Montréal a adopté en avril 2005, en compagnie d'une série d'organismes partenaires issus de divers secteurs d'activité, le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.*

Le message lancé par cette approche est manifeste : le développement durable n'est pas seulement l'affaire de l'administration municipale, mais celle de toute la société civile. À ce jour, près de 160 organismes se sont engagés à mettre en œuvre certains éléments du Plan au sein de leur propre structure et à en rendre compte annuellement. Le fait d'associer diverses organisations, aussi bien à l'élaboration qu'à la mise en œuvre d'un Plan de développement durable, constitue un des éléments singuliers de la démarche, qui trouve peu d'équivalent à l'échelle canadienne. Pour cette approche, la Fédération canadienne des municipalités a notamment attribué à la Ville de Montréal le *Prix des collectivités viables* dans la catégorie « planification » (2006).

Le Plan comporte deux phases de réalisation. Alors qu'une première phase, qui couvrait la période 2005-2006, comprenait 24 actions, une deuxième pour 2007-2009 en identifie 36. Bien que le Plan contienne dix orientations, toutes ces actions se regroupent autour de quatre orientations qui ont été identifiées comme prioritaires par la Ville de Montréal et ses partenaires

- améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- assurer la qualité des milieux de vie résidentiels;
- pratiquer une gestion responsable des ressources; et
- adopter des bonnes pratiques de développement durable.

Les actions, qui interpellent tant la Ville que les organismes partenaires, sont diversifiées tant par leur nature (incitatifs, activités de sensibilisation, programme de financement, règlements, etc.) que par leur portée. Elles vont de la lutte aux îlots de chaleur à l'élimination de la marche au ralenti inutile des véhicules, en passant par l'organisation d'événements écoresponsables.

Les résultats à ce jour

À ce jour, plusieurs initiatives découlant du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* ont donné des résultats intéressants. Elles sont d'ailleurs répertoriées dans le Bilan 2008 du Plan[1] (voir encadré).

1 Ville de Montréal. 2009. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise : Bilan 2008 de la phase 2007-2009*. Préparé par la Direction de l'environnement et du développement durable, 124 p.

Plan stratégique de développement durable – exemples de résultats

- Une stratégie de verdissement est en cours d'élaboration pour s'attaquer à la problématique des îlots de chaleur urbains. Chez les organismes partenaires, ce sont plus de 450 actions de verdissement qui ont été dénombrées en 2008;
- Au cours de cette même année, près de 452 hectares additionnels ont été protégés dans les écoterritoires, pour un total de 892 hectares. Le cumul des espaces protégés en milieu terrestre représente aujourd'hui 5 % du territoire montréalais; l'objectif fixé par l'administration étant de 6 %;
- Un atlas des rives a été finalisé. Il recense environ 250 km de rives à Montréal;
- Le programme d'entretien et de propreté a généré de nombreuses activités, dont les brigades de propreté, des projets d'embellissement ou des corvées de nettoyage;
- Montréal a été reconnue par l'Université des Nations Unies comme Centre régional d'expertise sur l'éducation en vue du développement durable de l'Université des Nations Unies (CRE-UNU). La 4e conférence internationale des CRE-UNU s'est d'ailleurs tenue à Montréal, en mai 2009;
- Trois nouveaux projets *Quartiers 21* ont été initiés en 2008, pour un total de 12 projets à Montréal. Les projets *Quartiers 21* visent à appliquer les orientations du Plan stratégique à l'échelle d'un quartier, à expérimenter à l'échelle locale des pratiques novatrices en développement durable et à mobiliser la communauté locale dans la mise en œuvre du développement durable[2].

Des indicateurs environnementaux

Comment dégager un portrait clair des actions découlant du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* et de leurs impacts réels sur l'environnement montréalais? Les indicateurs de l'état de l'environnement[3] – rapport publié par le Conseil régional de l'environnement de Montréal avec la collaboration de la Ville de Montréal – nous donnent certaines informations utiles et ce, en regard des quatre orientations prioritaires du Plan.

Par exemple, une quantité limitée d'indicateurs nous permettent d'avoir un regard relativement complet de l'orientation « améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre », dont la consommation d'énergie et les émissions de CO^2 associées, le nombre de déplacements en transport en commun ou le nombre de jour avec une mauvaise qualité de l'air.

Cet exercice comporte bien entendu des limites. En effet, si l'une des orientations prioritaires du Plan est d'« assurer la qualité des milieux de vie résidentiels », on peut difficilement résumer cet aspect complexe de la vie urbaine en se penchant sur quatre indicateurs environnementaux. Par exemple, pour cette même orientation, les indicateurs choisis sont la qualité bactériologique de l'eau en rive dans la région de Montréal, la superficie des aires protégées en milieu terrestre à Montréal, la superficie des parcs montréalais et le nombre de kilomètres de rives publiques.

Les leçons tirées de l'expérience montréalaise

Élaborer et mettre en œuvre un Plan de développement durable qui implique et mobilise des organismes communautaires, privés, publics, parapublics, en plus de différents services municipaux et administrations locales, représente un défi (mot qui est souvent substitué à « difficulté »!). Cela est encore plus vrai dans le contexte où la démarche montréalaise est volontaire. Cependant, cela pourrait éventuellement changer si les municipalités s'avèrent soumises à la *Loi sur le développement durable*, selon laquelle chaque ministère, organisme et entreprise de l'État québécois doit contribuer à la *Stratégie gouvernementale de développement durable*.

Les leçons tirées de notre expérience qui s'est amorcée en 2003 peuvent être résumées en cinq principaux points :

- L'importance du leadership de l'administration municipale à toutes les étapes d'élaboration et de mise en œuvre du Plan de développement durable;
- La reconnaissance du rôle essentiel de la société civile dans la mise en œuvre du développement durable;
- Un engagement clair de la Ville de Montréal et des partenaires à réaliser des actions et à rendre compte des réalisations;
- Une communication efficace pour stimuler la participation des partenaires aux activités entourant le Plan;
- Une équipe permanente dédiée au suivi et à la mise en œuvre du Plan.

À l'heure où tous les rapports internationaux sur les changements climatiques, l'eau ou l'énergie nous montrent l'urgence d'agir, les villes du monde sont appelées à jouer un rôle important. C'est dans cette perspective que devraient se déployer les plans municipaux de développement durable et que se développe le *Deuxième plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, qui couvrira la période 2010-2015. ■

François Miller, M.Sc., est conseiller en planification au sein de l'Équipe de coordination - Développement durable de la Direction de l'environnement et du développement durable de la Ville de Montréal

2 Les projets *Quartiers 21* sont portés par des organismes du milieu et soutenus financièrement par trois bailleurs de fonds : la Ville de Montréal, la Direction de santé publique de Montréal et l'Agence de santé publique du Canada. À ce jour, les projets financés touchent différents domaines, dont le verdissement, le transport actif ou l'agriculture urbaine.

3 Conseil régional de l'environnement de Montréal. 2008. *Indicateurs de l'état de l'environnement : Bilan pour la période 2003-2006*. Avec la coll. de la Ville de Montréal. 104 p.

DOSSIER

Le maintien des écosystèmes dans le Québec habité

Un héritage pour les générations futures

Réjean Dumas

Les marécages sont des milieux humides boisés qui soutiennent des espèces fauniques ayant souvent besoin de grands espaces et qui constituent un cadre enchanteur pour les marcheurs.

La protection des écosystèmes dans le sud du Québec constitue un défi de taille en matière d'urbanisme. L'équation de base est terriblement simple : la faune et la flore dépendent de superficies d'habitat de qualité constituant des écosystèmes. À mesure que nos besoins augmentent, que ce soit pour nous loger, produire ou nous déplacer, la superficie des habitats résiduels diminue. À mesure que les habitats se fragmentent, les espèces sensibles disparaissent au profit d'espèces plus communes qui peuvent causer des problèmes de cohabitation avec l'homme.

Malgré les principes du développement durable et les engagements québécois en matière de biodiversité et l'importance des milieux naturels dans la qualité de vie des citoyens, la place des milieux naturels dans la hiérarchie décisionnelle demeure équivoque.

Pourtant, les milieux naturels jouent un rôle important à plusieurs égards dans notre société : ils procurent un environnement favorable à la santé (particulièrement pour la pratique d'activités physiques) et un refuge pour les citoyens en limitant les écarts de température. De plus, ils augmentent le pouvoir d'attraction d'un milieu pour de nouveaux résidants de même que la valeur des propriétés limitrophes. Enfin, ils protègent même les infrastructures en réduisant les risques d'inondation.

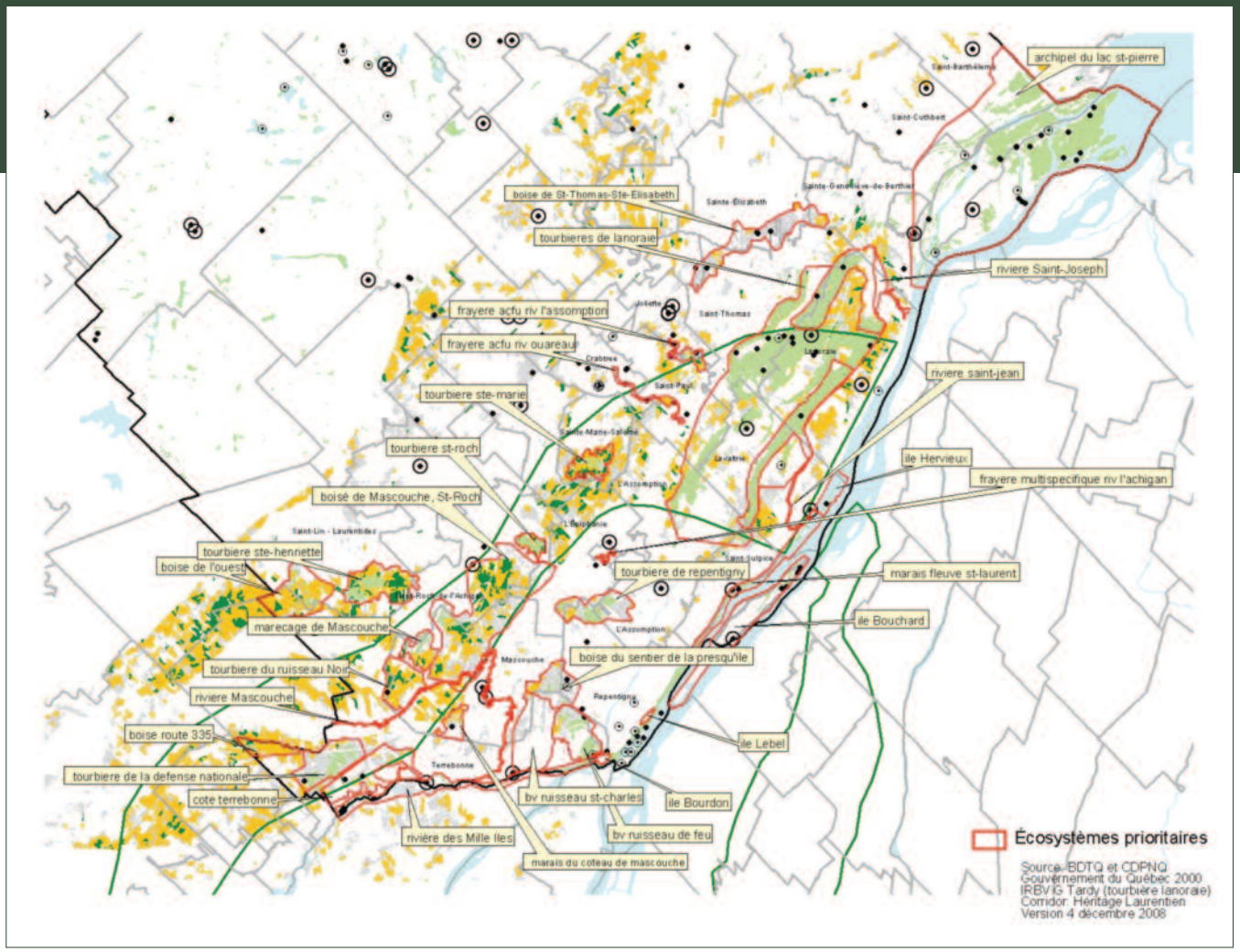
Or, notre planification des usages du territoire se fait largement en fonction de l'économie et des infrastructures, mais plus difficilement en tenant compte des paramètres environnementaux pour lesquels la valeur économique et les objectifs sont plus complexes à établir. Alors, comment peut-on concilier le maintien de milieux naturels fonctionnels au cœur d'un Québec où les zones habitées s'accroissent chaque année?

Définir l'écosystème fonctionnel

Il existe plusieurs échelles auxquelles on peut définir un écosystème. Voici quelques données nous permettant de définir plus concrètement ce qu'est un écosystème fonctionnel. D'abord, il faut ramener le tout à l'échelle humaine: quelques dizaines de kilomètres carrés tout au plus. Un choix s'impose: si c'est trop grand, c'est bien, mais difficile d'obtenir un consensus social; si c'est trop petit, ce n'est simplement plus un écosystème. On doit savoir que dans un territoire donné, au fur et à mesure que l'urbanisation prendra de l'expansion, la biodiversité diminuera lorsque les milieux naturels constitueront moins de 50 % du territoire; 30 % est considéré comme le seuil critique. On pensera à avoir au moins un boisé de 200 hectares ou plus, des bandes riveraines de 30 mètres au lieu des 3 ou 10 mètres réglementaires, un minimum de 10 % du territoire en milieux humides et enfin des corridors de connexion de 100 mètres de largeur entre les grands ensembles naturels. Dans le Québec habité, l'écosystème peut conséquemment être défini comme étant un ensemble de milieux naturels accessibles aux citoyens et soutenant la biodiversité.

Où conserver? Où construire? Des choix irréversibles

Conserver de tels grands espaces pose évidemment des difficultés dans la définition des orientations et des activités compatibles. Les décideurs sont tiraillés entre des choix de gains économiques, souvent à court terme, versus des gains à long terme associés aux milieux naturels. Or, à proximité des centres urbains, ces choix sont généralement définitifs en raison du caractère « irréversible » des changements engendrés par la construction. Par exemple, une coupe forestière laisse place, malgré ses effets réels temporels, à un fort



Les écosystèmes prioritaires du sud de Lanaudière, selon la vision commune MRNF-MDDEP, reliés par une ceinture verte inspirée du concept élaboré par Héritage Laurentien.

potentiel de restauration du milieu par la régénération naturelle. En milieu agricole, la mise en culture d'un boisé aura un effet plus important sur le milieu naturel, mais laissera encore une possibilité de restauration. En milieu urbain, la construction d'un centre commercial dans un boisé aura cependant un impact profond et, en pratique irréversible, sur le milieu. Conséquemment, certains de ces choix toucheront plusieurs générations futures, tant floristiques et animales qu'humaines.

Se concerter, planifier et agir

Que ce soit dans le cadre de schémas d'aménagement, de plans directeurs de l'eau, de plans régionaux de développement des ressources, de plans de conservation et d'autres exercices, nombre d'organismes publics et non gouvernementaux sont appelés à planifier l'utilisation du territoire en fonction de leurs objectifs respectifs. Selon l'organisme, ses mandats et ses pouvoirs, ces planifications peuvent se faire avec un degré variable de concertation avec le milieu et un degré encore plus variable d'application sur le terrain.

Les initiatives de tous les ministères québécois sont assujetties aux principes de développement durable et deux d'entre eux sont particulièrement interpellés par la protection des écosystèmes en vertu de leur mission respective : le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). C'est dans cette perspective que le MDDEP et le MRNF ont pris l'initiative d'identifier les écosystèmes prioritaires et sensibles du sud de la région de Lanaudière. Établis à partir des connaissances empiriques, de plans d'autres organismes et de critères issus de la littérature scientifique, 30 écosystèmes prioritaires furent définis, délimités et connectés dans un concept de corridor vert.

Concertation dans la planification : objectif commun dans l'action

Ce travail se présente sous forme de portraits à l'échelle municipale. Il constitue une source d'information stratégique pour les aménagistes et les décideurs préoccupés par la place des milieux naturels dans le paysage de leur région. Il s'adresse tout particulièrement aux MRC, aux municipalités et à la Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire (CRRNT). Il exprime le consensus atteint entre deux ministères sur les écosystèmes devant faire l'objet d'une attention particulière en matière de conservation et de

Le bassin versant du ruisseau de Feu à Terrebonne : un exemple d'écosystème faisant l'objet d'un important plan de restauration et où les milieux naturels ont leur place en complémentarité du développement résidentiel, commercial et communautaire.

restauration. Il repose sur le fait que la conservation d'un milieu n'est pas un état « latent », mais bien le fruit d'une décision qui a un coût, d'ailleurs généralement inférieur à celui de la restauration.

Le succès d'un tel exercice repose sur son arrimage avec les autres exercices de planification territoriale dont les schémas d'aménagement et le plan régional de développement intégré des ressources et du territoire (PRDIRT) qui sera produit par la CRRNT. Les actions qui en découlent se réaliseront dans la mesure où les organismes du milieu continueront à orienter leurs efforts sur des objectifs communs. Et comme tout enjeu de société, la protection des écosystèmes dépend d'abord et avant tout du degré d'intérêt et de conscientisation des citoyens tant comme propriétaires fonciers que comme utilisateurs de ces milieux. ■

Réjean Dumas est biologiste au ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Il cumule près de 30 ans d'expérience en matière de gestion de la faune et de restauration d'habitats, dans le nord québécois et la vallée du Saint-Laurent. Il coordonne « Écosystèmes Lanaudière », un plan régional concerté entre le MRNF et le MDDEP.

Liste de références

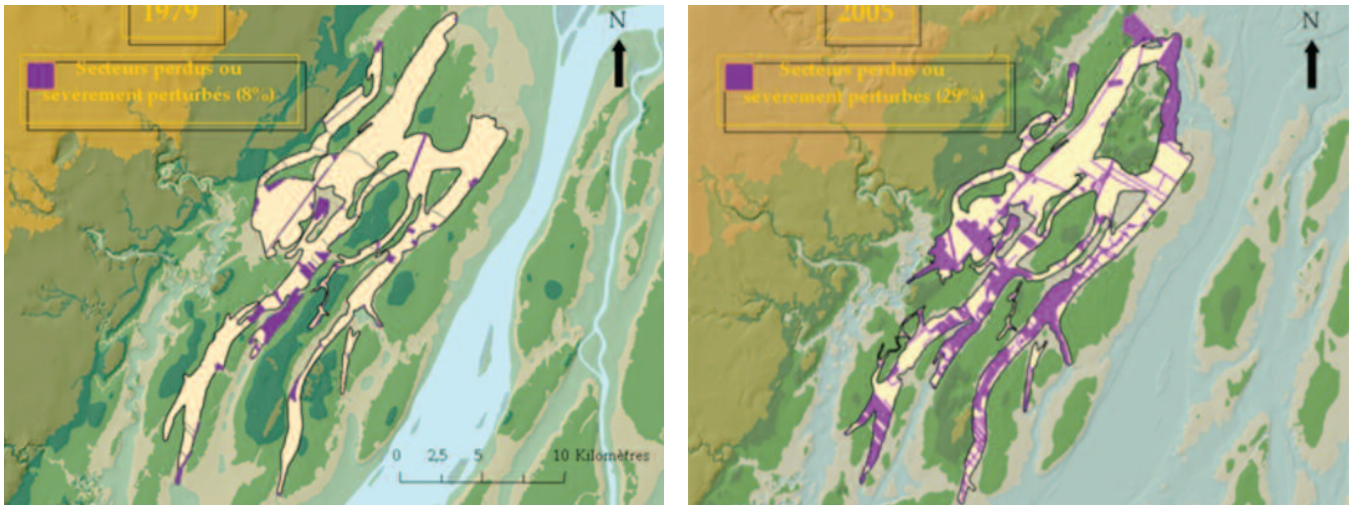
Bélanger, L. et M. Grenier. 2002. Agriculture intensification and forest fragmentation in the *St. Lawrence Valley human-dominated landscape.* Lanscape Ecology, 00: 1-13.

Environnement Canada. *Quand l'habitat est-il suffisant? Cadre d'orientation pour la revalorisation de l'habitat dans les secteurs préoccupants des Grands Lacs.*

Environnement Québec. 2002. *La tourbière de Lanoraie : état de situation.* Direction régionale de Lanaudière.

Héritage Laurentien. *Protéger les milieux naturels de la Communauté métropolitaine de Montréal : des bénéfices pour tous.*

Tardy G. et S. Pèlerin. 2005. *Complexe tourbeux du delta de Lanoraie : délimitation révisée et état de situation.* Institut de recherche en biologie végétale.



Les tourbières du delta de Lanoraie : un milieu exceptionnel de 76 km², à la limite de la banlieue de Montréal, havre pour la biodiversité, menacé par des formes non compatibles d'utilisation, comme en témoigne la comparaison entre 1979 et 2005 des superficies dégradées.
Sources : Environnement Québec (2002); Tardif et Pèlerin (2005).

Programme préstagiaire

Pour favoriser l'accès à la profession d'urbaniste

Vous êtes :

- Étudiant en urbanisme
- Diplômé en urbanisme
- Travailleur en urbanisme

Vous voulez :

- Accroître votre employabilité
- Développer votre réseau professionnel
- Être informé des offres d'emploi en urbanisme
- Participer à des activités de développement professionnel
- Accélérer votre admissibilité à devenir urbaniste-stagiaire
- Intégrer progressivement la profession d'urbaniste

Ordre des Urbanistes du Québec

Renseignement et inscription

www.ouq.qc.ca

85, rue Saint-Paul Ouest
514 849-1177

La Cité Verte

un projet immobilier phare pour les générations à venir

Guillaume Neveu, urbaniste

Une perspective de la future Avenue des Jésuites montrant les maisons de ville et leur facture architecturale résolument contemporaine.

En 2005, SSQ Groupe financier s'est porté acquéreur d'une vaste propriété de 93 000 m² en plein cœur du quartier Saint-Sacrement en haute ville de Québec. Aujourd'hui, la construction de la Cité Verte est sur le point de débuter.

L'objectif pour SSQ Immobilier est de faire de la Cité Verte un projet immobilier phare qui apporte des solutions novatrices à divers enjeux urbains et environnementaux, comme la densification du cadre bâti, la gestion des eaux de pluie, l'efficacité énergétique des immeubles, la gestion des matières résiduelles, la réduction des îlots de chaleur et la gestion des déplacements.

La Cité Verte se veut un quartier résidentiel à échelle humaine qui, à terme, comprendra près de 800 logements privés et locatifs répartis dans plus d'une quinzaine de bâtiments, allant de la maison de ville en rangée jusqu'à la tour résidentielle de huit étages et en passant par la conservation de quelques bâtiments rénovés et reconvertis. Elle comprendra également d'autres usages, tels des bureaux, commerces et services de proximité.

Le site, sa vocation et son environnement

Bordé par le centre hospitalier Jeffrey-Hale, le chemin Sainte-Foy, l'avenue Monk et le coteau Sainte-Geneviève, le site accueillait jusqu'à tout récemment la Congrégation du Bon-Pasteur. Ce site comprend un ensemble de bâtiments qui, avant l'arrivée des sœurs en 1972, ont notamment abrité la crèche Saint-Vincent-de-Paul et l'hôpital de la Miséricorde.

En plein cœur de la haute ville de Québec, on trouve, dans un rayon de moins de 500 mètres, une panoplie de commerces et de services locaux, deux hôpitaux, une église, un parc industriel, des immeubles de bureaux et des services de transport en commun.

Le site proprement dit compte huit bâtiments dont trois fournissent la quasi-totalité de l'image qu'en retient le passant. Des arbres majestueux occupent l'avant des bâtiments en bordure du chemin Sainte-Foy, tandis que le reste du site présente généralement une image plutôt champêtre, en raison des activités de culture et de détente exercées par les sœurs depuis plus de trois décennies. Entre le chemin Sainte-Foy et le coteau Sainte-Geneviève, on observe un dénivelé de 19 mètres et le lot présente, sur son côté le plus long, une profondeur de 300 mètres.

La Cité Verte : un espace de vie

Pour SSQ Immobilier, le mandat envers les professionnels est clair: concevoir un projet qui, tant par ses usages et son architectures que ses aménagements extérieurs, rappellera la vocation du site et mettra en valeur ses principales composantes naturelles et bâties. Plus qu'un simple ensemble immobilier, la Cité Verte

deviendra un espace de vie axé sur le développement durable.

Bien que l'architecture, les technologies vertes et les aménagements extérieurs témoigneront d'un grand respect de l'environnement au sein de la Cité Verte, son réel succès passera inévitablement par l'adhésion des résidants, des travailleurs, des visiteurs, des autorités municipales et du promoteur à un ensemble de valeurs sociales et environnementales qui seront véhiculées par les composantes bâties et naturelles du projet: logements variés, confortables et adaptables, desserte en commerces et services de proximité, offre diversifiée de transports motorisés et alternatifs, espaces de détente à caractère naturel, lieux de rencontre à caractère urbain, réseau de circulation axé sur le piéton, etc.

Quelques éléments clés de la Cité Verte

La gestion énergétique

L'alimentation énergétique de la Cité Verte sera assurée par une centrale thermique utilisant la biomasse. Cette centrale consommera des résidus de transformation du bois sous forme de granules énergétiques. Cette source d'énergie présente des qualités environnementales évidentes. Lorsqu'un arbre meurt et pourrit dans la forêt, il émet autant de CO^2 qu'il en a absorbé durant sa croissance. Il en va de même pour les résidus de coupes forestières ou de transformation du bois. Par conséquent, une centrale thermique utilisant la biomasse a un bilan en CO^2 neutre et ne contribue pas à l'effet de serre. Dans ce contexte, l'utilisation du bois s'inscrit dans une utilisation durable de nos ressources.

La centrale thermique à la biomasse de la Cité Verte alimentera un vaste réseau de chauffage urbain utilisant les stationnements, les sous-sols et les liens souterrains entre les bâtiments pour alimenter les sous-stations de chauffage de chaque bâtiment. Le réseau de conduits de distribution demande une gestion architecturale soignée et, convaincu que les enjeux d'efficacité énergétique constituent une priorité incontournable, le promoteur accepte qu'une portion de la superficie des unités d'habitation soit hypothéquée au profit d'équipements qu'on ne retrouve pas dans les projets conventionnels.

Par ailleurs, d'autres mesures seront mises de l'avant pour assurer la meilleure efficacité énergétique possible du projet. Les architectes de la Cité Verte miseront notamment sur l'optimisation des apports solaires passifs, l'aménagement de balcons solaires, l'intégration de systèmes solaires actifs, la ventilation naturelle, la limitation des ponts thermiques et l'étanchéité accrue à l'air des bâtiments. Sur le plan des infrastructures et des aménagements, les architectes paysagistes et les ingénieurs favoriseront l'utilisation de dispositifs à diode électroluminescente (DEL) pour l'éclairage urbain et la signalisation.

La gestion des matières résiduelles

La mise sur pied d'une alternative aux méthodes traditionnelles de traitement des matières résiduelles fait partie intégrante des stratégies écologiques adaptées à la Cité Verte. La collecte et le transport des matières résiduelles tableront sur un réseau de conduites souterraines dont la gestion sera entièrement automatisée. Depuis chacun des immeubles, le réseau acheminera l'ensemble des déchets vers un terminal de collecte centralisé.

Cette solution, bien implantée dans certaines villes européennes, offre plusieurs avantages environnementaux dont une consommation énergétique inférieure aux méthodes actuelles, une réduction substantielle du transport routier des déchets, une salubrité accrue et, conséquemment, une amélioration globale de l'hygiène du site.

Ce système de collecte représente donc un bond prodigieux pour les infrastructures urbaines densifiées, tout en constituant un outil de sensibilisation sans pareil pour les utilisateurs.

La gestion des eaux de pluie

La rareté des ressources en eau à l'échelle mondiale fait de la gestion efficace de l'eau une nécessité incontournable. Diverses stratégies sont adoptées pour faire de la Cité Verte un modèle responsable de la gestion de l'eau. Les objectifs visés : réduire la demande et les rejets en eau.

L'approche de gestion des eaux pluviales va au-delà des critères de performance normalement exigés pour un projet de cette ampleur. Les exigences municipales pour le projet en matière de rétention des eaux pluviales se chiffrent à un critère de rejet de 15 litres par seconde par hectare, ce qui correspond grossièrement à la rétention d'un terrain vierge à l'état naturel. Or, considérant que le site sera en majorité « artificialisé » et que certaines surfaces (rues, trottoirs et toitures) seront même imperméabilisées, la gestion des eaux pluviales constitue un enjeu environnemental crucial pour la Cité Verte.

Le concept préliminaire des aménagements extérieurs illustre sommairement les solutions proposées pour la gestion des eaux de pluie, la réduction des îlots de chaleurs et la gestion des déplacements.

Un simple bassin de rétention pourrait suffire pour répondre aux exigences municipales, mais le promoteur et les concepteurs de la Cité Verte souhaitent aller plus loin et retenir la quasi-totalité des eaux de pluie.

Pour y arriver, la stratégie de gestion des eaux pluviales est multiple et intégrée. Le drainage « bâti » implique les toitures des bâtiments ainsi que des réservoirs de rétention situés au sous-sol de chacun de ces bâtiments. Le drainage « aménagé » utilise différentes stratégies: les jardins d'eau, les jardins de pluie, le « rain-art », les îlots de rétention et les bassins de rétention. Ces mesures de drainage pluvial présentent des volumes de rétention variables, mais aussi des fonctions différentes. Le drainage « bâti » permettra notamment d'emmagasiner l'eau pour la réutiliser à des fins d'irrigation des espaces verts et de nettoyage des automobiles et des rues. Quant à lui, le drainage « aménagé » permettra de traiter sommairement les eaux de ruissellement tout en favorisant leur percolation dans le sol et non sans avoir auparavant contribué à l'hydratation du couvert végétal.

La gestion des déplacements

Articulée autour d'un réseau de rues qui s'inscrira dans la continuité des rues existantes, la Cité Verte veut faire de l'automobile une intruse et favoriser des modes de transports actifs et alternatifs.

Les rues présenteront des chaussées réduites avec du stationnement hors-rue bordé par des banquettes. Les traverses piétonnes seront stratégiquement localisées et judicieusement aménagées pour la sécurité des piétons. Certaines rues et allées d'accès

véhiculaires seront aménagées pour favoriser un partage complet de la voie entre ses utilisateurs potentiels (principe du « shared-space »).

La Cité Verte encouragera l'utilisation du vélo par le biais d'une piste multifonctionnelle, d'une flotte de vélos en libre-service et des installations incitatives et sécuritaires pour les cyclistes. En matière de transport en commun, deux circuits d'autobus offrant un service fréquent sont déjà accessibles dans un rayon de moins de 400 mètres. À l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Ernest-Gagnon, on prévoit l'aménagement d'un abribus chauffé et sécuritaire pour les usagers.

L'automobile aura tout de même sa place, mais à certaines conditions. La majorité (plus de 90 %) des stationnements seront souterrains de façon à éviter, en hiver, le recours à une mise en marche prolongée des véhicules avant utilisation et à optimiser la perméabilité des surfaces « artificialisées ». Enfin, Communauto sera invitée à offrir aux résidants et travailleurs de la Cité Verte une flotte de véhicules collectifs.

Faire de la Cité Verte un site de démonstration

SSQ Groupe financier souhaite faire de la Cité Verte un site de démonstration panquébécois unique ainsi qu'une référence nord-américaine en matière de développement urbain. Pour y arriver, un ensemble de mesures sera préconisé. Un centre d'interprétation avec des guides est envisagé. Les entreprises ayant collaboré à la conception du projet et à l'intégration des technologies vertes seront appelées à participer aux efforts de sensibilisation de SSQ Groupe financier en offrant des tours guidés et des séances d'information. Certaines d'entre elles pourraient même implanter leurs bureaux dans la Cité Verte.

Enfin, le site comportera une signalétique particulière permettant aux visiteurs de s'informer sur les différentes composantes vertes du projet. Un effort particulier sera déployé pour rendre visibles et accessibles les composantes vertes du projet, comme la centrale thermique à la biomasse et les bornes de cueillette du système de gestion souterrain des matières résiduelles. ■

Guillaume Neveu est urbaniste et travaille au bureau de Québec de Daniel Arbour & Associés

DAA

› Daniel Arbour & Associés

Depuis plus de 30 ans au Québec , nous bâtissons notre réputation sur la qualité et la fiabilité de nos réalisations, ainsi que sur notre soutien au développement de la région.

› la mise en valeur de sites
› le design urbain
› l'urbanisme et l'aménagement du territoire
› l'architecture de paysage
› le tourisme, la culture et les loisirs
› les études et la gestion de l'environnement
› la justification d'interventions en territoire agricole
› la planification stratégique
› les études de marchés et les analyses économiques

Daniel Arbour & Associés (DAA) inc.

MONTRÉAL
QUÉBEC
SAGUENAY
MONT-TREMBLANT
www.arbour.ca

› imaginer › évaluer › intégrer l'espace urbain

Les véhicules électriques dans la ville

Jusqu'où ira le fil

Marie-Josée Lessard, urbaniste
et Pronto Binwa

JULIEN GRONDIN/SHUTTERSTOCK

DOSSIER

Le secteur des transports est en mutation. On pense autrement les déplacements dans la ville; on fait de plus en plus appel à des modes de transport propres et économes en énergie; on parle maintenant d'écomobilité prenant en compte dorénavant tous les moyens de déplacement et leur intégration dans nos villes. Quels sont les types de véhicules en voie de développement? Que faut-il faire pour soutenir le déploiement des véhicules électriques dans les villes et leur donner une place adéquate?

Le parc mondial de véhicules, atteignant aujourd'hui près de 1,4 milliard d'unités[1], pourrait plus que doubler d'ici 2030 à la suite d'une explosion des parcs de véhicules de l'Inde et de la Chine. Les conséquences de ce bilan : coût en vies humaines, guerre pour le pétrole, déstructuration sociale, conflits divers, nuisances, hypermobilité[2], etc. Comment pouvons-nous anticiper les évolutions à venir, aussi bien aux plans urbanistique, technologique, politique que technique ?

L'avenir de l'automobile risque - si ce n'est déjà fait - d'engendrer une rupture dans nos habitudes actuelles. La croissance du parc automobile devra notamment être compensée par la réduction de la consommation unitaire des véhicules, des émissions polluantes et des rejets de gaz à effet de serre. La compensation devra aussi se faire par le choix des sources d'énergie alternatives et des véhicules plus performants. Demain, ce seront des véhicules plus petits, légers, « décarbonés » et dotés d'une batterie propre, rechargeable ou échangeable, qui occuperont une large part du marché.

Actuellement, on assiste au développement et à l'intégration de nouvelles technologies dans le domaine des transports. Celles-ci permettront d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, de diminuer la congestion routière, de réduire les émissions polluantes et les gaz à effet de serre, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de vie. Le parc de véhicules est en transformation.

Des transports urbains propres et efficaces

Des projets de recherche et d'expérimentation fourmillent pour rendre les transports propres, performants et efficaces. Au plan technologique, les salons de l'automobile ne se passent plus de nouveaux types de systèmes de propulsion (électrique, hybride, hybride électrique rechargeable "plug-in"[3], hydrogène, gaz naturel, bi-combustible, etc.).

1 Source : www.worldwatch.org
2 Concept avancé par John Adams pour évoquer le mécanisme autorenforçant : plus nous sommes mobiles, plus la ville s'étend et plus nous avons besoin d'être mobiles. ADAMS J., Hypermobilité, Prospect
3 Les véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR) sont des voitures hybrides dotées de blocs-batteries rechargeables sur le réseau électrique, indépendamment du moteur à essence. Ils possèdent aussi un petit moteur à combustion interne servant à augmenter la distance de déplacement s'il s'avère impossible de recharger les batteries. Les "Plug-In" ont une autonomie en mode motorisation électrique variant de 20 à 60 km.

GAVIN NEWSOM

Face à ces évolutions et aux exigences actuelles des consommateurs, les constructeurs automobiles présentent des prototypes et des concepts de voitures de toutes sortes. General Motors entend commercialiser d'ici 2011 un véhicule hybride rechargeable dénommé Volt. Toyota, Honda, Chrysler et d'autres constructeurs prévoient en commercialiser autant. Viendra la voiture électrique à batterie qui pour l'instant est encore en manque d'une autonomie suffisante. Au Québec, après les recherches effectuées sur les batteries au lithium et sur polymère, des chercheurs focalisent sur l'amélioration des performances avec des recherches sur le Lithium Iron Phosphate de Fe (LiFePO4). Cette technologie est aujourd'hui utilisée par des milliers de véhicules motorisés électriques de petite taille (motocyclettes, vélos et fauteuils roulants) en Europe et en Asie. Ces recherches pourraient rendre la voiture électrique très intéressante sur les plans de la rentabilité et du temps de recharge.

Le camionnage et une logistique verte

Dans l'industrie du transport des marchandises, la performance logistique est plus que jamais au cœur de la réussite des entreprises. Celle-ci a besoin de solutions durables pour de nouvelles intelligences « transport et logistique » d'où la nécessité d'optimiser les techniques de motorisation pour réduire les émissions de gaz et développer des modes de camionnage alternatifs écologiquement et économiquement viables (réduction du temps de livraison, consommation de carburant, véhicules performants, etc.)

Des démarches existent dans certaines villes où se développent des plateformes de distribution ou des centres de distribution urbaine. Déjà, y apparaissent des camions et entre autres des petits camions électriques utilisés pour l'entretien de la voirie et des parcs qui répondent aux enjeux environnementaux et économiques.

Dans l'industrie du camionnage, les constructeurs proposent depuis 2005 des camions de classe 7 à propulsion hybride: Paccar, Volvo, Eaton, International, etc. Outre ces fabricants, des entreprises font de plus en plus le choix de cette technologie en raison de sa consommation réduite de carburant : Purolator, UPS, Armée Canadienne, Hydro-Québec, Coca-Cola, etc. Devant ce développement, la technologie "plug-in" devrait faire son entrée dans cette industrie, nous interpellant sur les politiques urbanistiques à mettre en place pour leur intégration dans le flot de la circulation, les méthodes et procédés de partage de l'espace de circulation et de recharge de véhicules.

On retrouve des véhicules électriques ou hybrides de faible gabarit pour la livraison de marchandises au centre-ville dans les centres de logistiques expérimentés en Europe et aux États-Unis. Le projet Elcidis (Electric City Distribution Systems) lancé à l'instigation de la Commission européenne y associait cinq villes européennes. Pour les opérateurs de transport, la centralisation des cueillettes et des livraisons dans un lieu unique (plateforme urbaine) évite des pertes de temps imputables à la circulation, à la recherche du lieu de destination finale, au nombre parfois important de points desservis et aux difficultés de stationnement. Pour les autres acteurs économiques (commerçants, services, etc.), le projet offre

Bienvenue dans la ville du futur!

Les villes doivent être des facilitateurs dans le déploiement de ces nouvelles technologies et réfléchir à de nouvelles politiques d'urbanisme. Déjà, des villes se rassemblent et créent des lieux d'échanges, afin de développer des politiques en matière d'écomobilité. On cherche à partager les bonnes pratiques, les expériences, le savoir-faire, les innovations technologiques, les conditions d'intégration des nouveaux systèmes de transport, des nouveaux véhicules, des mesures d'accompagnement et services. Par exemple, le Club Move City Mobil initié au sein du pôle véhicule du futur dans la région d'Alsace-Franche-Comté en France s'inscrit dans un cadre de recherche européen en matière de systèmes de mobilité innovants intégrés aux villes.

Les interventions dans le domaine public sont de plusieurs ordres. Citons notamment :

- les équipements de recharge (bornes de recharge publiques) pour les véhicules : vélos, motos, camions, autobus électriques ou hybrides rechargeables;
- les zones de stationnement et la localisation de ces équipements sur les lieux de résidences, les entreprises, les lieux publics, etc.;
- les systèmes de facturation (modalités de paiement, etc.);
- les mesures préférentielles pour encourager leur utilisation : stationnements réservés, services de véhicules en libre-service;
- les normes d'aires de stationnement réservées et équipées pour les véhicules électriques;
- les obligations pour les constructeurs d'habitations d'aménager des espaces de stationnement et leur raccordement au réseau électrique;
- le partage de la rue entre tramways, automobiles, autobus, trolley bus, piétons ou encore la cohabitation dans les pôles d'échange multimodaux, etc.;
- le type d'alimentation des transports publics électrifiés soit par caténaire ou par induction et leur impact sur le cadre bâti, l'intégration du mobilier, le couvert végétal, la localisation des potences, etc.

Des solutions apparaissent déjà et d'autres doivent être développées et adaptées aux villes.

davantage de flexibilité pour les livraisons (horaires, fréquences), pour la gestion des stocks (utilisation possible de la plateforme lieu de stockage provisoire), pour l'organisation des tournées avec un regroupement des livraisons, et moins de gros véhicules de livraison en centre-ville ainsi qu'un meilleur taux de remplissage.

Parmi les autres avantages évoqués notons l'amélioration de l'environnement local et de la qualité de vie urbaine (diminution des effets externes négatifs du transport dont la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la congestion, l'insécurité).

Infrastructures de charge en milieu urbain et résidentiel

Pour accélérer la promotion des véhicules électriques dans les zones urbaines, une collaboration se met en place actuellement entre les gouvernements, les collectivités locales, les constructeurs automobiles, les énergéticiens et les villes. Les axes de travail portent sur les infrastructures et les lieux de recharge (stationnement, centres commerciaux, hôtels…) et les gestionnaires de flotte de véhicules (énergéticiens, location de voitures, bureaux, etc.). Déjà des projets prennent forme.

La France a entrepris dernièrement l'élaboration d'une stratégie de déploiement des infrastructures, afin d'accélérer et coordonner la mise en place des infrastructures de charge, c'est-à-dire des bornes de recharge, des bornes de recharge rapide et des stations d'échange de batteries nécessaires pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Le fabricant Toyota a lancé un projet déployé au Japon et aux États-Unis, au Royaume-Uni et en France, pour étudier la technologie et les performances des véhicules hybrides rechargeables et l'évaluation des différentes solutions opérationnelles d'infrastructure de charge.

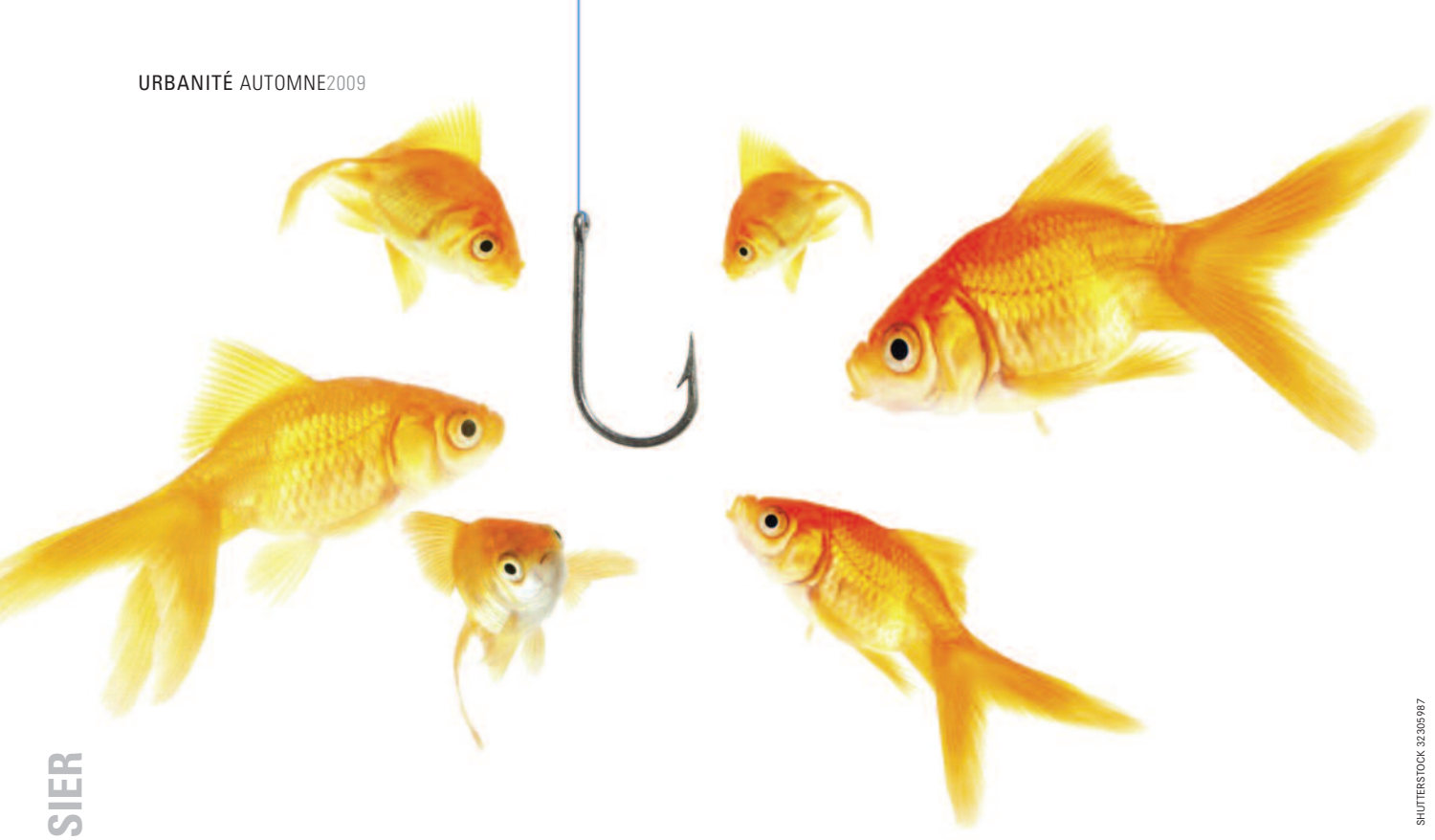
Le projet « Better Place[4] », né d'un partenariat avec Renault-Nissan, vise, d'ici 2011, l'implantation à grande échelle des véhicules électriques. Il s'agit d'une entreprise dont la mission est d'implanter dans les grandes villes du monde des réseaux de recharge et d'échange de batteries pour les véhicules électriques. L'usager s'abonne à un système similaire à la téléphonie mobile qui lui permet de se rendre à un lieu de recharge ou dans une station-service électrique où sa batterie serait remplacée par une batterie chargée. Des ententes ont été signées avec la Californie, le Danemark, l'Australie, le Portugal et Israël. Pays, provinces et villes se montrent intéressés. Au Canada, l'Ontario s'y est engagée et la Colombie-Britannique caresse l'idée. À l'automne 2008, la Ville de Paris a lancé le Programme Autolib' qui prévoit la mise en place de 4 000 véhicules électriques en libre-service à l'horizon 2010-2011 (2 000 à Paris et 2 000 dans la couronne). La Ville de Yokohama et Renault-Nissan ont annoncé le projet "zero-emission mobility" qui consiste à adopter un zonage au centre-ville où l'on introduira les infrastructures en plus de développer des mesures incitatives et de faire la promotion des modes de déplacement éco énergétiques.

Le Québec doit s'inscrire dans ce mouvement. L'avenir verra l'électrification importante des transports collectifs, du camionnage urbain et des flottes de véhicules. Comme l'annonçait son président-directeur général, monsieur Thierry Vandal, Hydro-Québec a l'intention de contribuer à ce développement important. L'électrification massive des transports (trains, trolleybus, tramways, etc.) permettra au Québec d'améliorer son bilan d'émission de GES et de développer davantage son savoir-faire dans cette filière. Les villes doivent être des partenaires dans cette démarche. ■

Marie-Josée Lessard est urbaniste à la ville de Montréal. Elle a été directrice générale du Centre National du Transport Avancé (CNTA). Pronto Binwa est agent de recherche au CNTA.

4 Source : www.betterplace.com

plania
DE L'ABSTRAIT AU CONCRET
URBANISME
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
PLANIFICATION DES TRANSPORTS
PLANIA.COM



SHUTTERSTOCK 32305987

DOSSIER

Les pièges du développement durable

François Goulet, urbaniste

Pas une semaine sans qu'on annonce un nouvel édifice « vert » ou « durable ». Chaque fois, tous les nouveaux incontournables du développement durable y sont : les toits verts, la haute technologie pour le chauffage, la récupération de l'eau de pluie. Bravo! Mais si l'édifice est à 20 km d'une épicerie ou d'un arrêt d'autobus, si le coût d'occupation est inabordable, ou pire encore, si les économies d'énergie annoncées ne sont pas au rendez-vous, peut-on vraiment parler de développement durable?

L'urbanisme, comme profession, apporte un éclairage complémentaire et nécessaire à la notion de développement durable, ce qui peut permettre d'éviter quelques pièges et raccourcies.

Vert n'est pas forcément durable

« Considérer le terme "Vert" comme un synonyme de "durable" est un des mythes du développement durable. », pouvait-on lire en mars dernier dans le Scientific American[1]. « Vert » suggère une préférence pour le naturel, alors que, pour la revue, le développement durable est plus dépendant de l'artificiel et de la technologie. Cette opinion s'illustre facilement en termes d'urbanisme: on ne peut espérer loger l'humanité à la verte campagne; l'urbain, tout artificiel qu'il soit, est nécessaire à un développement durable.

Une des forces du rapport Brundtland – premier document à baliser le concept de développement durable - est justement d'avoir élargi le vert concept d'environnement, en mettant en relation les préoccupations environnementales avec les nécessaires notions de développement et d'équité. Dans son chapitre consacré au « défi urbain », le rapport Brundtland traite non seulement de l'usage des ressources, mais aussi de leur partage et des mécanismes de gouvernance pour assurer ce partage[2].

Le raccourci « durable = vert » se manifeste dans la prépondérance presque exclusive accordée aux questions de ressources et d'efficacité énergétique dans les quartiers et bâtiments durables « Trop souvent, le souci de l'environnement prend la place du social, » faisait remarquer l'urbaniste français François Ascher, qui ajoutait: « C'est très bien de faire des quartiers économes en énergie, mais la durabilité ne doit pas être un surcoût pour les plus pauvres. ».[3]

Un exemple « équilibré » de développement durable serait le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. La Stratégie d'inclusion de logements abordables y est présentée d'emblée comme un des dossiers permettant

1 Michael D. Lemonick, *Top 10 Myths about Sustainability*, dans **Scientific American**, édition spéciale de mars 2009 www.scientificamerican.com/article.cfm?id=top-10-myths-about-sustainability

2 Gro Harlem Brundtland et al. *Notre avenir à tous*, Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU, Avril 1987 fr.wikisource.org/wiki/Rapport_Brundtland

3 *« Les villes se construisent sur des compromis ».* Entrevue par Grégoire Allix, parue dans *Le Monde*, édition du 15 mai 2009.

de contribuer à la mise en œuvre des orientations de ce plan, au même titre que les actions en matière d'efficacité énergétique.[4]

Quand la maison cache la ville

Dans la lutte à la réduction des gaz à effet de serre (GES), beaucoup d'efforts portent sur la conception de bâtiments plus efficaces. Bien sûr toute économie est un gain, et la recherche et le développement en matière de bâtiments efficaces est nécessaire et louable. Mais de plus en plus d'experts reconnaissent que des bénéfices importants en matière de réduction de GES peuvent être obtenus à l'échelle à laquelle œuvrent les urbanistes, celle des villes et des communautés.

Une étude de la coalition Smarth Growth America, publiée en 2007[5], estime que si 60 % des nouveaux développements résidentiels américains adoptaient des formes urbaines plus compactes, l'économie annuelle de GES atteindrait 79 millions de tonnes en 2030. Il faudrait ramener la consommation moyenne des voitures américaines à 7,5 L/100 km– une amélioration de 28 % par rapport à la situation actuelle- pour atteindre le même objectif dans le domaine des transports!

Dans son plan d'ensemble 2007-2010, l'Agence d'efficacité énergétique du Québec (AEE) reconnaît que, même si la plupart de ses programmes porte sur les techniques de construction, « l'aménagement du territoire est un concept qui peut venir également influencer la consommation énergétique. L'orientation des rues, la densification, la revitalisation des quartiers en sont des exemples[6]. »

Le rapport de l'AEE laisse espérer qu'un jour l'agence québécoise intégrera l'aménagement du territoire dans sa lutte aux GES. Au fédéral, ce pas est déjà franchi. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) s'intéresse depuis longtemps aux principes d'aménagements de collectivités durables. Elle a lancé en juin 2009 une nouvelle phase du projet de démonstration EQuilibrium destinée non plus au développement de maisons superefficaces, mais plutôt à l'aménagement de collectivités durables. Le développement d'une norme LEED AQ (pour « Aménagement des quartiers » par le Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDC) constitue une autre reconnaissance du fait que des développements mieux planifiés sont une approche nécessaire dans la lutte aux GES.

DE PLUS EN PLUS D'EXPERTS RECONNAISSENT QUE DES BÉNÉFICES IMPORTANTS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE GES PEUVENT ÊTRE OBTENUS À L'ÉCHELLE À LAQUELLE ŒUVRENT LES URBANISTES.

La mobilité d'accord, mais pour aller où ?

Le « transport » et la « mobilité durable » sont devenus des approches populaires, et avec raison, car les transports comptent pour les plus grands producteurs de gaz à effet de serre. Mais l'expression « mobilité durable » présente un piège, puisqu'elle tend à présenter la mobilité comme un objectif dont il suffirait d'améliorer l'efficacité pour qu'elle soit durable. La mobilité d'accord, mais pour aller où ?

En définitive, la population recherche moins la mobilité que l'accessibilité à une ou plusieurs destinations. La mobilité n'est qu'un moyen parmi d'autres d'offrir plus d'accessibilité.

Une diversification ou une intensification de l'occupation du territoire offrent à la population plus de choix tout en réduisant la mobilité, l'empreinte écologique, le gaspillage énergétique et la production des gaz à effet de serres.

La tentation des solutions toutes faites

Dans l'esprit de certains citoyens comme de certains promoteurs, le développement durable est perçu comme une liste que l'on peut cocher. Le piège ici est celui de la solution unique pour tous les environnements et toutes les situations.

Il n'est pas mauvais de rappeler qu'en matière de développement durable, les solutions doivent s'adapter à un environnement donné, social et naturel, qui change d'un côté de la rue à l'autre, d'un quartier à l'autre, d'un versant de la vallée à l'autre. Même le US Green Building Council, promoteur de la norme LEED, reconnaît ce fait, puisqu'il travaille à adapter sa norme à des contextes régionaux américains et canadiens.

Il faut aussi rappeler que pour un objectif donné, il peut y avoir plusieurs solutions. À titre d'exemple, les toits verts sont souvent mentionnés comme solutions pour atteindre l'objectif de réduction des îlots de chaleurs et de rétention d'eau. Mais il existe d'autres solutions qui offrent un ou plusieurs des avantages des toits verts et qui peuvent être mieux adaptés à des situations particulières. Les toitures réfléchissantes, moins couteuses que les toits verts, à l'installation comme à l'entretien, contribuent elles aussi à réduire les îlots de chaleur, tout comme les murs végétalisés et les arbres plantés sur la voie publique et les propriétés privées. Il existe de nombreux systèmes de rétention d'eau qui peuvent répondre à des situations particulières. Par ailleurs, si c'est l'isolation qui est l'objectif visé, l'effet des toits verts à cet égard se limite généralement à un étage.

Il s'agit ici d'un exemple; la réflexion sur les solutions à privilégier doit se faire pour chaque objectif d'un projet (efficacité énergétique, gestion de l'eau, aspects sociaux, etc.). Des arbitrages devront nécessairement être faits dans l'intégration des différents objectifs et des différentes solutions retenues.

« La ville durable doit être un compromis entre les exigences économiques, sociales et environnementales; l'urbanisme du développement durable n'est pas une recette unique. » rappelait François Ascher peut de temps avant son décès. C'est bien sûr plus complexe que de simplement cocher une liste d'épicerie. Mais le véritable développement durable est à ce prix. ■

4 *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité Montréalaise*, Avril 2005, p. 18 www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/developpement_durable/media/content/versionintegrale.pdf

5 Reid Ewing et al, *Growing Cooler: The Evidence on Urban Development and Climate Change*, Urban Land Insitute, octobre 2007, 60 pages www.smartgrowthamerica.org/gcindex.html

6 Agence d'efficacité énergétique du Québec, *Plan d'ensemble en efficacité énergétique et nouvelles technologies 2007-2010*, décembre 2008, page 95; www.aee.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan_ensemble_2007-2010_vamendee.pdf

Espace public et développement durable

La place du piéton dans la ville

Yves Archambault et Denis Proulx, urbanistes

DOSSIER

Un piéton est un automobiliste qui a trouvé à se garer! Cette blague illustre bien ce que les études sur la répartition modale semblent bien souvent ignorer: si tous ne sont pas automobilistes, ni cyclistes, ni passagers du transport en commun, tous sont, à un moment ou l'autre de leur déplacement, des piétons. Ceci semble une évidence, mais à voir la portion congrue laissée de manière générale aux piétons, une bonne dose de réflexion s'impose.

Quels sont les types d'aménagement fournis aux piétons? D'emblée, tous pensent aux trottoirs, mais encore? Il y a trottoirs et trottoirs! Quelles sont les normes pour la conception des trottoirs? Nous n'en connaissons souvent qu'une : la largeur de la lame des chenillettes préposées au déneigement des trottoirs (lorsqu'ils sont déblayés). Hé oui, il y a des bouchons sur les trottoirs! Pourtant, on parle toujours de capacité de la voirie, rarement de celle des trottoirs. À quand les études de débit pour en ajuster la largeur?

Dernièrement, Montréal a réaménagé un important tronçon de la rue Saint-Laurent. Les trottoirs ont été élargis d'environ 40 cm de chaque côté, mais le mobilier urbain (essentiellement des lampadaires, des bornes de stationnement et des bornes-fontaines) n'a pas été déplacé, ce qui en fait ne donne aucune nouvelle surface de circulation au piéton, d'autant plus que des bancs ont été installés et des terrasses aménagées.

Dans ce cas comme dans ceux de plusieurs autres réaménagements récents, la fonction de la rue n'a nullement été remise en cause. Tout au plus, les bandes de roulement sont légèrement plus étroites. Les stationnements riverains ont été conservés, le transport en commun n'y est pas privilégié, aucune mesure préférentielle n'a été implantée. Imaginons ce qu'aurait pu devenir la « main » dépouillée de ses stationnements sur rue! Poussons l'imagination d'un cran et réservons la rue au transport collectif (bus ou mieux, trolley pour bénéficier de notre hydroélectricité).

L'expérience européenne : le piéton au cœur de la ville

Le centre de Milan est maintenant interdit aux voitures. Quiconque fait un séjour à Milan est à même de remarquer que la restriction ainsi faite aux automobilistes n'a eu presque aucune incidence sur le bien-être des piétons. Cette mesure n'a pas été accompagnée d'améliorations à la chaussée ou au mobilier urbain et le piéton n'a pas pour autant gagné en importance face aux nombreux véhicules qui encombrent toujours la voirie. Le succès d'une telle mesure n'est donc pas assuré, si celle-ci n'est pas accompagnée d'aménagements qui favorisent l'appropriation de l'espace par les piétons. L'on pense ici à l'élimination des trottoirs pour bien marquer le partage de la chaussée.

En contrepartie, heureusement, la célèbre place du Duomo et les galeries Victor Emmanuel sont un véritable paradis pour les piétons, car elles leur sont entièrement dédiées. Il en est de même pour les rues du secteur de la mode où la rare circulation locale est à la merci du piéton.

À Turin, les arcades qui façonnent le centre-ville en font un paradis pour le piéton, d'autant plus que de nombreuses places ont été débarrassées des stationnements qui les encombraient. Ces arcades, qui sont également la marque de Bologne, assurent un passage protégé tant des intempéries que du soleil parfois trop généreux.

Le stationnement

La place des Terreaux de Lyon a inspiré les concepteurs de la place du quartier des spectacles de Montréal, du moins pour ce

YVES ARCHAMBAULT ET DENIS PROULX

Strasbourg, Place Kléber

La Via Roma et ses arcades à Turin

YVES ARCHAMBAULT ET DENIS PROULX

Lyon, Place des Célestins; cette place recèle un important stationnement souterrain

qui est des fontaines. Cette place, tout comme plusieurs autres à Lyon, recèle cependant un secret : un immense stationnement souterrain. Qui plus est, ces stationnements réservent des espaces privilégiés pour les véhicules électriques avec bornes de recharge, pour les vélos et pour les autos en libre-service.

Cette pratique est d'ailleurs très répandue en Europe, même si plusieurs places y sont encore hélas livrées aux voitures. Les stationnements souterrains permettent de libérer les chaussées des véhicules en stationnement, ce qui donne plus d'espace aux piétons. Cet exemple montre bien que la création de stationnements souterrains peut également fournir l'occasion idéale d'aménager de nouvelles places publiques, lesquelles font cruellement défaut dans nos centres-villes.

Le tramway

Le tramway est devenu un incontournable des interventions en transport. Le débat qui a cours sur le positionnement des tramways en rive ou au centre de la rue repose sur les mêmes questions de sécurité qui ont conduit à l'élimination des tramways à Montréal à la fin des années 1950. Voilà pourquoi les nouveaux tramways sont généralement localisés sur des rues secondaires, en site propre ou au centre d'un terre-plein, de manière à éliminer ou diminuer les interfaces entre les passagers et la circulation lors de l'accès ou de la sortie des rames. Ainsi, Place Kléber à Strasbourg, le tramway se fait très discret et passe en bordure de ce qui est sans doute l'une des plus élégantes places de France, laissant tout l'espace au piéton et aux multiples activités qui s'y déroulent.

La voisine alsacienne, Mulhouse, a opté en contraste pour une prépondérance très nette du tramway. Un important dispositif de quais, assorti de murets, de chapiteaux, installé au milieu de la chaussée, gêne la libre circulation des piétons et entrave l'utilisation de l'espace pour des événements.

Le transport actif

Le transport actif est devenu à la mode. Mais quand vient le temps des projets, ce sont des pistes cyclables qui en résultent, rarement des réaménagements pour les piétons. Qui plus est, ces nouvelles pistes cyclables engendrent un nouveau type de conflit pour les piétons aux intersections.

Le conflit piéton/vélo est probablement celui qui présente le défi le plus exigeant. Il est très téméraire de faire cohabiter ces deux modes de déplacement, pourtant tous deux très sains. La raison en est simple: le cycliste a peine à se déplacer à la vitesse du piéton. Amsterdam l'a très bien compris, qui priorise les déplacements à vélo dans un important réseau, ne mêlant pas les deux types de transport actif, sauf dans la vieille ville, sur les grandes places, là où piétons, cyclistes et automobilistes se partagent la chaussée avec tous les risques qui en résultent.

La place du piéton dans la grille de rues nord-américaines

Tous les panégyristes de la ville placent le piéton au centre de leur propos: « la ville qui se marche ». Si la ville européenne en représente souvent un exemple éloquent, c'est surement par le fait que le piéton y était, bien avant l'automobile. Il est donc relativement aisé, maintenant, d'en rétablir la place en chassant de son centre les modes de transports motorisés individuels.

Ici, au Québec, au Canada et chez nos voisins états-uniens, là où les centres urbains se sont créés au carrefour de rues principales et que la grille orthogonale s'est imposée pour des raisons évidentes de fonctionnalité et de régularité de cadastre, nous ne pouvons en stériliser le centre sans provoquer un chaos. On a bien tenté de ceinturer la ville avec un réseau d'autoroutes qui se retrouve aujourd'hui incomplet, surchargé et désuet, faute de n'avoir pu opérer un changement intermodal vers les transports en commun. La trame urbaine doit donc recevoir ce flot de véhicules sans pouvoir prioriser une voie plus qu'une autre; le piéton est ainsi relégué en bordure, sur un trottoir ou pire encore à l'intérieur et au sous-sol dans nos grands couloirs commerciaux. Mais alors, en cette ère de la mobilité durable, comment rendre sa place au piéton dans cette fourmilière urbaine, là où, justement, ce qui est mobile doit l'être encore plus?

Il nous faut revenir à l'édification de nos centres urbains pour bien comprendre la place qu'y occupait le piéton et de quelle manière il fut le générateur de l'activité urbaine. La rue principale (main street) tire son origine du fait que l'automobiliste doit bien finir en effet par se garer, pour pouvoir accéder aux fonctions établies en bordure de son chemin. Cette rue, surtout de nature commerciale, est orientée vers la circulation transitaire, mais constitue aussi un pôle assez important pour devenir le centre d'un quartier. C'est ce que nous reconnaissons comme le chapelet de villages et de centres urbains établis tout au long de nos chemins nationaux et c'est, aussi, ce qui a donné lieu à la naissance des villes le long de la mythique Route 66 dans l'ouest états-unien.

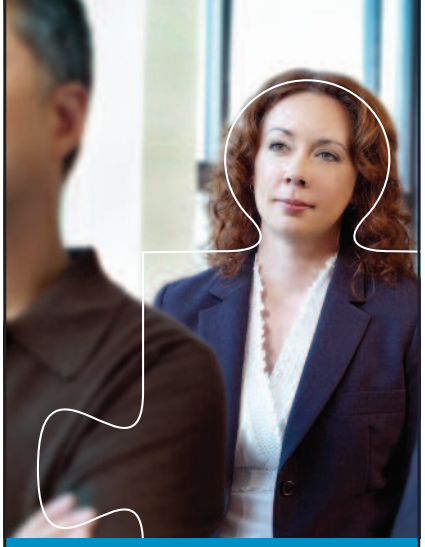
Lorsqu'elles traversent les centres urbains, ces rues transpercent parfois la trame urbaine orthogonale, telles Broadway à New-York ou Market Street à San Francisco, mais viennent surtout s'y intégrer en devenant des artères commerciales. C'est souvent en ces lieux que se concentre l'activité piétonne et, dans plusieurs villes, elles sont à l'origine de la grille de rues, car elles y longeaient les cours d'eau.

Cette rue principale est en quelque sorte l'avenue de la grille orthogonale « imposée » par Thomas Jefferson à l'ensemble des villes états-uniennes. Les avenues sont relativement distancées les unes des autres et initient de façon perpendiculaire la grille de rues qui, elles, sont rapprochées. Ces bouts d'îlots, sur les avenues, deviennent des façades commerciales et les rues donnent lieu à de longs alignements résidentiels. Parmi les archétypes les plus connus, on peut y reconnaître Main Street à Santa Monica, où le piéton occupe le trottoir à la fois pour circuler, s'y arrêter, discuter, s'y restaurer et glaner aux vitrines. Ces rues se trouvent au centre de l'activité de quartier, mais elles sont aussi des pôles régionaux importants. Le stationnement en bordure est limité spatialement par des îlots de verdure et des aires aménagées entre les voitures à l'intention des piétons. De plus, les taux horaires prohibitifs ainsi que la rareté des aires de stationnement sur rues, souterraines ou en arrière lot rendent attrayante l'utilisation des transports en commun.

Le tramway, souvent installé au centre de la rue, est le mode de transport le plus adapté, car il peut partager aisément l'espace avec le piéton et l'automobile. Ainsi, par exemple, sur la place Kléber à Strasbourg, peut prendre place le grand « ballet » où l'automobile ramenée au pas du piéton permettrait facilement à ce dernier de prendre le tramway à la volée sans grand besoin de gares ou stations. Ces voies, nous les reconnaissons pour Montréal, ce sont principalement les rues Sainte-Catherine et La Gauchetière, mais aussi Saint-Denis ou Saint-Laurent dans leur partie sud, ainsi que Mont-Royal. C'est là que devrait se retrouver de façon privilégiée le tramway dans un aménagement où l'automobile est tolérée, mais où le piéton peut profiter d'un espace convivial et d'un transport adapté à sa mesure et à celle de l'artère commerciale. Cette configuration de la rue principale comme axe central et structurant du quartier oblige à prévoir les artères qui le bordent comme des boulevards. Ces voies, avec allées et contre-allées (multiway), permettent d'y reléguer la circulation de transit entre les quartiers et d'y prévoir les transports en commun plus rapides et des voies en site propre pour les vélos. C'est là, en bordure, pour les vélos, et en souterrain, pour l'automobile, que peuvent s'y installer les aires de stationnement ou de location de véhicules (Bixi, Segway ou Communauto). Déjà, sur les boulevards René-Lévesque et de Maisonneuve ou encore sur les rues Berri et Atwater, on peut voir une confirmation de cette tendance. Le piéton, dans ce cas, devrait être isolé de la circulation par des mails plantés et les croisements devraient être fortement balisés, afin de lui assurer une sécurité à toute épreuve.

On ne le répètera jamais assez: pour apprécier et vivre la ville, il faut la marcher. L'urbanisme doit être éminemment orienté en faveur du piéton et s'imprégner, à ce titre, de la sensibilité de découvrir et d'apprécier la ville. Le transport et les aménagements doivent s'adapter au piéton et non l'inverse. La ville pensée ainsi, par le respect de ses quartiers, ne peut être que durable. La ville pensée ainsi, par le respect de ses piétons, ne peut être qu'agréable. La ville pensée ainsi, par le respect de son urbanité, ne peut être qu'une grande ville. ■

Yves Archambault est urbaniste et Denis Proulx est architecte et urbaniste. Ils sont professeurs au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal.



Votre groupe fait de vous quelqu'un de privilégié

POUR VOTRE AUTO ET VOTRE HABITATION, PROFITEZ DES PRIVILÈGES QUE VOUS OFFRE UN ASSUREUR D'EXCEPTION

Grâce au partenariat entre La Personnelle et l'**Ordre des Urbanistes du Québec,** vous avez droit à une assurance de groupe auto et habitation qui inclut des tarifs préférentiels et un service exceptionnel.

Demandez une soumission :

1 888 GROUPES
(1 888 476-8737)
lapersonnelle.com/**ouq**

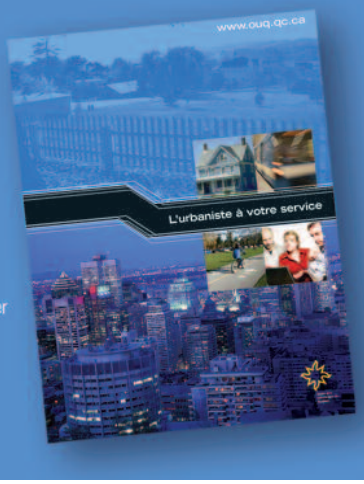
Ordre des Urbanistes du Québec

laPersonnelle MC
Assurance de groupe auto et habitation

L'urbaniste à votre service
9 fiches explicatives sur la profession et ses champs d'activités

Une réalisation du comité Urbanisme et emploi de l'OUQ
Mme France Levert, présidente – Mme Huguette Béland
M. Robert Chicoine – M. Sylvain Ducas – M. Dominic Duford
M. Pierre Rochon – M. Yvan Rompré – Mme Marie-Odile Trépanier
M. Claude Beaulac

Disponible sur le site
www.ouq.qc.ca



Développement durable, l'urbaniste doit faire tourner « les moteurs du changement »

Propos recueillis par Sarah-Maude Guindon

En 2008, dans la foulée des *États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme* et de la mise en vigueur d'une Stratégie québécoise de développement durable, l'Ordre des urbanistes du Québec mettait sur pied un Comité de développement durable. *Urbanité* a rencontré quelques membres du comité (voir l'encadré pour liste complète des membres), afin de connaître leur vision des défis à relever et des priorités d'action à mettre de l'avant.

Entre échecs et succès!

D'entrée de jeux, *Urbanité* a cherché à savoir ce que les membres du comité dressaient comme portrait de l'aménagement au Québec du point de vue d'un développement durable. Pour ceux-ci, « aborder l'aménagement du territoire des 60 dernières années au Québec sous cet angle, offre à première vue un constat naviguant entre échecs et succès. Le Québec a, en effet, connu au cours de la deuxième moitié du XX^{e} siècle une mutation profonde et accélérée de son mode d'occupation du territoire dominé par l'étalement urbain, l'arrivée de la voiture, la transformation du mode d'exploitation des ressources naturelles (eau, mines, forêt), l'industrialisation de l'agriculture, de la pêche et de l'exploitation de la forêt ».

Au moment où elle se produisait, les impacts de cette mutation demeuraient mal connus. Pour Thomas Duchaine, « il est acquis aujourd'hui que cette mutation porte son fardeau de conséquences qui accroissent l'urgence d'appliquer des solutions ayant comme fondement les principes de développement durable ». Celui-ci est au cœur des grands débats et défis relatifs à l'aménagement du territoire. Dans ce contexte, les urbanistes ont un rôle fondamental à y jouer.

Le Comité entend apporter une première contribution en précisant les engagements de l'Ordre au regard de ces enjeux lors de la publication d'une déclaration à l'automne 2009.

Par ailleurs, pour Pascal Roberge, « le type d'aménagement observé au Québec, depuis l'après-guerre, n'est pas nécessairement jugé comme un échec qui est propre à notre société. Il doit être resitué dans son contexte géographique – l'Amérique-du-Nord – historique et sociologique. Il est en effet le reflet d'une société postindustrielle où les valeurs de liberté, d'individualisme et de réussite sociale étaient associées à certains modèles de consommation et d'urbanisation. À l'origine, il renvoie à une forme d'ignorance - pour ne pas dire d'insouciance, des effets de ces choix, tout au moins jusqu'à ce que des experts internationaux mettent en évidence leurs impacts environnementaux et sociaux. Toutefois, aujourd'hui, ce modèle doit impérativement évoluer vers une plus grande durabilité ».

Rappelons que déjà, en 1972, le Club de Rome avait sensibilisé l'opinion mondiale aux limites écologiques de la croissance économique et démographique. Pour Mathieu Bélanger, « ce qui peut apparaître comme un échec, par contre, est le fait que ce modèle perdure encore aujourd'hui malgré ses effets : changements climatiques, rareté de l'eau, perte de biodiversité et de terres agricoles, problèmes de santé: obésité, maladies respiratoires, inégalités sociales et autres ».

Comme l'ont souligné les participants à l'entrevue, le parc automobile continue de croître et des investissements importants sont encore consentis à des infrastructures routières dédiées uniquement au transport des personnes et marchandises : pont de la 25, échangeur Turcot, autoroute Notre-Dame, etc. malgré les controverses soulevées et cela dans un contexte de ressources limitées.

« Les solutions d'aménagement cohérentes avec un développement durable sont connues depuis longtemps et ont fait l'objet d'orientations dans les dernières décennies, mais, somme toute, avec des résultats très mitigés » constate la présidente du Comité, France Levert, « La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme aurait pu ainsi davantage intégrer la gestion durable du territoire et sa révision doit aller dans ce sens. »

Le Québec s'est doté en 2006 d'une Loi sur le développement durable. Une des orientations priorisée dans la Stratégie du gouvernement a trait à l'aménagement et au développement durable du territoire, mais il est encore trop tôt pour mesurer ses effets, alors que les 150 ministères et organismes publics viennent de déposer leur plan d'action.

Les membres du Comité développement durable de l'OUQ ont soulevé un autre enjeu de taille, celui de la gouvernance. Compartimentation et segmentation des décisions, incohérence des politiques et des mesures, cadres réglementaires lourds et peu flexibles qui limitent la marge de manœuvre de l'urbaniste. Une vision globale et porteuse manque, tout comme des lignes directrices cohérentes pour l'ensemble des collectivités.

Des succès inspirants qui ouvrent la voie

Les membres du comité ont tenu à souligner des réalisations et des succès à ne pas négliger. Au cours des dernières années, des efforts de densification et de revalorisation des zones centres à Montréal et Québec, entre autres, ont été entrepris. Montréal mène présentement une campagne, afin

« LE COMITÉ ENTEND APPORTER UNE PREMIÈRE CONTRIBUTION EN PRÉCISANT LES ENGAGEMENTS DE L'ORDRE AU REGARD DE CES ENJEUX LORS DE LA PUBLICATION D'UNE DÉCLARATION À L'AUTOMNE 2009. »

d'encourager les familles à rester en ville ou à y revenir, se basant notamment sur des arguments comme la proximité des services et le transport collectif. L'exemple du quartier Saint-Roch à Québec a aussi été mentionné. La conservation et la mise en valeur des milieux naturels et des espaces verts sont de plus en plus priorisées, notamment en raison de leur contribution à la lutte aux îlots de chaleur urbains. Certaines villes ont ainsi implanté des projets pilotes de toits verts et les investissements dans les infrastructures de transport en commun vont en augmentant. Les réaménagements des vieux ports de Montréal et de Québec sont d'autres réalisations où impératifs environnementaux, économiques et sociaux ont été intégrés.

Il reste cependant des défis très motivants, selon les membres du comité. Il est important que les professionnels de l'urbanisme soient formés et disposent d'outils sur les meilleures pratiques de développement durable applicables à l'aménagement du territoire. De multiples avenues sont possibles, selon les milieux d'intervention: bâtiments et quartiers durables suivant des initiatives comme LEED, agendas 21, plans d'action en transport durable, etc. Au-delà, un second défi pour les urbanistes est celui de la vulgarisation, afin de faire comprendre et de convaincre les autres acteurs dont les citoyens et les élus. Il faudra aussi adapter les outils législatifs et réglementaires et permettre l'innovation dans les projets d'aménagement. Un exemple mentionné à cet effet est le refus opposé à un promoteur pour des mesures durables intégrées à un de ses projets, celles-ci dérogeant aux règlements d'urbanisme. Les membres ont identifié d'autres actions prioritaires à ce moment-ci de leur démarche. Parmi celles-ci mentionnons une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire et la réalisation rapide de projets de démonstration.

Enfin, pour surmonter les défis et poser des gestes concrets, les membres ont souligné l'importance que des initiatives fortes proviennent de la base pour inciter le gouvernement à prendre définitivement position et à agir pour le développement durable. Mais, selon le comité, un leadership à plusieurs niveaux est nécessaire, intégrant un maximum d'acteurs: citoyens, associations, organismes, ordres professionnels. Bref, pour France Levert, il faut faire « tourner, les moteurs du changement» . ■

Sarah Maude Guidon est stagiaire au MTQ diplômée en urbanisme.

MEMBRES DU COMITÉ DE L'OUQ SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

France Levert, présidente
Mathieu Bélanger
Gérald Bolduc
Sylvain Ducas
Thomas Duchaine
Gilles Gagnon
Hélène Lauzon
David Luchuk
Danielle Lussier
Christian Matossian
Daniel Paré
Pierre Pelletier
Pascal Roberge
Michel Veilleux

SHUTTERSTOCK 12746239

Agriculture urbaine

Une contribution à la production alimentaire

Isabelle Boucher, urbaniste

Les principes du développement durable nous incitent à réfléchir sur l'énergie utilisée pour produire, transformer et transporter nos aliments. De surcroît, les problèmes de santé publique liés à une alimentation déficiente (obésité, diabète, maladies cardiaques) préoccupent de plus en plus. Dans ce contexte, l'achat local de produits peu transformés devient l'une des avenues à explorer. Pour supporter ces habitudes de consommation en émergence, une nouvelle approche de planification urbaine est explorée : l'« urbanisme agricole » (*agricultural urbanism*). La communauté de Southlands, dans la région métropolitaine de Vancouver, en Colombie-Britannique expérimente cet urbanisme agricole.

Parallèlement à cette approche, l'agriculture urbaine investit de plus en plus le tissu urbain. Il y aurait ainsi 800 millions de fermiers urbains dans le monde. Aux États-Unis, 30 % de la production agricole serait cultivée dans les zones métropolitaines. L'éclosion de ce phénomène touche principalement les villes occidentales, et il s'amplifie dans nombre de villes des pays en développement.

L'urbanisme agricole

L'urbanisme agricole est définit comme une idéologie de même que comme un cadre de planification et de design urbain. Alors que l'urbanisme fonctionnel prône la séparation des fonctions, l'urbanisme agricole cherche à intégrer l'agriculture à la croissance urbaine. Ses principes visent à faire le lien entre l'alimentation, le territoire et la santé en créant un environnement qui supporte l'agriculture urbaine par la préservation de parcelles agricoles, la mise en place de marchés de produits locaux et l'organisation d'activités de sensibilisation.

L'urbanisme agricole reprend en fait les principes du nouvel urbanisme et de la croissance intelligente en y intégrant un système de production alimentaire durable, qui permet de réduire le transport des aliments et de contribuer à la santé publique par l'intermédiaire d'une alimentation plus saine. L'agriculture urbaine fait évidemment partie des solutions proposées par l'urbanisme agricole, sans être la panacée.

Le concept de l'urbanisme agricole prend en considération toutes les activités en lien avec la production agricole : la transformation des produits, le transport, la distribution et la vente. Par ailleurs, ce concept d'urbanisme conçoit l'insertion des fonctions agricoles de façon globale sur un territoire; les terres dévolues à l'agriculture pouvant être localisées en milieu urbain, suburbain et rural ainsi que dans les espaces naturels.

Les objectifs que poursuit l'urbanisme agricole sont de créer des transitions entre les usages résidentiels et agricoles plutôt que des zones tampons par la mise en valeur des liens entre l'écosystème, l'agriculture et l'habitation et par la valorisation des avantages mutuels; de reconnecter la collectivité à son territoire et ses diverses fonctions en planifiant avec soin les interfaces; de favoriser des pratiques agricoles durables qui préserveront les écosystèmes, seront rentables économiquement et permettront la production d'aliments sains; de mettre en place des composantes agricoles qui rempliront au moins deux fonctions (plantes, animaux, construction).

Le projet de Southlands

Le projet de Southlands a été amorcé par le Century Group Lands Corporation, à Tsawwassen, une municipalité de la région métropolitaine de Vancouver. Il se situe sur un site de 215 hectares, occupé à l'heure actuelle par des forêts, des champs, des fossés de drainage et quelques bâtiments. Le propriétaire du site souhaitait mettre en valeur sa propriété en développant le tiers du territoire et en permettant des usages agricoles, récréatifs et éducatifs sur le territoire restant. À la demande du propriétaire, un groupe de citoyens a été formé, le Southlands Community Planning Team (SCPT), afin de réfléchir aux possibilités de développement. Le SCPT a entrepris son travail en 2007. En 2008, une charrette de design[1] a été organisée, afin d'impliquer toute la collectivité dans le processus de conception du projet. Les travaux ont duré huit jours et ont été menés par Andrés Duany, l'un des fondateurs du « nouvel urbanisme ».

L'exercice de conception devait prendre en compte différents objectifs et critères de conception regroupés sous les thèmes suivants : diversité des usages, transport et mobilité, offre résidentielle, bâtiments durables, espaces verts et récréatifs, énergie, eau, agriculture et production alimentaire, éducation et sensibilisation et opportunités économiques.

Deux propositions ont été déposées, présentant toutes deux la répartition suivante : 30 % du territoire consacré aux usages résidentiels, 40 % à l'agriculture et 30 % en parcs et espaces verts (figures). Pour l'instant, le projet de Southlands est toujours en cours d'élaboration.

Principes d'aménagement de l'urbanisme agricole :

- Une identité agricole forte, visible et adaptée à l'échelle humaine;
- L'intégration de l'agriculture dans le tissu urbain en créant des connexions entre le centre des quartiers et les zones agricoles;
- Une planification suffisamment dense pour permettre des modes de déplacements durables, des choix résidentiels variés, une mixité des usages et une conception assurant la multifonctionnalité des équipements, tout en permettant la mise sur pied d'un système de production alimentaire durable;
- Des pratiques agricoles durables permettant de réduire l'utilisation de produits chimiques, d'accroître l'efficacité énergétique, de valoriser les eaux pluviales, de contribuer à la santé des écosystèmes, d'offrir des activités récréatives douces;
- Une maximisation de l'agriculture urbaine à travers le tissu bâti;
- Un éventail d'usages diversifiés, en lien avec l'agriculture (production, transformation, vente, formation);
- Des centres de recherche et de formation en lien avec l'agriculture;
- Un langage architectural et paysager en lien avec le patrimoine agricole;
- Des évènements mettant en valeur la fonction agricole;
- Des infrastructures vertes privilégiant l'emploi d'énergie renouvelable, la réutilisation et la valorisation des eaux grises, la gestion écologique des eaux de pluie ainsi que la valorisation des résidus par le compostage et l'extraction des biogaz;
- L'amélioration des écosystèmes et des habitats;
- La mise en valeur d'un système alimentaire durable par l'éducation et la sensibilisation de la collectivité;
- La protection des terres agricoles de qualité;
- Des services d'accompagnement des fermiers facilitant l'acquisition des terres et des équipements et offrant de la formation et des activités de réseautage;
- L'intégration des objectifs de développement durable et de production alimentaire.

L'agriculture urbaine

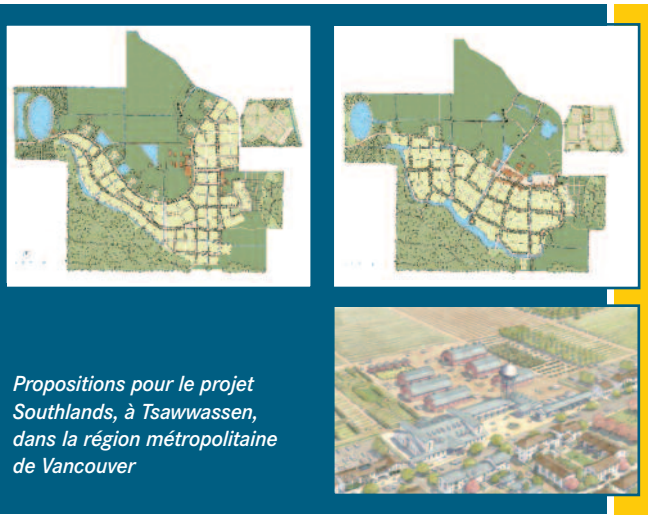
« L'agriculture […] urbaine […] est considérée comme l'agriculture localisée dans la ville et à sa périphérie, dont les produits sont destinés à la ville et pour laquelle il existe une alternative entre usage agricole et urbain non agricole des ressources; l'alternative ouvre sur des concurrences, mais également sur des complémentarités entre ces usages : foncier bâti et foncier agricole ; eau destinée aux besoins des villes et eau d'irrigation; travail non agricole et travail agricole; déchets ménagers et industriels et intrants agricoles; coexistence en ville d'une multiplicité de savoir-faire dus à des migrations, cohabitation d'activités agricoles et urbaines génératrices d'externalités négatives (vols, nuisances) et positives (espaces verts)[2] ».

À l'inverse de l'urbanisme agricole, les mouvements d'agriculture urbaine sont à plus petite échelle et sont davantage spontanés et fragmentaires. Dans les villes surpeuplées des pays en voie de développement, l'agriculture urbaine devient une composante fondamentale de la sécurité alimentaire des villes. Selon l'Organisation des Nations Unies (ONU), l'agriculture dans les zones urbaines des pays en voie de développement permet de réduire le coût d'achat de la nourriture des ménages, de disposer d'une plus grande quantité de nourriture, d'améliorer les régimes alimentaires urbains et de générer des revenus. L'agriculture urbaine prend son importance dans un contexte où, d'ici 2030, la population mondiale devrait croître d'environ 3 milliards d'individus. Parmi ceux-ci, 95 % habiteront des pays en voie de développement. La production de nourriture devra doubler pour répondre aux

1 Activité de conception se déroulant sur une période relativement courte, impliquant simultanément une diversité d'acteurs, tant citoyens qu'experts, et permettant d'aborder différents enjeux liés au développement d'un territoire.

2 MOUSTIER, Paule et Abdou Salam FALL. 2004, « Les dynamiques de l'agriculture urbaine : caractérisation et évaluation » dans *Développement durable de l'agriculture urbaine en Afrique francophone; Enjeux, concepts et méthodes*, sous la direction de Olanrewaju B. Smith, Paule Moustier, Luc. J.A. Mougeot et Abdou Fall, CIRAD/CRDI, 176 p.

CENTURY GROUP AND DJANY PLATER-ZYBERK ARCHITECTS & TOWN PLANNERS



Propositions pour le projet Southlands, à Tsawwassen, dans la région métropolitaine de Vancouver

besoins humains, ce qui nécessite de revoir nos modèles actuels de production alimentaire.

Quant aux villes occidentales, elles s'intéressent à l'agriculture urbaine tant pour sa contribution environnementale que pour l'approvisionnement des familles à faibles revenus. L'agriculture urbaine permet en effet de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbaine, elle participe à l'assainissement de l'air en plus de ses contributions sur les plans social et communautaire. L'agriculture urbaine représente également, pour les familles à faible revenu, une solution de rechange au système alimentaire actuel dans lequel les aliments sains non transformés coûtent plus cher que les produits industriels transformés à haute teneur calorique.

Au-delà de sa fonction agro-alimentaire, l'agriculture se voit également investie de nouvelles missions urbaines. De simple production potagère, la fonction de l'agriculture urbaine s'élargit pour participer à la fabrication de nouveaux paysages. Des mouvements de réappropriation des espaces publics urbains délaissés, comme les friches et les ruelles, naissent un peu partout dans les grandes villes des pays occidentaux. L'objectif de ces groupes de citoyens comme les Brigades vertes, les Guerrilla Gardeners ou les Ruellards est d'améliorer les paysages urbains en les verdissant. Ils sont donc le prétexte à la production de végétaux et contribuent aussi à la production alimentaire.

Au Québec, soulignons le plan stratégique de développement durable de Montréal qui contient une orientation visant à stimuler l'agriculture urbaine. La Ville souhaite ainsi maintenir l'offre de jardins communautaires dans les milieux défavorisés et conclure des ententes avec les grands propriétaires pour la conversion d'espaces résiduels. Quant à la Conférence régionale des élus de Montréal, elle a, pour sa part, formé un comité qui s'intéresse tout particulièrement au système alimentaire montréalais.

Des jardins sur le toit, une initiative montréalaise mise sur pied par deux organismes communautaires, vise à aménager sur les toitures des édifices des jardins sous forme de pots et jardinières. Un *Guide pour réaliser son jardin alimentaire sur le toit* a été mis en ligne afin de soutenir la création de jardins potagers en montrant différentes techniques.

Conclusion

L'agriculture urbaine peut faire partie d'une réponse aux défis posés par nos sociétés. En effet, elle apporte nombre d'avantages environnementaux et sociaux en plus de contribuer au paysage urbain. Toutefois, « l'agriculture urbaine a des spécificités par rapport à l'agriculture rurale : nouvelles fonctions, marchandes et non marchandes; acteurs aux opportunités d'emploi et de capitaux plus variés qu'en milieu rural; complexité du droit foncier; sophistication voire artificialisation de certaines pratiques culturales » (Moustier et al, 2004). On doit donc considérer son apport avec circonspection.

L'urbanisme agricole complète cette réponse à la production alimentaire en articulant de nouvelles villes autour d'un projet agricole. Mais dans notre société nord-américaine, devrait-on planifier de nouveaux quartiers, aussi écologiques soient-ils, ou s'efforcer plutôt de densifier nos tissus suburbains et périurbains pour en faire des milieux de vie durables?

L'urbanisme agricole est-il une réponse valable à ces problèmes d'insécurité alimentaire? Est-ce un retour dans le temps, dans un passé où villages et fermes faisaient partie d'une même entité? Face à des phénomènes comme le Not in my backyard (NIMBY), peut-on vraiment croire que des populations urbaines souhaiteront vivre en symbiose avec des fonctions agricoles qui impliquent nécessairement des inconvénients (bruits, odeurs)? ■

Isabelle Boucher est urbaniste à la Direction générale des politiques, du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Les publications de l'Observatoire municipal du ministère des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire peuvent être consultées à l'adresse : www.mamrot.gouv.qc.ca/observatoire/obse_veil.asp

COUP D'OEIL INTERNATIONAL

Marketing urbain, promotion, « branding »

NICOLAS McCOMBER/SHUTTERSTOCK

Charles-Edouard Houllier-Guibert

Par de puissants projets urbains (le *flagship* en tant que musée, centre d'affaires ou espace récréotouristique), des événements d'envergure (capitalat européen à la culture, ville olympique, festivals internationaux), ou une patrimonalisation du centre-ville (label UNESCO), les villes se donnent une image qu'elles supposent puissante dans le monde, alors que quasiment aucune étude n'est mise en place pour l'évaluer. Elles créent un « branding » qui étouffe souvent l'autre pan du marketing urbain, moins développé, car moins visible : l'attraction de capitaux humains ou financiers, comme le fait Montréal International avec sa mission d'attirer les flux internationaux de toutes sortes. Et vu la multiplication des stratégies de « branding », rares sont les villes qui se démarquent réellement.

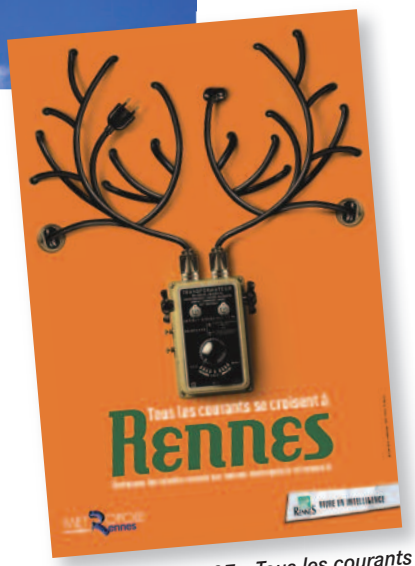
Les origines du « branding »

Le marketing se compose de quatre curseurs nommés les quatre P : « product, price, place, promotion ». Pour tout type de biens à vendre, les fabricants jouent sur ces quatre curseurs, afin de rendre le produit vendable : modifier le prix; changer de mode de distribution en élargissant la vente en rayon avec la vente par correspondance; rajeunir l'emballage; faire une publicité sur l'Internet... le marketing adapte en permanence le produit aux besoins des consommateurs. Concernant les villes, le curseur le plus utilisé d'entre eux est la promotion à l'aide d'actions publicitaires. Les Québécois parlent de « branding », ce qui correspond aux efforts mis en place pour fabriquer une image de marque, mélangeant le P « product » et le P « promotion ». Le « city branding » est la (fausse?) nouvelle manière de faire du marketing, en considérant que la création d'une marque devient l'objectif premier pour offrir une visibilité à la ville. Le « branding » montréalais, lui, a bien des difficultés à être créé, que ce soit à l'échelle métropolitaine en 2008 ou de la ville-centre en 2009. Depuis 2004, le « branding » est à la mode en France depuis 2004 (Lyon, Nantes…) avec l'utilisation classique des campagnes d'affichage, couplées aux autres médias que sont la radio et l'Internet. Mais les villes françaises sont souvent restreintes à la promotion de leur territoire en tant qu'action visible auprès de la population élective. Le cas de Rennes, capitale de la région de Bretagne, en témoigne, tout en tenant compte de sa taille, presque deux fois inférieure à Québec, qui explique en partie sa difficulté à établir une stratégie de marketing.

Démarrage par l'économie

Après le marketing touristique, le marketing urbain est apparu en France vers la fin des années 1960, principalement à l'occasion d'opérations visant à attirer les investissements de promoteurs de bureaux et soutenir la commercialisation des zones industrielles.

Substitut aux pratiques de la planification urbaine, le marketing urbain investit de sens



La campagne 2006-07 « Tous les courants se croisent à Rennes », confirme le positionnement culturel de la ville

SHUTTERSTOCK 28583275

les actions conduites ou les équipements réalisés dans les villes françaises, en participant à l'image de la ville dans son ensemble. À l'aide d'exonérations fiscales temporaires, les villes se mettent ouvertement en concurrence et les maires consacrent du budget à la promotion économique de leur cité tout en se situant dans le prolongement des orientations étatiques (l'intervention directe des communes dans la gestion des entreprises est interdite). Rennes démarre doucement : quelques documents de promotion existent, comme un livre, signé par son maire en mai 1969, qui présente la modernité de la capitale bretonne; quelques dates de son histoire; son urbanisme; son industrie; son action culturelle (maison de la culture, musées, archives); ses universités; et sa situation de porte de la Bretagne. L'objectif est essentiellement iconographique, afin de valoriser l'action d'un élu et construire un territoire plus lisible. Ce n'est pas l'heure de l'audace et il faut attendre 1984 pour lancer des campagnes de promotion de la ville à partir du technopôle moderne Rennes Atalante, berceau du minitel. L'une des campagnes de publicité utilise des marques d'entreprises implantées à Rennes (Citroën, Yves Rocher, société de transport routier,…) qui tiennent le rôle d'ambassadeur.

Il est courant de dire que les lois de décentralisation de 1982 ont engagé les villes dans une forte compétition d'attractivité, soit en ayant pris conscience de la nécessité d'entreprendre, soit en étant contraintes de suivre le mouvement pour ne pas être dépassées. Mais la décentralisation a plutôt renforcé la communication dont la promotion. L'information à visée participative a été absorbée par une idéologie de la communication à finalité publicitaire, ce qui, encore aujourd'hui, rend difficile la différenciation entre les deux champs pris l'un pour l'autre. En réaction à la désindustrialisation et à la relocalisation des activités hors des villes-centres, les métropoles régionales agissent à différentes époques (Montpellier, Rennes et Nîmes dès les années 1980, Amiens et Nantes dans les années 1990, Angers dans les années 2000). Après et même pendant plusieurs campagnes économiques jusqu'en 1991, Rennes axe sa communication sur la culture. Les années 1990 sont une période de crise sociale qui empêche les opérations paillettes et obligent à être subtil dans les messages : faire de la pub, mais en sensibilisant les habitants à leur qualité de vie. Les festivals culturels rennais montrent une image effervescente qui est soutenue par les palmarès de la presse. En effet, depuis les années 1980 et un peu moins aujourd'hui, l'ensemble des magazines français comparent les villes sur plusieurs thèmes : l'investissement économique au départ, la qualité de vie ensuite, le respect environnemental dernièrement. Il s'avère que Rennes est, tout classement confondu sur plusieurs années, la ville la mieux notée, celle « où il fait bon vivre » . L'image de la ville est donc produite par des journalistes et des porteurs de festivals, ce qui est une manière pour Rennes de se promouvoir de manière indirecte au cours des années 1990.

Les projets urbains sous couvert de la qualité de vie

Imprégnée de l'idéologie de la qualité de vie, la promotion de la ville passe aussi par la rénovation urbaine et les grands projets de Rennes; d'abord avec la construction de la nouvelle gare, puis de différentes places réhabilitées et surtout la construction du métro qui va couronner la métropolisation de Rennes. Lille ou Montpellier l'urbanisme est présenté en réorientant l'image de la ville en tant que métropole. Mais si Rennes est annoncée comme la plus petite ville du monde à posséder le métro (depuis 2008, c'est Lausanne), aucun marketing externe d'envergure ne soutient l'image de métropole. Ainsi cette métropolisation est exprimée avant tout en faveur de la population locale. Il faut attendre 2004 pour que l'opération de communication « Rennes fait monter les talents » suivie par une seconde « Tous les courants se croisent à Rennes » affirment la ville comme métropole culturelle, notamment auprès des Parisiens. La proximité qui s'est emparée de tous les discours politiques dans les années 1990 en France, a empêché la promotion ambitieuse des villes, mais le « branding » s'impose doucement comme nouvelle méthode pour fabriquer de la notoriété. Rennes organise cette démarche en 2009 et prévoit un lancement bientôt, sur le thème de l'économie, afin de répondre à la crise financière mondiale.

Quelle différenciation territoriale et pour quelle cible?

Finalement, en se concentrant sur une promotion auprès de sa population intra-territoriale, Rennes ne propose pas de marketing urbain complet, puisque les acteurs extérieurs sont trop peu souvent concernés. Depuis 10 ans, la concertation reprend une place forte dans la planification urbaine, comme dans les années 1970. Les projets sont de plus en plus reconnus comme des processus dans lesquels des commissions donnent leurs points de vue et font évoluer les décisions de départ. En plus d'être incompatible avec la promotion des territoires, cette manière de communiquer a réorienté la communication rennaise vers des valeurs à la mode que sont le développement durable, la cohésion sociale, la patrimonialisation, le développement culturel... autant d'idéologies qui concernent en priorité les populations locales.

En trois décennies de positionnement territorial, les campagnes publicitaires des villes françaises, à coup de métaphores managériales, ont suscité plus de copiage de positionnement entre les villes que de capacité créative. En résulte, au cours de la décennie 1990, des déclinaisons plus discrètes qui répondent à la conjoncture difficile : c'est l'époque de l'élu gestionnaire qui expérimente des rationalités comptables inspirées du droit privé. À Montréal, les acteurs de la ville sont coincés dans cette priorité intraterritoriale et les mêmes idéologies dominent la métropole, comme dans la plupart des villes du monde : développement durable, ville créative, proximité, compétitivité. Il semble que les villes de part et d'autre de l'Atlantique, qu'elles soient intermédiaires ou des métropoles, ne parviennent pas à s'éloigner de la normalisation des images et suivent plus la tendance qu'elles n'innovent en matière de marketing urbain. La population locale est incontournable : le logo diffusé en 2008 dans la presse québécoise n'était pas à destination locale et pourtant, la population, par l'intermédiaire des médias, l'a fermement rejeté, rendant difficile sa légitimité. ■

Charles-Edouard Houllier-Guibert est détenteur d'un doctorat en géographie de l'Université Rennes 2- Haute-Bretagne. Au moment de rédiger le présent article, il était chercheur postdoctoral à l'Université de Montréal.

SHUTTERSTOCK/ 16135024

Vélo en libre-service

Bienvenue à la quatrième génération

Bartek Komorowski

Avec l'introduction de BIXI, son nouveau système de vélo en libre-service, Montréal se lance ambitieusement dans le *business* du vélo en libre-service, une mode qui déferle depuis quelques années sur de nombreuses villes de différents continents. On retrouve déjà une centaine de tels systèmes, surtout en Europe, mais avec 5 000 vélos repartis sur 400 stations, BIXI devient instantanément le deuxième système au monde, derrière Paris (20 600 vélos sur 1 450 stations) et devant Lyon (4 000 vélos sur 350 stations). Cela dit, BIXI n'est pas exceptionnel uniquement en raison de sa taille; le premier système de vélo en libre-service québécois innove autant au niveau de la technologie que de la gestion

Le vélo libre-service en rétrospective

Le concept du vélo en libre-service est apparu pour la première fois dans les années 60. En 1964, la ville d'Amsterdam avait distribué des centaines de vélos déverrouillés et peinturés blanc un peu partout dans l'espoir de réduire le vol des vélos privés. Le programme a été un échec total, les vélos blancs étant soit vandalisés, soit « privatisés » par des utilisateurs qui se les appropriaient en les verrouillant avec des cadenas.

Une deuxième génération de vélos en libre-service à été développée au Danemark au début des années 90 avec deux grandes modifications au concept original hollandais, toutes deux pour décourager le vol. Premièrement, ces nouveaux vélos ont été conçus avec des pièces faites sur mesure, non échangeable avec les pièces de vélos standards. Deuxièmement, ils ont été conçus pour être attachés à des supports spéciaux dans des endroits désignés, c'est-à-dire dans des « stations » de vélos publiques. Il suffit d'insérer un dépôt de quelques pièces de monnaie dans une boîte sur le vélo pour le libérer de son support. Le dépôt est remboursé aussitôt qu'on le rattache à un autre support, ce qui rend l'usage gratuit. C'est ainsi que fonctionne le système *Bycyklen* à Copenhague, lancé en 1995 avec 2 000 vélos repartis sur 110 stations à travers plusieurs quartiers centraux. Malgré ces améliorations, cependant, et malgré l'honnêteté légendaire des danois, le vol demeure un problème important pour *Bycyklen* et pour les autres systèmes de même type.

En 1998, un nouveau système a Rennes, appelé *Vélo à la carte*, reprend l'idée des pièces sur mesure et du verrouillage des vélos sur des supports spéciaux, mais remplace le mécanisme de verrouillage à monnaie avec un mécanisme muni d'un lecteur de cartes magnétiques. Cette informatisation du système de verrouillage permet à l'opérateur du système de connaître l'identité des usagers, qui peuvent donc être tenus responsables des dommages causés aux vélos ou de leur disparation. De plus, l'informatisation facilite grandement l'exploitation du système. Elle permet, entre autres choses, de surveiller le nombre de vélos et de supports libre à chaque station et de faire la navette pour vider les stations pleines et remplir les stations vides. C'est ainsi que la troisième génération est née et que la conquête de l'Europe par le vélo en libre-service a commencé. La plupart des systèmes lancés après *Vélo à la carte* n'ont apporté que quelques améliorations techniques au système rennais. Bref, le concept a peu évolué – c'est à dire, jusqu'à l'arrivée de BIXI.

Bixi : plus robuste et plus flexible

Du point de vue de l'usager, BIXI diffère très peu des systèmes de troisième génération récents. Michel Dallaire, le designer québécois ayant conçu les vélos et les stations BIXI aurait distillé toute les meilleures idées des systèmes de troisième génération et apporté plusieurs améliorations, entres autres un cadre plus léger en aluminium, un pignon de tendeur pour prévenir les déraillement de la chaîne, ainsi qu'un système de verrouillage plus facile à utiliser et plus sûr que ceux des deux principaux opérateurs

Européens, JCDecaux (Paris, Lyon) et ClearChannel (Barcelone, Washington). Seule faiblesse par rapport à ses compétiteurs européens : BIXI n'offre pas la possibilité d'utiliser une carte de débit ou un titre de transport comme la carte OPUS comme on peut le faire à Paris et à Lyon. Cela aurait sans doute permis une meilleure intégration avec le transport en commun.

Cependant, du point de vue de l'opérateur, les différences sont on ne peut plus importantes. Jusqu'à l'introduction de BIXI, l'implantation d'une station de troisième génération nécessitait d'importants travaux de construction pour ancrer les supports à vélo et la borne de transaction au sol et pour les brancher aux réseaux électrique et informatique. En revanche, les stations de BIXI sont complètement autonomes : les supports et les bornes sont montés sur de lourdes plateformes métalliques, sont alimentés par des panneaux solaires et accèdent au réseau informatique à l'aide d'émetteurs et récepteurs sans fil. Selon Paul DeMaio, un expert en planification de système de vélo en libre-service, ces innovations seraient assez significatives pour que BIXI mérite le titre de système de quatrième génération.

Fonctionnant essentiellement comme des modules « plug and play », les stations de BIXI peuvent être rapidement déployées à l'aide d'un camion à plateau équipé d'une petite grue. En évitant les travaux de génie civil, l'implantation des stations est très rapide et beaucoup moins chère. La répartition des vélos et le nombre de supports par station peuvent être ajustés de façon continue en fonction de la demande, optimisant l'efficacité et la rentabilité du système. De plus, on peut facilement déployer un certain nombre de stations de façon temporaire pour des évènements spéciaux, comme par exemple pour les grands festivals. Autre avantage : on peut remiser le système en entier pour l'hiver et le redéployer aussitôt que la neige a fondu au printemps – ce qui est essentiel pour éviter de gêner les équipements de déneigement et pour éviter les dommages aux vélos et aux stations.

Finalement, la principale différence entre BIXI et la plupart de ses prédécesseurs européens du point de vue de la gestion du système est le modèle d'entreprise qui a été privilégié ici. Les systèmes de vélo en libre-service ont des frais d'usage généralement assez bas et dépendent donc de sources de revenu externes pour couvrir leurs coûts d'exploitation. Les systèmes européens sont opérés en grande majorité en partenariat public privé (PPP), une compagnie de publicité fournissant les vélos en libre-service en échange d'espace d'affichage publicitaire. Cependant, le mandat pour le développement et l'exploitation de BIXI a été donné à Stationnement de Montréal, la société paramunicipale responsable de la gestion des stationnements publics. Les bornes de BIXI ont donc été créées en se basant sur les bornes de péage de stationnement, qui sont aussi alimentées par des panneaux solaires et connectées à un réseau sans fil. La gestion du système par Stationnement de Montréal facilite aussi le déploiement des stations, dont la majorité prennent la place de cases de stationnement sur rue. Une partie plus importante des coûts d'exploitation de BIXI sera couverte par les frais des usagers que dans la plupart des villes européennes, mais le système est aussi en partie financé par la commandite du producteur d'aluminium RioTinto Alcan (sous forme de matériaux bruts pour la fabrication des vélos) et par des affiches publicitaires sur les stations de BIXI. Stationnement de Montréal compte aussi vendre la technologie BIXI en proposant des systèmes de vélo en libre-service clés en main à d'autres villes.

Les villes de Londres et de Boston ont déjà décidé d'acheter le concept et d'autres villes canadiennes pourraient bientôt leur emboîter le pas. Une cinquantaine de vélos BIXI et quatre stations sont d'ailleurs déjà en essai cet été à Ottawa-Gatineau. Avec les deux grands avantages qu'il offre – la flexibilité dans l'emplacement des stations et l'indépendance face aux multinationales de la publicité – il serait surprenant que BIXI ne fasse pas d'autres petits. ■

Bartek Komorowski est détenteur d'une maîtrise en urbanisme de l'Université McGill. Il est chercheur et consultant indépendant et se spécialise dans la planification des transports actif et collectif.

Urbanistes en herbe Activités d'initiation à l'urbanisme

Préparons les citoyens de demain !

L'ordre des urbanistes du Québec est heureux d'offrir aux enseignants
et aux urbanistes un outil pédagogique visant à faciliter l'enseignement
et l'apprentissage des enjeux reliés à l'urbanisme et au développement urbain.

Après tout, les jeunes d'aujourd'hui représentent
la future génération d'adultes qui participera au développement de la société.

Ordre des Urbanistes du Québec
CANADIAN INSTITUTE OF PLANNERS | INSTITUT CANADIEN DES URBANISTES

35 ANS

En 1974 entrait en vigueur le Code des professions, une loi de l'Assemblée nationale du Québec.

Trente-cinq ans plus tard, les 45 ordres professionnels réitèrent leur **engagement** à assurer la **compétence** et l'intégrité des **326 000** professionnels.

Conseil interprofessionnel du Québec

45 ordres professionnels pour vous servir

www.professions-quebec.org

ALPHONSE TRAN/SHUTTERSTOCK

L'Université de Montréal et son développement

Il faut densifier et unifier le campus

Jean-Claude Marsan, urbaniste

Les dirigeants de l'Université de Montréal envisagent actuellement de développer un campus satellite à la cour de triage d'Outremont. Outre le fait qu'il serait désormais difficile selon eux de densifier le campus existant à cause de la création, en 2005, de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, l'Université y serait contrainte par la vétusté de certains pavillons, tels ceux de Vincent-d'Indy et du 1420, boulevard Mont-Royal. Mais qu'en est-il réellement ?

C'est ce même motif de vétusté des locaux, alors rue Saint-Denis, qui a justifié au début des années 1920 le déménagement de l'institution sur le flanc nord du mont Royal. Décision qui fut contestée à l'époque, surtout lorsque le vaste chantier du pavillon d'Ernest Cormier dut être arrêté en 1929 à cause de la Grande Crise.[1]

On ne saura jamais si cette décision de quitter le centre-ville au profit d'un campus périphérique fut à l'époque un choix judicieux. Chose certaine, en considérant que le campus de l'Université McGill n'a cessé de se développer sur un même site au centre-ville depuis 1820 (et cela malgré la vétusté de certains bâtiments, il va sans dire) et que l'Université Concordia a préféré s'installer au centre-ville au lieu de continuer de développer le campus Loyola dans l'ouest de la Ville, on peut présumer que la décision des années 1920 n'était pas la seule alors envisageable.

L'histoire semble vouloir se répéter aujourd'hui malgré le fait que, selon l'*Entente-cadre entre la Ville de Montréal, l'Université de Montréal, l'École des HEC* et *l'École polytechnique de Montréal*, signée en 1996 et déterminant les modalités de l'expansion du campus jusqu'en 2016, il reste encore une quantité substantielle d'espaces à développer sur le campus existant et qu'aucune étude exploratoire n'a été menée par l'Université pour évaluer les possibilités d'extension de ce campus dans la trame urbaine adjacente. Pourtant l'interdisciplinarité généralement valorisée dans l'enseignement universitaire partout en Amérique du nord devrait encourager le regroupement des disciplines sur un même site. Sans compter que, sur le plan du développement durable, la densification du campus actuel permettrait une meilleure utilisation des infrastructures existantes, dont trois stations de métro.

Les espaces disponibles sur le campus actuel

L'accroissement des besoins d'espaces de l'Université devrait marquer le pas bientôt. En effet, la croissance notable des effectifs étudiants depuis le début du XXIe siècle, dans toutes les universités québécoises, paraît désormais s'infléchir. Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) prévoit que si la tendance se maintient, la décroissance dans les universités québécoises devrait se manifester à partir de 2013[2]. Pour sa part, l'Université de Montréal considère qu'elle sera touchée par cette décroissance à partir de 2015[3].

De toute manière, la question se pose de savoir si le campus actuel de l'Université à flanc de montagne et ses abords immédiats ne pourraient pas satisfaire les besoins d'espaces de la clientèle prévisible selon les données disponibles.

Le premier obstacle à une analyse rationnelle de cette question est l'interprétation que privilégie l'Université des obligations découlant de la création de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal : il serait désormais devenu impossible de construire sur le campus existant. Même si c'est là une prise de position qu'encouragent les membres des *Amis de la montagne*, il faut se rendre à l'évidence que la réalité est plus complexe. Le patrimoine du mont Royal n'est pas que naturel. Si ce dernier mérite d'être préservé comme tel dans le cas du parc d'Olmsted, on ne saurait parler d'un patrimoine comparable dans les cas des cimetières Mont-Royal et Notre-Dame-des-Neiges, de l'Hôtel-Dieu et du campus McGill. Ces secteurs particuliers appartien-

1 Voir : « Les diplômés s'unissent, l'Université s'érige », *Les diplômés, Revue des diplômés de l'Université de Montréal*, no. 416, printemps 2009, p. 34-38.

2 Claudine Provencher, Pie Landry Iloud et Alain Rousseau, *Si la tendance se maintient, quelle sera l'évolution des clientèles de la formation professionnelle, du collégial et de l'universitaire?*, MELS, novembre 2006.

3 Information fournie par le vice-recteur Breton lors de la séance des audiences publiques de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) tenue le 16 février 2009 sur la question du recyclage du pavillon 1420, boulevard Mont-Royal.

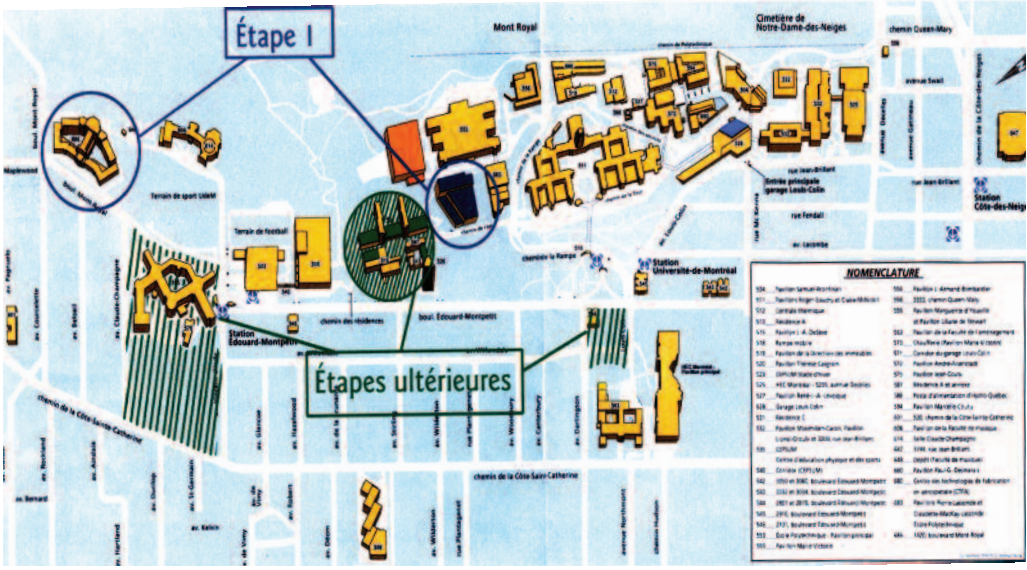
nent davantage à l'univers du **paysage culturel**, à savoir un milieu naturel à l'origine qui a été investi et transformé au cours des siècles pour satisfaire des besoins collectifs. Ce qui constitue alors la valeur patrimoniale de ces secteurs, c'est l'intégrité culturelle de ces transformations qui ont composé au fil des décennies avec les paysages naturels, façonnant à leur manière l'histoire et l'image de la cité. C'est d'ailleurs la présence de l'Université, notamment le pavillon Roger-Gaudry, qui définit le caractère et le patrimoine du flanc nord de la montagne, beaucoup plus que le couvert végétal qui n'en constitue qu'un aspect.

Ce paysage culturel du mont Royal présente aujourd'hui un équilibre évolutif entre l'environnement naturel et l'environnement construit. On ne saurait parler d'une façon doctrinaire d'une situation figée à tout jamais : il y aura encore des milliers de pierres tombales et autres mémoriaux qui s'ajouteront dans les deux cimetières, comme il y aura encore des édifices qui seront construits ou transformés à l'Hôtel-Dieu et sur le campus de l'Université McGill (comme ce fut le cas dernièrement avec l'inauguration de l'excellent Complexe des sciences de la vie) sans que ces structures menacent pour autant l'essence fondamentale du patrimoine du mont Royal. Ce qui importe, c'est la façon dont ces développements s'intégreront aux paysages existants et les mettront en valeur.

Prenons un exemple sur le campus de l'Université de Montréal. Du côté est de l'actuel pavillon Lassonde, il y a un espace suffisant, occupé en bonne partie par un stationnement, pour construire un nouveau pavillon de taille comparable, prévu d'ailleurs dans l'Entente de 1996. Or si celui-ci est bien conçu et respecte la coulée verte existante, loin de déprécier la valeur du paysage culturel des lieux, il contribuera à l'améliorer. Car l'énorme édifice de l'École polytechnique occupe l'arrière-scène de ce site de toute sa masse architecturale peu inspirante. Cacher ce bâtiment banal derrière un pavillon subtil, harmonieusement intégré à la coulée verte, améliorera d'une façon significative la perception que les gens ont actuellement de cette section du flanc du mont Royal.

L'extension dans la trame

Cette extension existe déjà en réalité au nord du boulevard Édouard-Montpetit, à sa jonction avec l'avenue Louis-Colin, par la présence de la Faculté de l'aménagement, de l'École des HEC et du Centre hospitalier universitaire de l'hôpital Sainte-Justine (chemin de la Côte Sainte-Catherine). Une



Esquisse de la partie est du campus de l'Université de Montréal, montrant le potentiel et les étapes du développement proposé. La première étape consisterait à rénover le pavillon 1420, boulevard Mont Royal et à construire le pavillon des sciences à côté du pavillon Lassonde, devant l'École polytechnique. La création de la place publique proposée et l'insertion dans la trame urbaine pourraient se faire au cours d'étapes ultérieures.

recherche interdisciplinaire menée récemment par le soussigné et deux de ses collègues, professeurs de l'École d'architecture, montre comment ce prolongement dans la trame urbaine pourrait offrir une possibilité de développement d'espaces universitaires tout en contribuant au patrimoine construit du secteur.[4]

Cette étude propose l'aménagement d'une place publique à la jonction du boulevard Édouard-Montpetit et de l'avenue Louis-Colin, pour mettre en valeur cet espace stratégique reliant le flanc de la montagne à la trame urbaine. Située à quelques pas de la station de métro Université de Montréal et à distance de marche de chacune des limites du campus, cette place offrirait une vue exceptionnelle sur le paysage naturel du mont Royal et sur le pavillon Roger-Gaudry, joyau emblématique de l'institution, tout en donnant enfin un cœur identifiable au campus existant, un lieu de rassemblement répondant au besoin des services pour les professeurs et les étudiants, mais également à ceux de rencontre, de socialisation et de convivialité. Ce genre de lieu fait le charme des villes et enrichirait la communauté universitaire et civile. Cette place s'inscrirait de plus dans le vocabulaire identitaire montréalais, lequel s'avère distinctif au Canada pour ses places et ses squares.

Pour assurer un potentiel d'espaces universitaires dans cette trame urbaine, il s'agirait d'intervenir principalement sur le bâti du boulevard Édouard-Montpetit, de part et d'autre de la place publique proposée. En effet, si ce boulevard est borné de plusieurs conciergeries de grande qualité architecturale érigés dans les années 1920-30, il est bordé par contre de plusieurs bâtiments résidentiels des années 1960-70 qui sont dépourvus de valeur patrimoniale et qui, rendus à la fin de leur vie utile, pourraient être démolis; une compensation adéquate pour la perte de logements abordables devrait toutefois, bien sûr, être prévue. On pourrait ensuite avoir recours à un système de construction industrialisé, flexible et démontable (IFD), capable d'assurer une insertion dans les sites ainsi libérés pour fins de création d'espaces à usage universitaire, tout en protégeant les immeubles résidentiels jugés de valeur patrimoniale. Ce système de poutres et colonnes, développé par le professeur Roger B. Richard, est composé d'éléments simples à fabriquer, à transporter et à monter en chantier, offrant une ossature ouverte, modulable dimensionnellement dans l'espace et le temps.

Si l'on combine les espaces encore disponibles pour des fins universitaires sur le flanc nord du mont Royal selon l'Entente de 1996 à ceux qui pourraient être dégagés le long du boulevard Édouard-Montpetit, les besoins de développement de l'Université pourraient alors être satisfaits dans un avenir prévisible tout en améliorant le fonctionnement et le caractère du campus actuel par l'aménagement d'une place publique judicieusement intégrée. Étant déjà lové dans un paysage unique au Canada, ce campus, déjà fort accessible, mais davantage agréable d'usage et regroupant à distance de marche toutes les disciplines, serait alors bien équipé pour attirer et retenir les clientèles étudiantes. ■

Jean-Claude Marsan est architecte et urbaniste. Il est également professeur émérite à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal.

4 Jean-Claude Marsan, Roger B. Richard et Temy Tidafi, *Densification et unification du campus de l'Université de Montréal*, mai 2009.

Urbi et orbi
Sur internet

François Goulet, urbaniste

SHUTTERSTOCK 12478162

Dans sa dernière entrevue avant son décès, le 8 juin dernier, l'urbaniste François Ascher parle du Grand Paris, du concept des métapoles qu'il a défini et met en garde contre l'usage « parfois passéiste et antisocial » du terme de "ville durable". « La ville n'est par définition pas "durable", elle ne doit pas être figée, elle se transforme en permanence ». L'entrevue accordée au journal *Le Monde* est disponible sur le site de l'Association Grand Paris.

grandparis.over-blog.com/article-31486271.html

« La Nature a le droit d'exister, de se maintenir et de régénérer ses cycles vitaux, sa structure, ses fonctions et ses processus en évolution ». C'est là un extrait de la constitution d'Équateur, modifiée en septembre 2008. Ce pays d'Amérique du Sud serait le premier à accorder des droits inaliénables à la nature. Les législateurs d'Équateur estiment qu'il sera ainsi plus facile pour les citoyens de défendre la nature maintenant qu'elle est reconnue comme une personne morale, alors que le droit la considère plus souvent comme une propriété.

www.utne.com:80/Environment/Emancipated-Earth-Ecuador-Land-Nature-Rights.aspx?utm_medium=email&utm_source=iPost

Le Lincoln Institute of Land Policy s'est demandé si les politiques de croissance intelligente (Smart Growth) ont été un succès à ce jour, selon 5 critères : établissements humains plus compacts, protection des terres, diversification d'offre de transport, maintien de logement abordables et impacts fiscaux positifs.. La réponse, après deux ans d'études : les états considérés (Floride, Maryland, New Jersey et Oregon) ont connu du succès pour les critères qu'elles ont priorisés, mais il faudra plus d'efforts pour performer simultanément selon les cinq critères.

www.lincolninst.edu/pubs/smart-growth-policies.aspx

PBS, le réseau de télévision publique américain, a produit un documentaire – visionable sur Internet – sur les choix en matière de transport urbain. À partir des cas de Portland (Oregon), Denver et New York, Blueprint America: Road to the Future illustre l'impact de ces choix sur notre mode de vie.

www.pbs.org/wnet/blueprintamerica/reports/road-to-the-future/preview-documentary/549/

Dans un article du *City Journal*, Steven Malanga, du Manhattan Institute, survole un siècle d'efforts déployés par Washington pour promouvoir l'accession à la propriété, une politique qui, selon lui, « a produit catastrophe après catastrophe ». Pessimiste, il estime que le gouvernement américain est train de répéter le type de programmes en partie responsable de la crise immobilière.

www.city-journal.org/2009/19_2_homeownership.html

Imaginez des rues étroites, partagées tant par les piétons, les cyclistes que les autos, divisées par des médianes plantées d'arbres, où la circulation est à vitesse réduite, et les trottoirs de différentes couleurs sont en caoutchouc recyclés. Ce pourrait être New York dans quelques années, si la ville généralise son nouveau manuel de conception des rues, publié en mai 2009. Il s'agit de la première révision des normes municipales en ce domaine depuis les années 1970.

www.nytimes.com/2009/05/20/nyregion/20streets.html?_r=4&hp_

Depuis l'énoncé de la loi de Zipf en 1949 et son application à la géographie - la population d'une ville est inversement proportionnelle à son rang dans son pays – les mathématiques des villes ont connu un essor non négligeable. Les recherches récentes font apparaître d'étonnantes constantes. Il semble que dans plusieurs domaines, les besoins en services et infrastructure augmenteraient dans une proportion de .77 de la croissance de la population.

judson.blogs.nytimes.com/2009/05/19/math-and-the-city/#

Des citoyens préoccupés par la sécurité ont demandé à la Ville de Chico, CA, d'envisager la création de nouvelles catégories de zonage, afin de contrôler les lieux où la culture de marijuana à des fins médicales sera tolérée. En attendant l'adoption de nouveaux règlements, les inspecteurs municipaux et la police ont émis des recommandations, afin d'éviter que ce type particulier d'agriculture urbaine incommode les voisins... et pour réduire les risques de vols de récoltes.

www.chicoer.com/news/ci_12356318

SHUTTERSTOCK 16212925

FORMATION CONTINUE

La rédaction réglementaire en urbanisme

Me Daniel Bouchard

Rédiger un règlement d'urbanisme, qu'il s'agisse d'un règlement initial ou d'amendement, est un travail confié en principe à l'urbaniste de la municipalité ou à une firme d'urbanisme agissant comme groupe-conseil. Bien sûr, un tel travail peut être réalisé par le conseil lui-même, un inspecteur municipal, un avocat, un comité consultatif d'urbanisme ou toute autre personne n'ayant pas une formation en urbanisme. Il demeure que le recours à un urbaniste dans un tel cas présente l'avantage que le travail soit fait par un professionnel rompu à la réflexion sur l'utilisation de l'espace.

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) propose une formation sur la rédaction réglementaire en urbanisme en octobre prochain. L'objectif de cette formation est d'aider l'urbaniste à accomplir ses tâches de rédaction réglementaire tout en suggérant une série de moyens dont l'utilisation est susceptible de réduire les risques d'imprécision des règlements municipaux et les cas d'illégalité réglementaire (soit les cas où un règlement est susceptible d'être déclaré nul par un tribunal parce qu'ayant un contenu excédant les pouvoirs conférés à la municipalité).

Bien que possédant les qualités requises pour réfléchir sur l'aménagement du territoire et en planifier le développement dans le temps et dans l'espace, en utilisant toutes les techniques reconnues pour ce faire, il est incontestable que l'urbaniste doit, dans son travail, tenir compte de concepts, de nécessités et de réalités qui ne relèvent pas strictement (et souvent même pas du tout) de son champ d'expertise professionnelle. Ainsi :

- pour s'assurer que sa réglementation sera bien comprise par ceux qui doivent utiliser, l'appliquer, l'interpréter ou la respecter, il doit attacher une attention particulière aux méthodes de rédaction qu'il privilégie; il doit donc nécessairement se préoccuper des règles liées aux sciences de la communication, dont les méthodes dites « de vulgarisation »;

- œuvrant pour un corps public ne disposant que de pouvoirs délégués par la législature provinciale, il doit s'assurer aussi que les règlements qu'il rédige respectent le cadre imposé par la nature de la délégation habilitant le corps public à agir. Dès lors, ce sont des règles de droit, principalement celles reliées à l'interprétation des lois, dont il doit s'emparer.

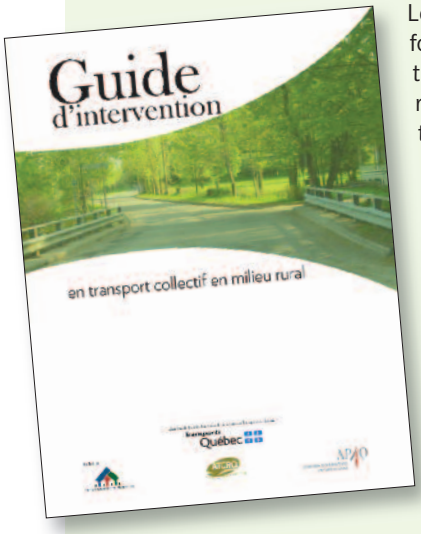
La formation veut contribuer à pallier ces embûches en proposant des façons de prendre en compte le contexte légal propre à la validité juridique des règlements d'urbanisme et en offrant des outils pour l'amélioration de la rédaction de ceux-ci.

Elle sera dispensée par madame Marie-Claude Gauthier, urbaniste. Conseillère en aménagement à la Ville de Montréal, arrondissement de Saint-Laurent Ainsi que moi-même, Me Daniel Bouchard, avocat pour Lavery à Québec et spécialiste dans les domaines du droit municipal, environnemental et administratif. ■

Me Daniel Bouchard, avocat pour Lavery à Québec et spécialiste dans les domaines du droit municipal, environnemental et administratif, il animera la formation « Rédaction réglementaire en urbanisme », les 27 et 30 octobre prochains avec Marie-Claude Gauthier, urbaniste et conseillère en aménagement à la Ville de Montréal, *voir le calendrier à la page 54.*

Guide du transport collectif en milieu rural

Les municipalités en milieu rural intéressées à offrir un service de transport collectif à leur population ont un nouvel outil à leur disposition, le *Guide du transport collectif en milieu rural*, lancé en juin 2009.



Le guide de 124 pages prend la forme de fiches d'information traitant notamment du cadre réglementaire, et des questions planification et de modulation du service selon la population et le territoire. On y présente aussi des exemples de bonnes pratiques québécoises.

La publication de ce guide fait suite au Colloque sur le transport collectif en milieu rural tenu en mai 2008, qui regroupait la Fédération Québécoise des Municipalités (FQM), de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ). Ces trois partenaires ont confié la rédaction du guide au Centre d'expertise en transport intermodal du Collège François-Xavier-Garneau, à Québec.

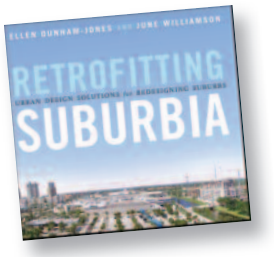
Il est possible de se procurer le guide sur le site Internet de l'APAQ : www.apaq.qc.ca/pdf/Guide_Intervention_09.pdf

Retrofitting Suburbia

Un remède pour l'étalement urbain?

On parle beaucoup, dans les médias et dans la littérature, des effets de l'étalement et de l'éparpillement urbain sur la santé, l'environnement et l'économie.

Il existe aussi de nombreux ouvrages proposant des modèles « alternatifs » de développement urbain, mais il est rare qu'on traite des manières de ré-urbaniser et de densifier un tissu urbain existant. Le livre récemment publié *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs* (John Wiley & Sons) vient en partie combler cette lacune. En effet, l'ouvrage d'Ellen Dunham-Jones et de June Williamson se veut en quelque sorte un guide des « meilleures pratiques » dans l'art de réutiliser la trame urbaine « désuète » des banlieues américaines défraîchies. On y trouve plusieurs exemples de projets « urbains » récents ayant réutilisé la trame et les infrastructures existantes de la banlieue comme base. Il est important de noter, cependant, que les auteures citent principalement des exemples de projets de densification à proximité de stations de train ou de corridors de transport existants. Ce qui laisse en plan la « question qui tue » : que faire des résidus de banlieue qui sont loin de tout et qui ne peuvent pas être « raccordés » à la trame existante? **JTh**



UN PRO c'est un PRO
Conseil interprofessionnel du Québec
WWW.PROFESSIONS-QUEBEC.ORG

SHUTTERSTOCK 9326173

Calendrier

SEPTEMBRE 2009

23 au 25 septembre

ACTIVITÉ	**Congrès de l'Ordre des urbanistes du Québec – Mobilité durable**
ORGANISATEUR	Ordre des urbanistes du Québec
LIEU	Sherbrooke
INFORMATION	www.ouq.qc.ca

30 septembre

ACTIVITÉ	**Colloque – Le transport des marchandises en région : une force mobilisatrice!**
ORGANISATEUR	Association québécoise du transport et des routes (AQTR)
LIEU	Hôtel Delta, Trois-Rivières
INFORMATION	www.aqtr.qc.ca

30 septembre au 3 octobre

ACTIVITÉ	**Congrès de l'Institut canadien des urbanistes (ICU) – Construire un monde meilleur**
ORGANISATEUR	Institut canadien de l'urbanisme
LIEU	Niagara Falls, Ontario
INFORMATION	www.niagarafalls2009.ca

OCTOBRE 2009

9 octobre

ACTIVITÉ	**Conférences FORMES – Les certifications, le débat**
ORGANISATEUR	Magazine FORMES
LIEU	Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, Montréal
INFORMATION	www.formes.ca/conference

16 et 17 octobre

ACTIVITÉ	**3e congrès sur la viabilité hivernale et championnat de chasse-neige L'hiver prend le virage vert!**
ORGANISATEUR	Association québécoise du transport et des routes
LIEU	Centre des congrès de Lévis
INFORMATION	www.aqtr.qc.ca

27 octobre

ACTIVITÉ	**Formation – Rédaction réglementaire en urbanisme**
ORGANISATEUR	Ordre des urbanistes du Québec
LIEU	Holiday Inn Select, Montréal
INFORMATION	www.ouq.qc.ca

27 octobre

ACTIVITÉ	**Conférences FORMES – Les certifications, le débat**
ORGANISATEUR	Magazine FORMES
LIEU	Université Laval, Pavillon Abitibi-Price, Québec
INFORMATION	www.formes.ca/conference

30 octobre

ACTIVITÉ	**Formation – Rédaction réglementaire en urbanisme**
ORGANISATEUR	Ordre des urbanistes du Québec
LIEU	Manoir Montmorency, Québec
INFORMATION	www.ouq.qc.ca

NOVEMBRE 2009

ACTIVITÉ	**Examen de l'Ordre des urbanistes du Québec**
ORGANISATEUR	Ordre des urbanistes du Québec
LIEU	À confirmer
INFORMATION	www.ouq.qc.ca

À SURVEILLER AUSSI CET AUTOMNE :

- La déontologie et le système professionnel : règles d'éthique pour les urbanistes
- LAU – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

DU 11 AU 17 OCTOBRE 2009
PREMIÈRE SEMAINE DES PROFESSIONNELS

Sous les auspices du Conseil interprofessionnel du Québec (CIQ), se tiendra pour la première fois, du 11 au 17 octobre 2009, la *Semaine des professionnels*, un événement mobilisateur visant à mettre en relief l'apport des professionnels à la société québécoise.

Soulignant le 35e anniversaire du *Code des professions, la Semaine des professionnels* est l'occasion de promouvoir, notamment auprès des jeunes, les différentes facettes des 51 professions réglementées exercées par 332 000 professionnels membres de l'un des 45 ordres professionnels.

Au Québec, une personne sur 23 est membre d'un ordre professionnel. Les professionnels québécois rendent des services de qualité à la population québécoise et contribuent à relever les défis actuels du Québec dans un monde globalisé.

Parmi les activités de cette *Semaine des professionnels*, mentionnons :

- une campagne publicitaire, prévoyant notamment la parution d'un cahier spécial dans le journal Les Affaires;
- le regroupement des ordres professionnels au Salon national de l'éducation, sous l'« Avenue des professions » aménagée par le CIQ;
- la venue d'un conférencier de prestige;
- la tenue d'une conférence-débat public sur les professions réglementées, en collaboration avec l'Institut du Nouveau Monde.

La *Semaine des professionnels* est organisée par le CIQ, en collaboration avec l'Office des professions et les ordres professionnels, afin de mieux faire connaître et apprécier les 51 professions réglementées.

Surveillez vos bulletins d'information pour tous les détails de cette première!

Vous cherchez à rejoindre les urbanistes...

...et les autres professionnels en aménagement du territoire ?

Urbanité vous offre l'opportunité de rejoindre les urbanistes québécois et francophones du Canada ainsi que les bureaux d'avocats, les universités québécoises, les firmes-conseils, les municipalités, les villes, les ministères ainsi que les associations et ordres professionnels qui oeuvrent dans le domaine.

Urbanité, imprimée sur du papier 100 % recyclé, est publiée à 3 000 exemplaires, quatre fois par année.

> PROCHAINS THÈMES

LA GESTION DE PROJET AU QUÉBEC

Hiver 2009

La gestion de projet au Québec, ses succès et ses échecs et les opportunités qu'elle offre aux urbanistes de mettre en œuvre la panoplie d'outils qu'ils maîtrisent. Un dossier qui abordera aussi les aspects humains et juridiques de la gestion de projet, la formation en gestion de projet, en aménagement et l'avenir de ce champ de pratique en plein développement.

L'URBANISTE ET L'INTÉGRATION DES ARTS À LA VILLE

Printemps 2009

Un numéro qui questionne le mandat de l'urbaniste dans la promotion de l'expression artistique dans la Ville. L'urbaniste est-il préparé à cette mission par sa formation ? Cela se résume t-il à l'installation de sculptures dans les quartiers ? Que disent les urbanistes sur la place des arts émergents ? Ce numéro soulèvera ces questions et beaucoup plus.

Pour plus de renseignements ou pour faire une réservation :

Geneviève Masson, chargée des communications
514 849-1177 poste 27 ou gmasson@ouq.qc.ca

Ordre des Urbanistes du Québec

Congrès de l'Ordre
des urbanistes du Québec

Mobilité durable

Du 23 au 25 septembre 2009 à Sherbrooke

Les urbanistes, des acteurs incontournables de la mobilité durable !

Intermodalité des transports actifs, collectifs et individuels, utilisation des technologies et énergies propres… Les stratégies pour une mobilité durable figurent aujourd'hui parmi les incontournables de tout plan de développement et d'aménagement durable, tant au niveau local que régional.

Ordre des Urbanistes du Québec

Renseignements : www.ouq.qc.ca
Geneviève Masson - Chargée des communications
514 849-1177 poste 27 - gmasson@ouq.qc.ca