



URBANITÉ



Vers un urbanisme
post-pandémie ?



L'institution financière des urbanistes

Une offre avantageuse, pensée et développée
pour vos besoins personnels et professionnels.

Faites comme plusieurs urbanistes et profitez de l'offre Distinction.

desjardins.com/urbaniste

1 844 778-1795 poste 30



Ordre des
Urbanistes du
Québec

 **Desjardins**

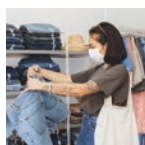


Vue aérienne de la rue Saint-Jean, à Québec. Elle illustre l'animation créée par la piétonnisation des rues, l'un des moyens permettant de réduire la dépendance à l'auto tout en favorisant la convivialité urbaine, laquelle est aussi un facteur de résilience sociale dont l'importance a été mise en évidence par la pandémie. Crédit photo : Ville de Québec

» Mot du président	4	» Pratique	6
Villes post-pandémie : préparer la suite Sylvain Gariépy, urbaniste, M. Sc. A., M.A.P., LEED GA		Vers une vision métropolitaine concertée de la mobilité durable à l'horizon 2041 Nabila Bachiri	
» Lecture	5	LES JOURNÉES DE L'ENVIRONNEMENT SONORE Former les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme aux pratiques émergentes Milèna Cahen-Fourot, urbaniste	
Observer, analyser, comprendre et agir pour la protection des paysages Paul Arsenaault, urbaniste			

dossier **Vers un urbanisme post-pandémie ?**

» Vers un urbanisme post-pandémie ? 13 Paul Arsenaault, urbaniste, Florence Paulhiac Scherrer et Jacques Trudel, urbaniste	» L'urbanisme post-pandémie, savoir être ambitieux tout en restant prudent 17 Gérard Beaudet, urbaniste émérite	» INVESTIR LE DEHORS Une boîte à outils pour penser les espaces post-pandémie 27 Gabrielle Brassard-Lecours
» Quels apprentissages peut-on tirer de la conception d'une aire TOD post-pandémique ? 14 Sylvie Paré, Ph.D., urbaniste, Juste Rajaonson et Chloé St-Antoine-Riel	» LA VILLE D'APRÈS Mutations urbaines et aménagement 19 Jacques Trudel, urbaniste	» Devant la pandémie, le commerce physique n'a pas dit son dernier mot 29 Pierre-Aurélien Levallois
	» L'URBANISME EN TEMPS DE PANDÉMIE Apprentissages, innovation et résilience de trois grandes villes canadiennes 24 Sandrine Ducharme, Florence Paulhiac Scherrer et Franck Scherrer	



» Pratique	32
Étude d'impact sur la santé en aménagement urbain, le cas du projet des Faubourgs Chloé Zerini-Le Reste, candidate à la profession d'urbaniste	
» Chronique juridique	35
L'environnement au coeur du droit à la vie M ^e Marc-André Lechasseur	
» Nouvelles de l'ordre	37
AFFAIRES PUBLIQUES Conversation nationale : l'Ordre dépose son mémoire pour une vision exemplaire et ambitieuse Le conseil d'administration accueille un nouveau joueur Des nouvelles de la permanence Florence Sara G. Ferraris	
CONGRÈS ANNUEL Une année record Florence Sara G. Ferraris	
» À l'agenda	39



Villes post-pandémie : préparer la suite

Malgré les immenses défis des derniers mois, la pandémie de COVID-19 a permis des avancées dans plusieurs secteurs et disciplines. S'il est un domaine où il est essentiel qu'il y ait des legs positifs, c'est bien l'urbanisme. L'heure n'est pas encore tout à fait au bilan, mais l'assouplissement des mesures sanitaires imposées donne espoir ; on semble enfin pouvoir souffler un peu.

Il ne faudrait toutefois pas que cette bouffée d'air mène à un simple «retour à la normale». Des apprentissages et des changements de paradigme sont nécessaires pour ce qui nous attend. Cette crise sans précédent et les mesures exceptionnelles qu'elle a commandées depuis mars 2020 ont en effet crûment mis en lumière les inégalités sociales et territoriales, ainsi que les multiples défis que doivent – et devront continuer de – relever les villes.

On peut penser ici à ceux dictés par le vieillissement de la population, mais aussi à la crise de l'abordabilité du logement qui sévit de Montréal à Percé, en passant par Québec, Rimouski et Shawinigan. La pandémie a également révélé les carences en espaces verts et naturels que vivent de nombreux ménages vivant en milieu urbain, de même que la précarité du système de protection de nos territoires agricoles et, plus largement, de notre système alimentaire en quête d'autonomie. Elle a ainsi forcé les administrations municipales à faire preuve d'inventivité et à prendre des risques politiques en matière d'aménagement. Nous devons poursuivre dans cette lignée : continuer d'aspirer à plus et à mieux – à une société plus verte et à des milieux de vie plus inclusifs, pour toutes et tous.

D'un bout à l'autre du Québec, des exemples inspirants ont germé, consolidant de manière temporaire les milieux de vie. Pensons aux rues piétonnes et aux voies partagées qui ont fleuri aux quatre coins du Québec au cours de l'été 2020. Pensons aussi aux usages temporaires de certains bâtiments, comme le terminal de croisière du Vieux-Port de Montréal ou encore l'ancien hôpital Royal Victoria qui ont été utilisés pour soutenir les sans-abris au creux de la première vague.

Le milieu de l'urbanisme a intérêt à miser sur ces approches essais-erreurs. Erreurs, mais pas échecs! Ces expériences permettent justement d'ajuster les projets ou de revenir en arrière

facilement. Cet urbanisme qui se construit par tâtonnements permet d'avancer autrement. Nous devrions retenir que ce qui est transitoire nous permet de valider ce qui fonctionne, ce qui est le plus adapté à un milieu ou ce qui est encore à travailler. Bien entendu, l'urbanisme transitoire et l'urbanisme tactique étaient dans nos boîtes à outils avant la pandémie. Mais nous les sortions rarement. Ils ont prouvé ici toute leur efficacité. D'autant qu'au-delà des installations physiques, cela permet

de voir comment le projet est reçu par les usagers et les résidents, alors que l'acceptabilité sociale ne devrait jamais être négligée. Bien sûr, il faut écouter tout le monde et pas seulement ceux et celles qui élèvent la voix.

Dans la même veine, la pandémie nous a prouvé à maintes reprises que la flexibilité des lieux, des infrastructures ou des réglementations – tant qu'on respecte les objectifs initiaux et partagés – est un atout majeur, qu'il faudra désormais inévitablement considérer lors de nos planifications et de la mise en œuvre des projets urbanistiques. Car il est fort à parier que la crise climatique, au même titre que l'actuelle crise sanitaire, exigera des changements rapides et imprévus. Le mieux qu'on puisse faire est d'anticiper dès maintenant ces éventuels revirements de situation et de veiller à ce que nos projets actuels et futurs comprennent des composantes favorisant la résilience.

La pandémie nous l'a bien montré : les interventions humaines sur le territoire peuvent bouleverser le

cours des choses. Il faudra tirer des leçons pour la suite et renforcer les mécanismes de protection des territoires sensibles que sont les milieux naturels et humides. Il faudra aussi consolider nos collectivités pour éviter qu'elles ne s'éparpillent sur le territoire. Il faut donc agir dès maintenant pour la suite. ✨

Le président,
Sylvain Gariépy, urbaniste, M. Sc. A., M.A.P.

«La pandémie nous a prouvé à maintes reprises que la flexibilité des lieux, des infrastructures ou des réglementations – tant qu'on respecte les objectifs initiaux et partagés – est un atout majeur, qu'il faudra désormais inévitablement considérer lors de nos planifications et de la mise en œuvre des projets urbanistiques.»

Observer, analyser, comprendre et agir pour la protection des paysages

L'évolution des paysages est un processus qui se produit lentement et progressivement, qui réserve des surprises. L'étude du territoire à partir de photos prises sur des périodes plus ou moins longues permet une lecture différenciée des lieux. Depuis longtemps, les artistes, les spécialistes du patrimoine, les géographes, les urbanistes, etc. ont observé les paysages et les ont comparés selon les époques.

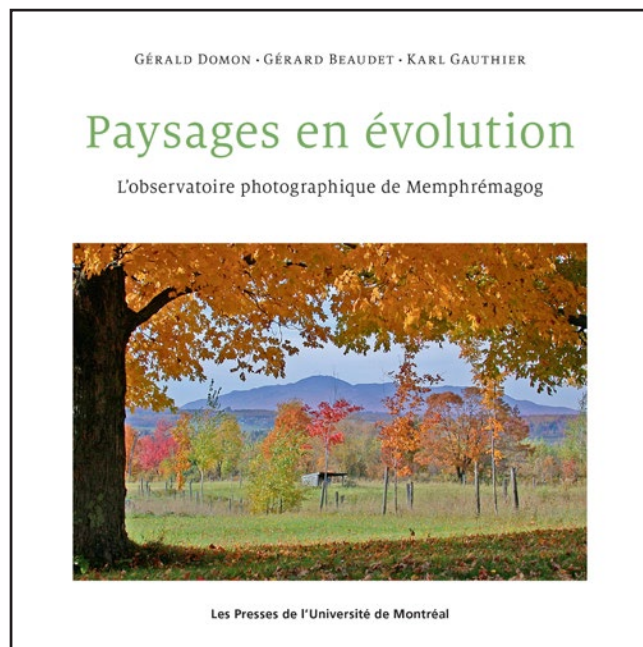
» PAUL ARSENAULT, urbaniste

Depuis les années 1920, la photographie aérienne oblique a donné lieu à la constitution d'une impressionnante banque québécoise de photos permettant d'analyser les paysages à vol d'oiseau. Ce type de photos ajoute une dimension aux photographies aériennes verticales, utilisées par les spécialistes de l'aménagement du territoire.

Les auteurs de *Paysages en évolution – L'observatoire photographique de Memphrémagog* rappellent d'abord les démarches menées en Angleterre, en France et dans de nombreux pays pour faciliter l'analyse des paysages et des territoires. Au Québec, le macro-inventaire du patrimoine, réalisé dans les années 1970, visait surtout le caractère architectural des lieux. Une vingtaine d'années plus tard, les États généraux du patrimoine québécois ont donné lieu à la création du Conseil du paysage québécois, à l'adoption de la Charte du paysage québécois et à la publication du *Guide du paysage*. Dès lors, le concept de paysage a gagné en importance pour l'aménagement du territoire.

L'étude a pour base de nombreuses photos, prises en 1986 sur le territoire de la MRC de Memphrémagog, auxquelles sont comparées des photos de 2017 des mêmes lieux. Les auteurs ont analysé les photos pour identifier et expliquer les changements survenus sur une période d'une trentaine d'années. Le territoire de la MRC est présenté en détail sous le plan des unités physiographiques afin que les lecteurs puissent bien saisir l'influence de la géographie sur son occupation.

La structure du document offre une découverte de l'évolution des municipalités de la MRC par la vue de photos prises à quelque trente ans de différence, à l'aide de commentaires pertinents sur le caractère des changements et d'autres informations socio-démographiques de ces lieux.



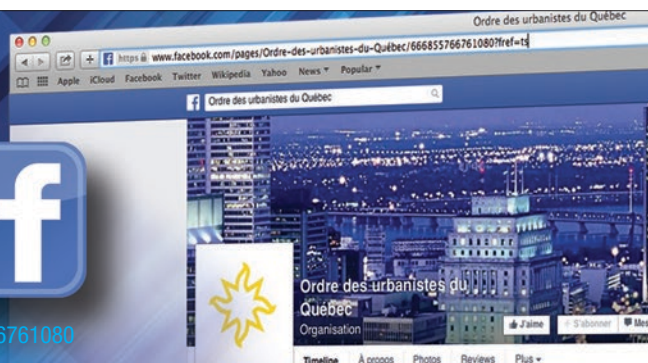
En réalisant *Paysages en évolution – L'observatoire photographique de Memphrémagog*, Gérald Domon, Gérard Beaudet et Karl Gauthier nous incitent à la (re)découverte de ce territoire. Ils amènent les urbanistes à voir les paysages de manière dynamique et évolutive et présentent un outil pour la compréhension et l'action en vue de la protection et de la mise en valeur des paysages. ✨

DOMON, Gérald et al. *Paysages en évolution – L'observatoire photographique de Memphrémagog*, Presses de l'Université de Montréal, 2021, 192 p.

**L'Ordre des urbanistes
du Québec est
sur Facebook!**

Pour avoir des nouvelles du monde de l'urbanisme,
joignez-vous à la page Facebook de l'Ordre

www.facebook.com/pages/Ordre-des-urbanistes-du-Québec/666855766761080



Vers une vision métropolitaine concertée de la mobilité durable à l'horizon 2041



VILLE DE QUÉBEC

Le projet de Vision métropolitaine de la mobilité durable, en cours d'élaboration à la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), traduit le changement souhaité par la CMQ, les partenaires et les acteurs de la région. En 2041, le territoire de la CMQ, structuré selon une approche de planification intégrée de l'aménagement et des transports, sera ainsi plus respectueux de l'environnement. La région disposera d'un écosystème de transport performant et sobre en carbone, contribuant à la prospérité et à l'attractivité du territoire.

» NABILA BACHIRI

En 2018, le gouvernement du Québec s'est doté de la Politique de mobilité durable (PMD), qui tient compte à la fois de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020¹, de la Politique énergétique 2030 et du Plan pour une économie verte 2030. Par l'adoption de cette politique, le gouvernement marque sa volonté d'opérer un changement majeur pour tendre vers une mobilité plus durable. Pour ce faire, il mise notamment sur l'élaboration de plans de mobilité durable intégrée (PMDI) pour renforcer les liens entre la planification du territoire et celle des transports. Ces PMDI seraient complémentaires aux outils actuels de planification en aménagement du territoire, à savoir les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD), les schémas d'aménagement et de développement (SAD) et les plans d'urbanisme (PU). Toutefois, le cadre d'aménagement n'établit pas encore l'obligation de cohérence entre les PMDI et les outils de planification existants et n'établit pas

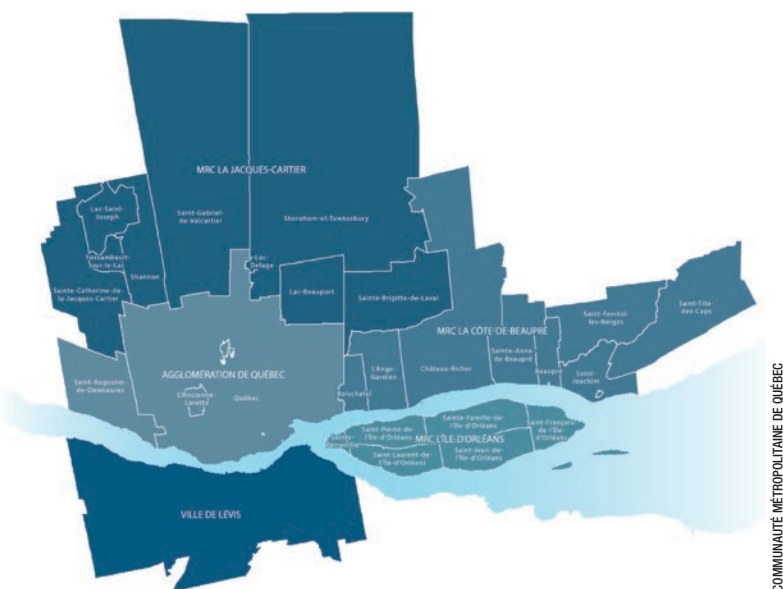
non plus de façon formelle et précise les éléments de contenu qui doivent y figurer ni les suites à y donner.

Dans ce contexte, se doter d'une vision métropolitaine concertée de la mobilité durable – qui alimente notamment la révision du PMAD en vigueur à la CMQ – apparaît essentiel pour assurer l'arrimage entre les différentes échelles de planification territoriale. Une des priorités du PMAD en révision est d'ailleurs de miser sur la mobilité durable comme élément fondamental de la structuration du territoire de la CMQ. Par la suite, la règle de conformité permettra d'assurer une cohérence et une concordance entre le PMAD, les SAD, les PU, les règlements d'urbanisme et les interventions gouvernementales.

La Vision métropolitaine se veut une représentation de ce que la région envisage en matière de mobilité durable à l'horizon 2041. Elle se veut aussi un levier sur lequel les composantes de la CMQ pourront s'appuyer lors de l'élaboration de leurs PMDI respectifs. Pour rappel, le territoire de la CMQ comprend

¹ En vertu du décret 512-2021, la révision générale de la Stratégie gouvernementale de développement durable est reportée au 31 mars 2022.

l'agglomération de Québec, la ville de Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de La Côte-de-Beaupré et la MRC de l'Île-d'Orléans.



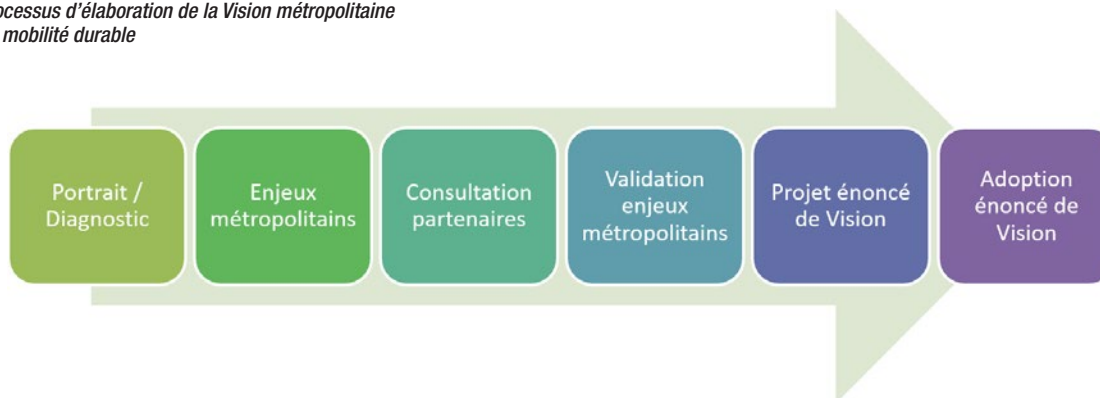
Territoire de la Communauté métropolitaine de Québec

Le processus d'élaboration de la Vision métropolitaine repose tout d'abord sur une analyse objective de la situation sur le territoire de la CMQ. Un portrait/diagnostic de la mobilité durable a donc été dressé en collaboration avec les partenaires clés de la région, à savoir les villes et les MRC, ainsi que les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) qui œuvrent sur le territoire de la CMQ. Une consultation en ligne ayant remplacé les ateliers de réflexion et d'échanges, à cause du contexte pandémique, a permis de mettre en relief les enjeux de mobilité durable à l'échelle métropolitaine, ainsi que les orientations stratégiques qui dictent l'énoncé de la Vision.

Des disparités spatiales qui conditionnent les options de mobilité

La concentration des activités économiques, politiques et culturelles, dans les pôles urbains centraux, a un effet d'attraction ou de diffusion, à partir duquel se déploient des corridors

Étapes du processus d'élaboration de la Vision métropolitaine concertée de mobilité durable



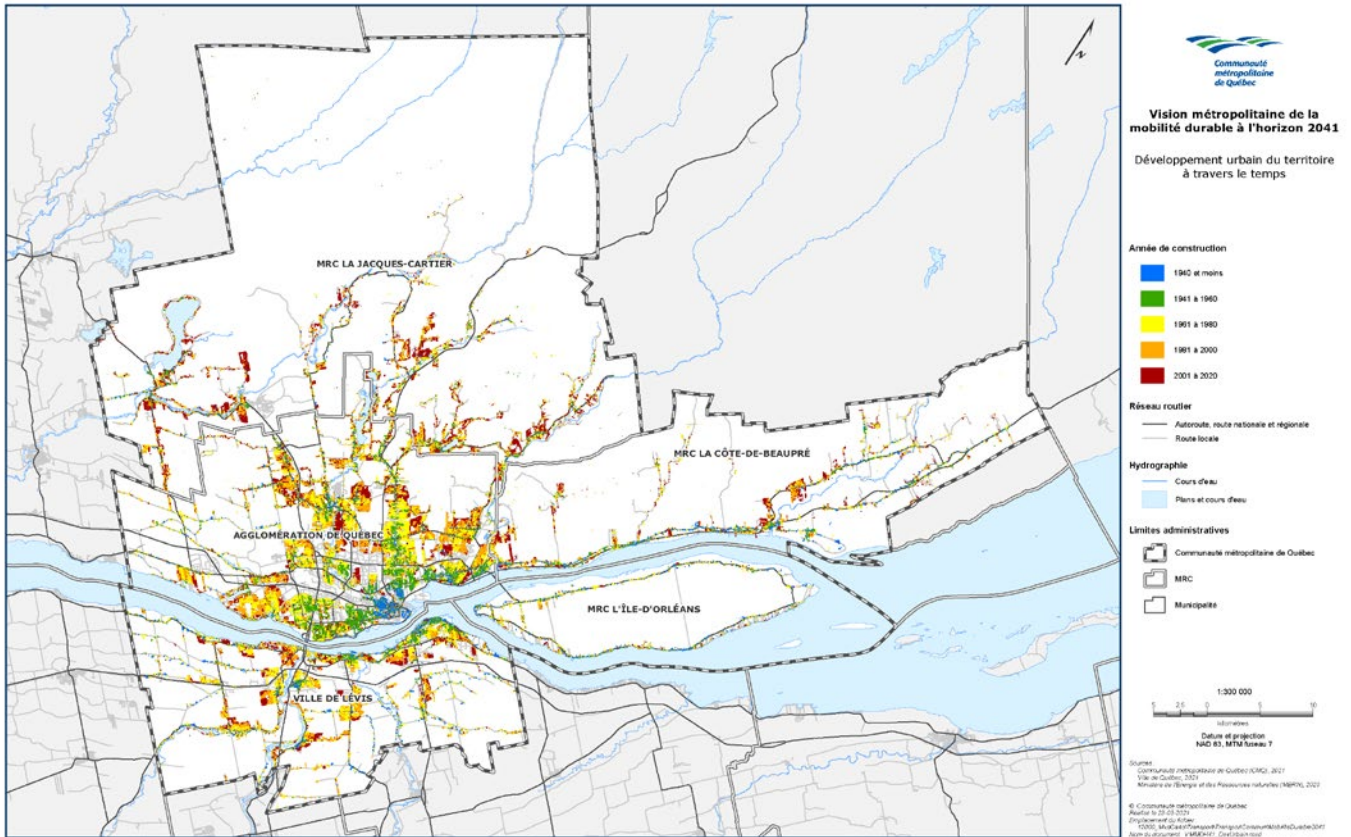
d'urbanisation qui rejoignent les pôles périphériques. La configuration tentaculaire du territoire métropolitain repose sur un réseau routier supérieur, à la fois dense et relativement efficace. Selon le document de consultation de la Stratégie nationale de l'urbanisme et de l'aménagement des territoires (2021), il est parfois avantageux pour les municipalités d'utiliser le réseau routier supérieur, financé par l'État, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu'elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel².

Ainsi, dans la région, ce modèle de développement spatial tentaculaire sur un fond de ralentissement de la croissance d'une population qui est, de surcroît, vieillissante, est peu compatible avec la volonté d'œuvrer pour un développement durable du territoire.

Quant à la structure polaire du territoire, l'accessibilité aux biens et services y est territorialisée selon les particularités propres à chaque pôle métropolitain – en lien notamment avec la densité de la population, de l'occupation et de l'aménagement du territoire, ainsi qu'avec l'offre de services de mobilité. En effet, plus les milieux résidentiels sont denses et bénéficient d'activités de proximité, plus le nombre de personnes susceptibles d'adopter un profil de mobilité plus durable est grand, et plus ces milieux sont susceptibles de bénéficier d'une offre de mobilité durable (ex. trottoirs, pistes cyclables utilitaires, desserte en transport en commun structurant, etc.). En revanche, dans les milieux à plus faible densité, l'organisation des mobilités est différente et doit tenir compte de contraintes, telles que l'éloignement des services et des bassins d'emplois, la faible desserte en transports collectifs et la dépendance à l'automobile qui y est bien ancrée.

En 2041, la planification de l'aménagement du territoire et des transports les plus respectueux de l'environnement est intégrée et est adaptée aux particularités de chaque milieu.

2 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Vers une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Pour des milieux de vie de qualité, attrayants et en santé, Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, document de consultation, 2021, 61 p.



Développement urbain du territoire de la CMQ selon l'année de construction.

Une offre de mobilité peu intégrée et peu optimisée à l'échelle métropolitaine

L'offre en vase clos des services de mobilité freine l'intégration des ruptures des usages et des technologies à l'échelle métropolitaine. Cette interconnexion limitée des modes de transport et le manque d'harmonisation et de complémentarité des services à l'échelle métropolitaine peinent alors à combler le besoin de possession d'un véhicule particulier. Ce besoin est d'autant plus exacerbé dans les milieux périurbains et rurbains peu denses où l'offre en mobilité, lorsqu'elle existe, se traduit par un transport en commun qui assure une desserte pendulaire des centralités métropolitaines aux périodes de pointe.

La multiplication des offres en vase clos peut ainsi créer non seulement un dédoublement des services offerts par les différentes autorités organisatrices de transport sur plusieurs tronçons du territoire, mais aussi de la confusion chez les usagers qui font des déplacements métropolitains (inter-villes, interville/MRC). Ce manque d'interopérabilité entre les différents réseaux, les différents modes et les différentes échelles territoriales nuit à l'attractivité et à la compétitivité des modes alternatifs à l'auto solo.

Des pratiques de mobilité sur le territoire de la CMQ peu respectueuses de l'environnement

En dehors des pôles urbains, la dispersion des activités et la faible densité pénalisent grandement l'organisation d'un réseau de transport collectif efficace. Les longues distances à parcourir et le faible taux de remplissage des véhicules

de transport en commun créent un déficit d'offre qui explique en partie l'usage omniprésent de la voiture individuelle.

Favorisée par un réseau routier supérieur d'envergure et par un climat rigoureux une bonne partie de l'année, cette dépendance à la voiture individuelle a non seulement des conséquences sur le budget des ménages (notamment pour l'acquisition, l'utilisation et l'entretien d'une deuxième, voire d'une troisième voiture), mais également des conséquences environnementales non négligeables (émissions de polluants et de gaz à effet de serre). En effet, le parc automobile électrique peine à s'imposer dans la région. Les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) montrent que seulement 0,5% des véhicules immatriculés sur le territoire de la CMQ sont électriques.

En 2041, l'offre de transport est attractive et les pratiques de mobilité à l'échelle métropolitaine sont plus respectueuses de l'environnement.

Cela dit, ces véhicules, électriques ou non, sont par leur emprise de grands consommateurs d'espace à la fois pour la circulation et le stationnement. Les données de la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal montrent en effet que la

En 2041, l'offre de mobilité est performante, multimodale, intégrée et optimisée grâce à l'harmonisation des services et à l'interopérabilité des systèmes et des applications numériques en soutien à la mobilité à l'échelle métropolitaine.

surface moyenne au sol (en mètres carrés) des véhicules en vente au Canada a augmenté de 11 % entre 1994 et 2019, alors que leur masse (en kilogrammes) a connu une évolution de plus de 25 %. Ces véhicules exercent ainsi une pression toujours plus élevée sur les espaces de stationnement et sur le réseau routier – principalement sur le réseau routier supérieur, qui supporte à la fois les déplacements de transit, notamment le camionnage, et une grande partie des déplacements métropolitains et locaux. Les longs épisodes de congestion qui en découlent ont non seulement un impact environnemental, mais ils nuisent également à la compétitivité et à l'attractivité de la région.

L'évolution des besoins de mobilité spatiale à l'échelle métropolitaine est peu ou pas comblée

Alors qu'on note une évolution des besoins de mobilité quotidienne des personnes avec une recherche d'immédiateté, de praticité et du mode de transport le plus adapté en temps réel, notamment par le recours aux solutions innovantes en matière de transport (applications de planification d'itinéraires en temps réel; billetteries en ligne; plateformes de covoiturage, de transport à la demande, d'autopartage; véhicules en libre-service, etc.), l'offre des services de mobilité à l'échelle métropolitaine peine à répondre à la demande.

Aussi, le télétravail, les télé-études et la consommation de biens et de services en ligne accélérés par les mesures préventives mises en place pour contrer la pandémie de COVID-19 et, bien entendu, par les solutions et innovations technologiques émergentes, ont induit une mutation des modes de vie. Les effets rebonds qui résultent de cette dématérialisation des espaces du quotidien seraient observables, d'une part, dans des secteurs périurbains et rurbains, notamment de villégiature, peu ou pas desservis par le transport collectif, qui seraient de plus en plus convoités par les télétravailleurs – à condition,

bien sûr, que ces secteurs bénéficient d'une bonne couverture de services Internet. D'autre part, ce serait un rapport aux secteurs centraux renouvelé grâce aux nouvelles vocations des espaces à bureaux et des stationnements laissés vacants par les télétravailleurs. Ces milieux auraient à réaffirmer leur attractivité en permettant notamment à leurs résidents une réappropriation de leur milieu de vie par une offre de services et d'infrastructures facilitant la multimodalité et l'intermodalité, une offre d'espaces de bureaux en libre-service assurant une certaine flexibilité aux télétravailleurs et aux employeurs, etc.

En 2041, l'offre de mobilité est centrée sur l'accessibilité aux modes et aux espaces du quotidien et est adaptée selon le milieu de vie aux besoins des citoyens et des entreprises.

La prochaine étape consiste à soumettre ce projet d'énoncé de Vision aux partenaires pour consultation et validation. Il sera ensuite soumis au conseil de la CMQ pour approbation et adoption. La Vision métropolitaine de la mobilité durable 2041 reflétera ainsi la volonté commune des acteurs de la région de faire converger leurs efforts pour construire ensemble une communauté plus durable. ✨

Nabila Bachiri possède un baccalauréat en architecture et en urbanisme de l'École polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger, en Algérie. Elle est aussi détentrice d'une maîtrise en sciences de l'architecture et d'un doctorat en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval. Elle travaille depuis près de dix ans à la Communauté métropolitaine de Québec en tant que conseillère senior en mobilité durable.

Conseils stratégiques

BRODEUR FRENETTE

Plus de
15 professionnels
à votre service

1255 boul. Robert-Bourassa
Bureau 1204, H3B 3W9

(438) 383-2265
info@brodeurfrenette.ca
brodeurfrenette.ca

Depuis 2015,
Brodeur Frenette
contribue à la réalisation
de projets urbains majeurs
grâce à ses
champs d'expertises
multidisciplinaires

→ **urbanisme**

→ **transport**

→ **immobilier**

LES JOURNÉES DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

Former les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme aux pratiques émergentes

Les 2 et 3 juin derniers, l'Ordre des urbanistes du Québec présentait les *Journées de l'environnement sonore*. Étalé sur deux demi-journées et réunissant des professionnels et experts invités du Québec et de la France, cet événement virtuel a permis aux participants d'être initiés à un sujet encore peu exploré. L'objectif? Démystifier cette thématique pour l'intégrer aux pratiques d'aménagement.

» MILÈNA CAHEN-FOUROT, urbaniste

L'environnement sonore joue un rôle crucial dans l'expérience de vie des citoyens et des citoyennes. Sa prise en compte et son traitement impactent l'aménagement de nos villes. La conférence introductive, dont vous voyez le résumé illustré à la page suivante, visait à définir l'environnement sonore dans une perspective d'aménagement et de politiques publiques, en considérant ses multiples facettes, soit en termes de santé publique, qualité de vie, pollution environnementale, ou encore de développement économique.

La vie nocturne pose également son lot de défis, notamment en ce qui a trait aux enjeux de cohabitation entre les activités et les usagers. Que faire des festivals, de la diffusion de musique amplifiée, des sorties de bars, ou encore des terrasses sur les rues piétonnes? Des problématiques transversales aux municipalités de toutes tailles, ici comme ailleurs. Deux spécialistes québécois de la vie nocturne nous ont offert une conférence dédiée à ces enjeux et aux initiatives innovantes repérées au Québec et à l'international. Le second résumé illustré reprend les temps forts de cette conférence. ✨

LA PROTECTION DE NOS TERRES
Ça se cultive ensemble!


Saviez-vous qu'à peine **2 %** des terres sont cultivables au Québec?

Préserver nos terres agricoles, c'est protéger notre garde-manger!

Contribuez à l'autonomie alimentaire de notre société

UPA POUVOIR NOURRIR POUVOIR GRANDIR
L'Union des producteurs agricoles

upa.qc.ca

LES JOURNÉES DE L'ENVIRONNEMENT SONORE 

» RISQUES SUR LA SANTÉ
SOMMEIL PERTURBÉ
STRESS
MALADIES CARDIAQUES

» QUARTIERS MOINS ATTRACTIFS

» INÉGALITÉS FACE AU BRUIT

- NÉGATIFS

POPULATIONS DÉFAVORISÉES
EXPOSÉES

TOUT SON N'EST PAS BRUIT!

À NOUS DE CRÉER DES AMBIANCES SONORES POSITIVES...

... POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE DANS NOS MILIEUX!

1 CARACTÉRISER LES BRUITS

2 MESURER LES NUISANCES

3 DÉPLOYER LES SOLUTIONS

4 LÉGIFÉRER

4 ÉTAPES

DU BRUIT AU SONORE

2 JUIN 2021

POUR RÉDUIRE LE BRUIT

MOYENS

POUR OPTIMISER L'AMBIANCE SONORE

IMPACTS DU SONORE

+ POSITIFS

» ATMOSPHÈRE FESTIVE

+ INTERACTIONS SOCIALES

MASQUAGE DE BRUITS INDÉSIRABLES

» AMBIANCE CALME

↳ INCITE À LA DÉTENTE

BONNES PRATIQUES

» INTÉGRER LE SONORE EN AMONT DES PROJETS

» PLACER L'INDIVIDU AV COEUR DE L'ENVIRONNEMENT SONORE


SON VÉCU / SON RESSENTI

» RENFORCER LA VOCATION D'UN LIEU AVEC LES SONS

» MOBILISER DIVERS ACTEURS

population santé aménagement acoustique publique

champ libre STRATÉGIES

LES JOURNÉES DE L'ENVIRONNEMENT SONORE 

DRÔIT À LA NUIT!

VIE NOCTURNE = VILLE DYNAMIQUE

SOURCE DE RETOMBÉES CULTURE ATTRACTIVITÉ

Bienvenue!

PLUS INCLUSIVE & SÉCURITAIRE

La nuit

OPPORTUNITÉS

CLÉ D'UNE NOUVELLE PLANIFICATION URBAINE

ÉQUILIBRE À TROUVER

AMBIANCE / NUISANCE

PRATIQUES

PRINCIPE « L'AGENT DE CHANGEMENT »

À MOI DE GÉRER L'IMPACT DU BRUIT QUE JE CRÉE

CADRES RÉGLEMENTAIRES INCLUANT LE SONORE

MÉDIATION VS RÉPRESSION

↑ COHABITATION « NUIT-BRUIT-FESTIF »

QUARTIERS MIXTES PRÉSERVÉS

APPRÉHENDER LA COMPLEXITÉ DE LA VIE ÉCONOMIQUE NOCTURNE ET SA DIMENSION SONORE DANS UN CONTEXTE URBAIN 3 JUIN 2021

champ libre STRATÉGIES



ARCHITECTURE DU PAYSAGE ET URBANISME



Firme multidisciplinaire de plus de 1 200 employé(es) au Québec, l'équipe d'EXP spécialisée en urbanisme et architecture du paysage offre tous les services pour répondre à vos besoins particuliers !

- urbanisme • revitalisation urbaine • planification stratégique
- réglementation • développement domiciliaire
- architecture du paysage • design et aménagement urbain

300+

projets réalisés en architecture du paysage

30+

années d'expérience

15+

professionnels en architecture du paysage et urbanisme au Québec



COMMUNIQUEZ AVEC UN EXPERT

Donald Bonsant, urb.

Directeur principal aménagement, urbanisme et développement du territoire

t : 819.571.8035 | donald.bonsant@exp.com

comprendre • innover • collaborer • réaliser

25 places d'affaires au Québec, dont

- Drummondville • Gatineau • Granby • Montréal • Québec • Sherbrooke





Vers un urbanisme post-pandémie ?

L'urbanisme et l'aménagement sont influencés par les caractéristiques biophysiques des territoires et les caractéristiques sociodémographiques des populations, mais aussi par les enjeux environnementaux, économiques ou encore de santé, qui touchent les communautés. Au printemps 2020, une nouvelle donne s'est ajoutée dans la gestion du territoire : la pandémie causée par la COVID-19. Dès les premiers signes, la vie a été mise sur pause et des gestes hier familiers ont disparu. Au cours des derniers mois, nous avons adopté de nouvelles façons de voir, de vivre et de planifier la ville et les territoires ici, maintenant, mais désormais qu'en est-il pour le futur ? La ville post-COVID et ses pratiques seront-elles désormais fondamentalement différentes ?

Ce dossier veut contribuer à alimenter la réflexion des urbanistes, des gestionnaires et des élus afin de façonner des villes et des régions plus résilientes et d'accompagner une transition écologique équitable. Nous ne repartons pas à zéro ; toutefois nous devons nous rappeler que les pandémies ont influencé et influenceront l'urbain, qu'il faut savoir que la pratique de l'urbanisme se doit d'être ambitieuse mais prudente. Nous présentons des actions nouvelles d'ici et d'ailleurs au Canada et des réflexions de spécialistes quant à l'influence de cette pandémie sur les pratiques d'aménagement d'aujourd'hui et de demain.

Bonne lecture! ✨

- » PAUL ARSENAULT, urbaniste
- » FLORENCE PAULHIAC SCHERRER
- » JACQUES TRUDEL, urbaniste

Quels apprentissages peut-on tirer de la conception d'une aire TOD post-pandémique ?

En 2020, au début de la crise de la COVID-19, notre équipe d'urbanistes et de chercheur.e.s du Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal a reçu le mandat de concevoir le projet d'aménagement d'une aire TOD (Transit Oriented Development) pour la municipalité de Bois-des-Filion. La réalisation de ce mandat dans le contexte de la COVID-19 a donné lieu à des apprentissages dont nous vous faisons part dans cet article.

» SYLVIE PARÉ, urbaniste
 » JUSTE RAJAONSON
 » CHLOÉ ST-ANTOINE-RIEL

À la base, un projet d'aire TOD a pour objectif de créer des milieux de vie de qualité reliés au transport en commun, avec des services et des commerces de proximité et dont l'aménagement s'appuie sur des principes de durabilité. Pour chaque municipalité, cet objectif a des implications différentes. À Bois-des-Filion, la conception du projet d'aire TOD pour lequel notre équipe a été mandatée impliquait de proposer des scénarios de développement qui augmenteraient la densité du cadre bâti selon les critères d'un TOD dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) tout en favorisant la *marchabilité* du secteur, en respectant le cadre naturel de la municipalité et en évitant l'imperméabilisation des sols.

Comme nous le verrons dans cet article, les incertitudes amplifiées par la crise pandémique concernant la demande future en taille et en nombre de logements, le maintien du télétravail et la place des parcs et des espaces publics dans les aménagements urbains futurs ont eu un impact sur la conception des scénarios de développement de l'aire TOD. En livrant notre expérience, nous espérons susciter une réflexion autour de la conception de futurs projets d'aires TOD qui devront désormais répondre à de nouvelles incertitudes et à de nouveaux impératifs.

Repenser les scénarios immobiliers avec de nouvelles incertitudes

Nous avons entrepris notre mandat en mesurant l'évolution de la population de la municipalité de Bois-des-Filion, qui comptait 9 630 habitants au recensement de 2016, à des fins de projection

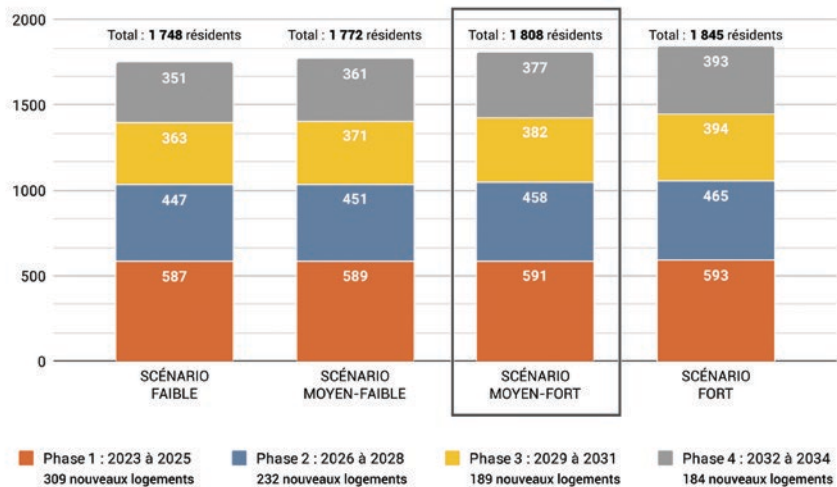


démographique. Pour la période de 2011 à 2016, son bilan migratoire était négatif. En tenant compte de la natalité, de la mortalité et des nouvelles constructions résidentielles (nettes de démolitions) durant cette période, nous avons établi qu'environ 4,5% de la population quittait la municipalité chaque année. Ces départs ne sont d'ailleurs compensés qu'à 81% avec l'arrivée de nouveaux ménages qui, comme ailleurs dans la CMM, sont de plus petite taille.

Cette baisse du nombre et de la taille des ménages est cependant contrebalancée par une hausse de la valeur des propriétés hors de Montréal observée en 2020, avec une demande plus forte pour des logements plus grands en raison, on le suppose, de l'augmentation du nombre de télétravailleurs et de télétravailleuses (SCHL, 2021¹). De plus, la question de savoir si le télétravail sera maintenu comme mode courant de travail, en tout ou en partie, après la pandémie, ajoute un autre élément d'incertitude quant à la demande potentielle de logements comprenant un espace de travail fermé.

La prise en compte de ces éléments d'incertitude exige de faire des analyses démographiques plus fines sur différents horizons temporels (5 et 10 ans, dans notre cas) et de définir une fourchette large de scénarios en ce qui a trait à la demande en logements (faible, moyen-faible, moyen-élevé et élevé pour des 3 1/2, 4 1/2 et 5 1/2, dans notre cas).

Scénarios de croissance de la population selon les phases de la nouvelle construction résidentielle



CALVIN VELTMAN, PROFESSEUR HONORAIRE DE LUQAM

Elle exige aussi de revoir à la hausse le nombre et la nature des commerces et des services de proximité, surtout en contexte résidentiel, pour accroître le potentiel de résilience de l'aire TOD, c'est-à-dire sa capacité à absorber une perturbation et à permettre à ses résidents de retrouver rapidement un certain état d'équilibre. Dans notre proposition, nous avons recommandé, entre autres, une augmentation de l'offre en produits réfléchis (p. ex. boutiques de décoration, services médicaux) et semi-réfléchis (p. ex. garderies, quincailleries) et en services de restauration et de loisir.

Repenser l'aménagement de l'espace public en fonction de la résilience

Outre les incertitudes liées à la demande de logements, la crise pandémique a aussi amené à repenser les nouveaux impératifs en matière d'aménagement de l'espace public². La réduction draconienne de la circulation automobile sur les routes a révélé l'espace excessif occupé par l'automobile. Le besoin de distanciation sociale a montré le manque d'espace sur les trottoirs et le déséquilibre flagrant entre les différents modes de déplacement. De plus, le vélo et la marche ont connu un essor remarquable, autant

1 SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. « La SCHL publie l'évolution du marché de l'habitation du T1 2021 », salle de presse de la SCHL. [En ligne] : www.cmhc-schl.gc.ca/fr/media-newsroom/news-releases/2021/cmhc-releases-q1-2021-housing-market-assessment (consulté le 30 mai 2021).
 2 BROUDEHOUX, Anne-Marie. « La ville post-pandémie : vers une reconquête des espaces publics ? », site The Conversation. [En ligne] : theconversation.com/la-ville-post-pandemie-vers-une-reconquete-des-espaces-publics-148232.



Des tarifs de groupe exclusivement pour vous. Et vous. Et vous.

Obtenez une soumission en ligne.
lapersonnelle.com/ouq
 1 888 476-8737

La Personnelle désigne La Personnelle, assurances générales inc. Certaines conditions, exclusions et limitations peuvent s'appliquer.



Ordre des Urbanistes du Québec



laPersonnelle

Assureur de groupe auto, habitation et entreprise



PHOTOS : CÉDRIC CLAREC, DIPLOMÉ DU BAC EN URBANISME DE L'UQAM



pour les déplacements quotidiens que pour l'exercice physique.

Ces observations ont réitéré l'importance que nous avons accordée au partage plus équitable de l'espace public entre les différents modes de transport dans le projet d'aire TOD de Bois-des-Filion pour créer des milieux de vie résilients dans un contexte suburbain.

La crise sanitaire a aussi révélé une plus grande importance de l'espace public³ comme lieu de rassemblement et son rôle essentiel pour répondre aux besoins primaires de la population. Les espaces publics, tels que les parcs et les places, ont permis une certaine socialisation et ont contribué ainsi au bien-être physique et psychologique de leurs usagers. Plus particulièrement, les parcs de quartier sont devenus des lieux d'ancrage pour la communauté. Nous émettons l'hypothèse que ce mode de vie se maintiendra et se développera davantage avec l'intérêt que suscite le télétravail auprès des employeurs. Les espaces d'interstices, tels que les balcons, les cours et les ruelles, ont permis d'entretenir quelques précieux contacts sociaux.

Pour concilier le besoin de construire des quartiers à plus grande densité, il faut dès lors innover. Par exemple, dans le cas du projet d'aire TOD de Bois-des-Filion, nous avons prévu des espaces publics, privés et partagés. La combinaison de ces types d'aménagement permet de maximiser et de démocratiser l'accès à des espaces extérieurs sécuritaires et appropriables. De plus, à l'échelle du quartier, la création d'espaces privés ouverts à toutes et à tous, par les promoteurs, permettrait

« Outre les incertitudes liées à la demande de logements, la crise pandémique a aussi amené à repenser les nouveaux impératifs en matière d'aménagement de l'espace public. La réduction draconienne de la circulation automobile sur les routes a révélé l'espace excessif occupé par l'automobile. Le besoin de distanciation sociale a montré le manque d'espace sur les trottoirs et le déséquilibre flagrant entre les différents modes de déplacement. »

d'augmenter la quantité et la diversité des espaces à proximité des résidences.

Expérimenter des approches de collaboration

Enfin, la réalisation de ce premier mandat de projet d'aire TOD post-pandémique a bénéficié du travail de recherche, d'analyse et de conception de l'équipe d'urbanistes et de chercheurs, de l'appui et de l'orientation des professionnels de la municipalité de Bois-des-Filion, de l'expérience et du soutien financier de la Communauté métropolitaine de Montréal et des données techniques du ministère des Transports du Québec ainsi que du transporteur Exo (service d'autobus sur la Rive-Nord, notamment).

Nous retenons surtout de cette expérience de collaboration que le contexte de travail à distance crée des conditions propices à la coconstruction et à la collaboration plus étroite entre les acteurs clés tout au long du mandat.

Elle a facilité la tenue de rencontres plus fréquentes et a accéléré le partage d'information à différentes étapes charnières depuis les premiers diagnostics jusqu'à la conception et au choix du scénario préférentiel.

En somme, les nouvelles incertitudes post-pandémiques⁴ relatives à la demande immobilière, au maintien du télétravail, à la place accordée aux espaces publics et à l'intérêt renouvelé de la population pour la proximité rendent pertinente la collaboration des professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement avec le milieu de la recherche dans la conception de futurs projets d'aires TOD. En effet, ces incertitudes exigent de repenser les scénarios de développement et les impératifs d'aménagement sous l'angle de la résilience. ✨

Sylvie Paré est urbaniste et professeure titulaire au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal (UQAM). Juste Rajaonson est professeur au Département d'études urbaines et touristiques de UQAM. Chloé St-Antoine-Riel, professionnelle est chargée de projet à l'UQAM.

3 CARRÉ, Marie-Noëlle. « Espaces publics et pandémie : enjeux de gestion et de gouvernance », site de BC2, page publiée le 16 mars 2021. [En ligne] : groupebc2.ca/reflexions/espaces-publics-pandemie/.

4 WSP. « Vivre en ville après la pandémie de COVID : comment en faire un bilan positif pour la santé et le bien-être? », page publiée le 13 novembre 2020. [En ligne] : www.wsp.com/fr-CA/insights/vivre-en-ville-apres-la-pandemie-de-covid-comment-en-faire-un-bilan-positif-pour-la-sante-et-le-bien-etre.

L'urbanisme post-pandémie, savoir être ambitieux tout en restant prudent

L'air de la ville rend libre. C'est du moins ce qu'affirme un proverbe allemand du XV^e siècle, qui fait écho à une formule dont les racines plongent dans le XI^e siècle, et auquel le sociologue Max Weber fait référence dans un texte sur la ville, publié au début des années 1920. Cette liberté, c'est d'emblée celle à laquelle aspirent les serfs qui souhaitent échapper à leurs seigneurs.

» GÉRARD BEAUDET, urbaniste émérite

Cette liberté a toutefois un prix. De tout temps, la ville a été frappée par des catastrophes et des fléaux d'ordre naturel ou anthropique : séismes, inondations, épisodes de peste ou de choléra, saccages en temps de guerre. Jusqu'au tournant du XIX^e au XX^e siècle, l'air de la ville est même tenu responsable, en vertu des théories aëristes et miasmatiques en vogue depuis l'Antiquité, des épidémies qui déciment les populations urbaines. La dénonciation conséquente, par les hygiénistes du XIX^e siècle, de la densité, de la promiscuité et de l'insalubrité en général mène au drainage des eaux stagnantes, à l'imperméabilisation des sols, à la création de percées, à la relégation des activités génératrices d'émanations nauséabondes en périphérie et à l'éradication des taudis.

Bien que fondées sur des théories en grande partie invalidées par les avancées de la recherche, les initiatives lancées dans les villes de toutes tailles des pays industrialisés contribuent à améliorer le sort des citadins, et en particulier de ceux qui n'avaient pas les moyens de se réfugier à la campagne dans les moments critiques. Les soldes démographiques naturels négatifs de la ville mortifère reculent. Sans être révolus, les temps où la croissance reposait essentiellement sur l'arrivée régulière en ville d'individus en provenance des campagnes sont sur le point d'être révolus. Si les menaces liées aux épidémies — dont le choléra — se sont estompées, de manière parfois spectaculaire, d'autres ont émergé ou ont été révélées. C'est le cas de la pollution de l'air, dont on connaît aujourd'hui les effets délétères sur les populations qui y sont soumises.

De vieux ennemis

Mais la pollution de l'air n'a pas relégué aux oubliettes les menaces anciennes. La pandémie covidienne nous rappelle que de vieux ennemis peuvent toujours

se terrer au coin de la rue. L'air de la ville peut encore compromettre notre santé... et notre liberté, comme l'ont montré les éclosions de la COVID-19 et les diverses déclinaisons du confinement imposé un peu partout sur la planète.

Une fois le choc de notre impréparation — et de notre insouciance — encaissé, nous avons dû nous rendre à l'évidence. L'insalubrité de nombreux logements, la nature des emplois dans lesquels sont confinés plusieurs de leurs occupants et le déficit en espaces verts des quartiers défavorisés condamnent certains citoyens à payer à la pandémie un tribut passablement plus élevé que d'autres. Et dans les villes où la surpopulation et les bidonvilles qui lui sont liés ne sont pas un terreau fertile à une catastrophe humanitaire, nous avons pris conscience du poids de l'héritage de plusieurs décennies d'automobilité inconsidérée sur l'aménagement et l'usage de l'espace public. Manifestement, nous avons besoin d'air et, par conséquent, d'espace pour y avoir accès de manière sécuritaire, distanciation physique oblige.

Les réponses apportées n'ont pas été à proprement parler nécessairement innovantes. En effet, la pandémie a agi d'emblée en donnant une acuité nouvelle à des problèmes connus et en favorisant une accélération de la mise en œuvre des solutions déjà prônées. La piétonnisation totale ou partielle de rues commerciales en constitue l'exemple le plus notoire. Diverses déclinaisons de cette pratique ont été plus ou moins rapidement implantées dans plusieurs quartiers de Montréal et de Québec, mais aussi à Terrebonne, Saint-Hyacinthe, Sherbrooke, Rouyn-Noranda, Trois-Rivières et dans de nombreuses autres villes. Souvent associés à l'urbanisme tactique, les rues partagées et les empiètements de terrasses sur la chaussée ont aussi fait partie de la panoplie des adaptations de l'usage et de l'aménagement du domaine public. Le moins que l'on puisse

dire, c'est que les mesures de ce type ont été bien accueillies par les résidents et les commerçants.

Le confinement et les craintes de contagion dans les transports publics ont eu un effet important sur la mobilité-vélo. Les aménagements dédiés ont été vite encombrés et la sécurité des cyclistes a parfois été compromise. Des aménagements temporaires ont été réalisés ici et là. Mais on a aussi devancé certains chantiers d'infrastructures lourdes, dont le Réseau express vélo (REV) de Montréal. Si la plupart des adeptes plus ou moins assidus du vélo s'en sont réjouis, plusieurs automobilistes et certains commerçants ont manifesté leur mécontentement.

Des accommodements ont été consentis pour favoriser la fréquentation des espaces verts, dont le rôle de poumons de la ville est redevenu manifeste. Les restrictions concernant la consommation de boissons alcoolisées ont notamment été allégées. L'invasion des espaces verts a cependant inquiété les autorités sanitaires et municipales. Des débordements ont été déplorés. La surutilisation a même contribué à la dégradation de lieux de passage trop achalandés et de certains espaces plus recherchés. Mais dans ce dossier, c'est le déficit constaté dans plusieurs voisinages de quartiers défavorisés qui a été, et de loin, le problème qui s'est imposé avec la plus grande acuité. Or, même si la situation est connue parfois depuis longtemps, il est extrêmement difficile d'y remédier à court terme. Si planifier c'est prévoir, y compris ce qui n'est pas souhaitable mais presque inévitable — par exemple d'autres pandémies —, il est clair qu'il faudra s'attaquer résolument à ce problème. D'autant que le déficit en espaces verts n'affecte pas la vie des résidents qu'en temps de crise.

Et après la pandémie ?

Bien malin qui peut prédire ce que seront les temps post-covidien. Quels seront



VILLE DE QUÉBEC

Au milieu des années 1960, Québec s'inscrit dans le mouvement de piétonnisation des rues commerciales lancé à Kalamazoo en 1959. L'exclusion de la voiture et le réaménagement de la rue Saint-Joseph dans le secteur Saint-Roch n'ont toutefois pas le succès escompté, ce qui est le lot de plus de 80 % des quelque 200 rues piétonnisées à l'époque. La transformation de la rue en mail, inauguré en 1974, n'a guère plus de succès et l'ouvrage est détruit en 2007. Depuis, plusieurs rues piétonnes ont été instaurées dans différents quartiers de la ville. En 2020, la pandémie a favorisé le mouvement à Québec comme dans d'autres villes. Ici, la rue Saint-Jean intra-muros.

les effets durables de ce qui subsistera du télétravail, de l'enseignement à distance et de l'achat en ligne – ou de l'ampleur que prendront ces phénomènes –, notamment en ce qui concerne les choix résidentiels, l'évolution des pôles d'emplois et des espaces commerciaux et la mobilité? Et comment les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire relèveront-ils les défis parfois inédits auxquels la société et les décideurs seront confrontés, y compris dans l'enseignement? Déjà, de nombreuses réflexions ont été lancées, notamment sur la base de bilans d'expériences tentées ici et ailleurs.

Les bénéfices constatés de la place faite au vélo et ceux qui sont attendus du rattrapage en matière d'espaces verts sont indéniables, quoique, dans le premier cas,

pas nécessairement reconnus par une frange non négligeable d'irréductibles défenseurs de l'automobilité. On admettra néanmoins volontiers que la manière de faire devra être revisitée, comme nous le rappellent les conséquences, notamment économiques, de ce qui a parfois relevé de l'improvisation ou d'une planification un peu bancal.

Le principe de précaution s'imposera par ailleurs dans certains domaines, dont celui de la piétonnisation des rues commerciales. Il n'est pas inutile de rappeler que quelque deux cents projets ont été lancés aux États-Unis et au Canada dans les années 1960, essentiellement en réaction au déclin des quartiers centraux et à la vive concurrence exercée par les centres commerciaux, de plus en plus nombreux, et que moins d'une trentaine

existaient toujours dans les années 1980¹. Après une éclipse de deux décennies, le mouvement de piétonnisation a repris. Les réussites ont été plus nombreuses parce qu'on avait pris note des erreurs passées. En d'autres termes, on avait appris à faire la chose correctement, par exemple en tenant compte de certains facteurs de succès désormais bien connus. La piétonnisation de l'été 2020 a toutefois renoué avec la manière de faire expérimentée à Kalamazoo en 1959, même si les motivations sont d'un autre ordre. En d'autres termes, on a beaucoup improvisé.

L'accueil a été enthousiaste. Pérenniser les expériences qui ont été rééditées pour la plupart à l'été 2021 sur la base de cet engouement paraît néanmoins risqué. Certes, nos rapports à l'espace public, à l'automobile et à la consommation ont changé depuis les années 1960 et 1970. Il n'en reste pas moins que certains commerces, en l'occurrence les restaurants et les bars, retirent plus de bénéfices que d'autres de la fermeture totale ou partielle des rues à l'automobile et de la possibilité d'aménager des terrasses. Sans compter qu'il serait imprudent de supposer que la fréquentation des rues commerciales après un retour à la normale conservera le même attrait qu'en période de confinement résidentiel et de mobilité contrainte. L'histoire urbaine n'est-elle pas riche en enseignements concernant la rapidité avec laquelle on a souvent tourné la page et renoué avec le *statu quo ante*?

Mais il faudra aussi faire face à des phénomènes plus intangibles, dont la critique de la densité et la survalorisation des avantages supposés incontestables de la banlieue et du monde périurbain. Ici aussi, il faudra insister sur le principe de précaution. Il serait dommage que ce qui apparaît à certains comme la solution aux problèmes que nous avons vécus depuis le printemps 2020 contribue, *in fine*, à alimenter d'autres problèmes sur lesquels on ne peut faire l'impasse, par exemple le réchauffement climatique ou la dispersion de l'emploi en territoire métropolitain et ses conséquences sur l'étalement urbain et le transport collectif. ✨

Gérard Beaudet est professeur titulaire à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal.

¹ À Québec, le mail Saint-Joseph (inauguré en 1967) a été transformé, sans succès, en mail intérieur en 1974, tandis qu'à Ottawa, le mail Sparks, ouvert en 1961, est l'objet d'un « achèvement thérapeutique », les plans de relance se succédant tous les dix ans. À Montréal, la rue Prince-Arthur a été piétonnisée à la fin des années 1970. Elle sera progressivement délaissée à compter de la fin des années 1990.

LA VILLE D'APRÈS

Mutations urbaines et aménagement

L'événement mondial que représente la récente pandémie a eu et continue d'avoir de multiples conséquences à court terme, bouleversant les habitudes de vie et entraînant de nombreux questionnements de tous ordres sur ses conséquences à plus long terme. L'urbanisme n'y échappe pas et devient même, dans ce contexte, l'un des domaines les plus sujets à des remises en question, tout en étant l'un des plus susceptibles de contribuer aux mutations nécessaires.

» JACQUES TRUDEL, urbaniste

En ce premier quart du XXI^e siècle, il s'est agi d'un facteur d'évolution qui a particulièrement mis en évidence deux mégatendances déjà en place avec lesquelles le monde actuel doit composer : la transformation numérique généralisée, avec ses conséquences profondes sur les modes de vie et de fonctionnement de nos sociétés; les déséquilibres socio-économiques se manifestant par la surconsommation associée à de profondes inégalités sociales et internationales, dont l'une des premières conséquences est la crise environnementale de surexploitation des ressources culminant dans ses conséquences climatiques.

Les principaux effets durables de la pandémie auront d'abord été d'accélérer l'adoption de pratiques découlant de la transformation numérique, soit l'augmentation des communications virtuelles, du télétravail, des achats en ligne et de toutes les formes de commerce électronique. À cela devraient s'ajouter certaines conséquences d'une possible atténuation de la mondialisation économique «matérielle» – transits internationaux des biens, chaînes de production transfrontalières, etc. – au profit des circuits courts de toute nature. On spéculait présentement sur le degré de pénétration de ces nouvelles façons de faire. Des ajustements s'opéreront dans la recherche d'une optimisation de leur usage, mais il paraît clair que ce ne sera pas un simple retour au *statu quo ante*. Des effets majeurs se feront notamment sentir dans le domaine des transports, lesquels auront de multiples répercussions à plus long terme sur les choix de localisation et donc, sur l'organisation même des établissements humains.

Un virage socioéconomique et environnemental devenu inévitable

S'inscrivant dans la foulée de ces tendances, la pandémie vient renforcer la conviction de plus en plus répandue, du moins en principe, de la nécessité d'un profond virage économique et environnemental. Cette conviction est soutenue par un courant de pensée multiforme se situant dans la poursuite des réflexions déjà anciennes du Club de Rome (rapport Meadows, 1972) et de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU (rapport Brundtland, 1987). De nombreux auteurs contemporains ont actualisé récemment ces réflexions, qui amènent certains à prévoir l'imminence de crises économiques et environnementales susceptibles d'imposer brusquement ce virage¹.

Le creux économique temporaire qu'on a connu fournit une illustration concrète des conséquences positives et négatives d'une halte à la croissance. Il montre en même temps que, malgré les diktats néolibéraux, nos pouvoirs publics disposaient d'un pouvoir de dépenser considérable et pourraient sans doute se doter assez facilement de divers moyens d'adaptation à un tel arrêt de la croissance, si le consensus sociopolitique le permettait, en misant de plus en plus sur des potentiels techniques issus de la transformation numérique et de la transition énergétique.

La reconnaissance émerge de plus en plus de la contradiction fondamentale entre l'impératif de la croissance illimitée – le syndrome du «toujours plus» – et la nécessité de réduire les émissions de GES, manifestation la plus évidente, mais non la seule, de l'exploitation excessive des ressources planétaires.

La concentration provisoire imposée par le confinement sur les biens et services essentiels a permis un ralentissement de la consommation qui n'a pas réellement pénalisé de nombreux ménages pourtant habitués à dépenser et à s'endetter pour une panoplie de biens, de services et de voyages nettement superfétatoires. Malheureusement, il n'en va pas de même pour les moins favorisés de nos sociétés qui ont été les principales victimes des conséquences sociales et économiques de mesures sanitaires imposées de façon large et uniforme, sans considération suffisante des répercussions autres que strictement médicales.

Cette modération temporaire pourrait-elle laisser des traces en relativisant, auprès d'une bonne partie de la population, l'obsession de la croissance «économique» mesurée uniquement par l'évolution du PIB et présentée comme synonyme de progrès humain? Cet objectif convenu a largement servi, entre autres, à justifier le préjugé néolibéral hostile aux impôts et aux dépenses publiques, conduisant à réduire les dépenses sociétales en santé et en éducation, mais aussi en aménagement du territoire et en transport collectif.

Car c'est bien d'une réorientation radicale de la dépense sociétale globale dont il est question, et l'urbanisme est au cœur de ce processus. En effet, la réorientation conséquente de l'activité économique aura nécessairement des répercussions sur l'organisation des établissements humains et, par là même, sur les formes d'urbanisation et les pratiques d'aménagement du territoire.

1 Entre autres, au Québec, Harvey Mead, dans : *Trop tard : la fin d'un monde et le début d'un nouveau*, Écosociété, 2017 (ouvrage recensé dans *Urbanité*, automne 2018, p. 6). Voir aussi en ligne le blogue de Harvey Mead.

Approfondissement de la résilience et réorganisation de l'occupation du territoire

À ces tendances s'ajoutera l'importance accrue de la résilience, face aux menaces planétaires dont on prend davantage conscience. Les effets à court terme reliés au cas spécifique de la COVID-19 s'estomperont progressivement, ce qui toutefois ne fera pas disparaître la possibilité de l'émergence d'une maladie épidémique peut-être même plus grave. L'approfondissement de la résilience qu'elle nécessite et inspire fera apparaître de nouvelles exigences permanentes afin de faire face à ce type de problème qui pourrait se répéter sous d'autres formes.

Pourtant, une telle menace est loin d'être nouvelle. Il existe une longue histoire des maladies épidémiques qui se sont répandues dans des aires plus ou moins étendues, généralement circonscrites par les limites géographiques ou autres posées aux déplacements humains. Cette fois-ci, la contamination s'est répandue très rapidement à l'échelle du globe, dans la foulée des voyages internationaux devenus massivement pratique courante, prenant de court aussi bien les experts que les systèmes de santé. Ultra-médiatisée, elle a provoqué de fortes inquiétudes et inspiré une kyrielle de mesures justifiées surtout par l'incertitude et le manque de préparation, et aussi grandement facilitées par les possibilités techniques émergentes de l'information et des communications.

Or, dans ce cas comme dans d'autres et quelle que soit la nature de la menace, il semble bien que la concentration ne soit pas la forme urbaine optimale des établissements humains en termes de résilience. Précisons qu'il ne s'agit pas ici de remettre en question la densité en tant que telle. L'atténuation de la concentration devrait faire place non pas à une diffusion anarchique (ce qu'on entend généralement par «étalement urbain»), mais plutôt à une déconcentration structurée, qui implique un renforcement du noyautage des activités à diverses échelles permettant l'organisation en réseau de communautés bien intégrées².

De telles communautés compactes de densités intermédiaires pourront profiter d'équipements répartis selon des échelles

Boulevard René-Lévesque, de la rue Mackay vers l'est; un milieu de vie convivial ?



JACQUES TRUDEL

² On consultera avec intérêt à ce sujet la *Stratégie montréalaise pour une ville résiliente*, un rapport produit par la Ville de Montréal en juin 2018 par suite de son adhésion au réseau mondial « 100 Resilient Cities » (particulièrement les actions 5, 6 et 7, p. 31-32).

plus modestes que ce qu'exigent les événements culturels et sportifs attirant de grandes foules, vu la possibilité croissante d'accès virtuel à de telles activités, le tout à la faveur d'espaces urbains fluides et conviviaux, propices à des rapports humains aidant à contrer l'isolement virtuel dans des milieux proches, donnant plus facilement accès à des espaces naturels ainsi qu'à une agriculture urbaine et de proximité. Certains espaces publics de fréquentation intensive devront aussi être repensés, notamment en conséquence d'une intégration permanente de mesures sanitaires de base.

Un meilleur équilibre des fonctions centrales

Pour la région montréalaise, ces nouvelles considérations pourraient conduire à remettre en question l'accent trop exclusif mis sur la concentration, devenue le leitmotiv de la planification métropolitaine. Son succès s'est manifesté beaucoup plus par la densification dans la ville centrale qu'ailleurs dans la région. On assiste ainsi à un développement à la «new-yorkaise» du centre-ville de Montréal, composé d'espaces urbains minéraux, peu perméables, susceptibles d'engendrer un ensemble de problèmes difficiles à gérer, dans la mesure où les équipements de base, dont les espaces verts de proximité, et les voies de desserte engorgées par les livraisons auront du mal à suivre l'explosion de la population. Celle-ci est diversifiée quant aux origines, mais trop homogène quant à la composition des ménages, surtout formés de personnes seules et de couples sans enfants, le plus souvent jeunes et aisés, ce qui crée une forte dichotomie par rapport aux autres quartiers urbains. La pression haussière exercée sur les prix fonciers conduit ainsi à une nouvelle forme de *gentrification* qui accompagne le phénomène des «rénovictions³». L'habitat qui en résulte, anonyme et hors d'échelle, devient en outre défavorable à la convivialité, un facteur majeur de résilience psychosociale⁴.

Il importe ici de bien distinguer la concentration et la «centralité». Cette dernière demeure tout aussi réelle que pertinente, entendue comme le lieu de convergence des parcours, particuliè-

« Avant tout, je crois que cette crise a souligné l'importance de la cohésion et de l'inclusion sociales. Si nous prenions soin de mélanger les générations et les revenus dans les quartiers, les personnes âgées et celles à faible revenu pourraient demeurer actives et se sentir intégrées à leur communauté. Même si nous aimons les gratte-ciel, les structures de dimensions plus humaines conviennent mieux à une ville vraiment résiliente, où les gens se connaissent et s'entraident encore. Sans parler du fait qu'il n'est pas facile d'applaudir ou de chanter sur un balcon lorsqu'on habite au 36^e étage ! »

(Ursula Eicker, titulaire de la Chaire d'excellence en recherche du Canada sur les communautés et les villes intelligentes, durables et résilientes à l'Université Concordia ; *Actualités Concordia*, 6 mai 2020.)

rement favorable aux activités et installations uniques (Quartier des spectacles, centres administratifs, universités, CHUM, etc.), mais ne nécessitant pas la concentration de tous les emplois reliés aux fonctions centrales, compte tenu des interactions virtuelles multiples rendues possibles aujourd'hui. Par ailleurs, le centre peut devenir plus intéressant comme lieu de résidence pour des clientèles diverses sans que ce soit nécessairement relié à l'emploi, pourvu que la qualité des milieux de vie soit vraiment au rendez-vous et que la densité demeure à l'échelle humaine. Il est d'ailleurs déjà question d'y reconverter des immeubles à bureaux. Bien planifiée, la déconcentration des emplois pourrait par ailleurs favoriser un meilleur équilibre

des migrations alternantes, facilitant le meilleur usage des infrastructures de transport.

Des potentiels majeurs de reconversion spatiale : vers une déconcentration structurée
Les nouvelles tendances sociétales issues de la transformation numérique sont susceptibles de modifier substantiellement les circuits de production et de consommation, avantageant entre autres les «circuits courts». Déjà, la reconversion de nombreuses installations industrielles et ferroviaires centrales tombées en désuétude avaient ouvert et ouvrent encore des potentiels de redéveloppement importants. Il devient possible de poursuivre cette évolution en réaménageant de nombreuses zones industrielles

3 Renovations majeures rendues possibles par l'éviction forcée ou négociée des locataires, entraînant une perte de logements à loyers moyens remplacés par de nouveaux logements haut de gamme.

4 Voir en ligne à ce sujet une entrevue de la professeure Ursula Eicker par Eranthi Swaminathan, intitulée : « Comment développer la résilience urbaine devant une crise comme celle de la COVID-19 ? », *Actualités Concordia*, 6 mai 2020 (citation en encadré).

ségrégatives et extensives, à commencer par les immenses zones occupées par l'industrie pétrolière, appelées à devenir obsolètes. Autant d'occasions de recréer des milieux de vie mixtes desservis par un mode de transport collectif moderne et confortable, formant ainsi des TOD véritablement intégrés.

La réorganisation du commerce de détail offre aussi un immense champ d'application à une transformation radicale de l'urbanisme commercial. La plupart des centres commerciaux de toute taille seront tôt ou tard rendus désuets par la réduction du magasinage en automobile, remplacé en partie par la livraison sur commande électronique. L'urbanisme commercial faisait déjà figure d'angle mort de la planification urbaine; une sorte de tabou empêchait les urbanistes de se montrer trop directifs dans ce domaine qu'on considérait implicitement comme relevant des seules «forces du marché». D'où d'ailleurs une série de problèmes déjà bien visibles – boulevards commerciaux laids et désertiques, supercentres entourés d'immenses surfaces de stationnement devenant des méga-îlots de chaleur, affaiblissement concomitant du commerce local sur rue et des centres de quartier – problèmes devant lesquels l'urbanisme semblait jusqu'ici impuissant.

On voit bien qu'à terme l'implantation sous forme de grandes surfaces commerciales sera irrémédiablement compromise par l'effet de plusieurs facteurs concordants, entraînant un certain remplacement du transport des personnes par le transport des biens ainsi que l'adoption de nouvelles pratiques commerciales. La reconversion des centres commerciaux pourrait alors représenter une extraordinaire occasion de réorganiser et de rendre beaucoup plus conviviaux une foule de milieux de vie. Plusieurs ont des surfaces telles qu'on pourrait presque y refaire des quartiers complets. À plus petite échelle, des possibilités apparaîtront de retisser des espaces communautaires qui offriront des services de proximité bien intégrés et qui favoriseront le commerce local sur rue, lequel permettra un magasinage sans auto, en profitant des possibilités offertes par les livraisons locales.

Tous ces facteurs, auxquels se superpose l'importance devenue plus évidente du critère de résilience déjà évoqué, pointent vers des formes urbaines favorables au renforcement de l'organisation communautaire locale et de l'économie circulaire ainsi qu'à la revitalisation des commerces et services de proximité, ce à quoi une déconcentration structurée des établissements urbains pourra contribuer, impliquant un aménagement régional davantage polycentrique. Ce principe de réorganisation de l'occupation du territoire pourrait rejoindre une autre grande préoccupation, celle d'un rééquilibrage entre les régions urbaines centrales et les régions intermédiaires et éloignées, favorisant une occupation plus judicieuse de l'ensemble du territoire⁵.

La réorganisation des transports

Concernant le lien entre l'urbanisation et le domaine des transports, on peut

prévoir que les changements majeurs d'organisation des activités, induits par la transformation numérique, s'accompagneront de nouveaux modèles de localisation des diverses fonctions, tant résidentielle que celles liées à l'emploi et aux échanges. En toute logique, l'ensemble de ces mutations devrait entraîner, à terme, une baisse globale du volume de déplacements physiques des personnes, notamment centripètes, ainsi qu'une logistique très différente du transport des biens matériels accentuant l'importance des centres de distribution, le tout ne faisant que confirmer la nécessité d'un arrimage serré aménagement-transport pour gérer les transformations urbaines impliquées.

S'agissant particulièrement du transport collectif, on aurait pu craindre certains effets contraires découlant des appréhensions suscitées par la pandémie.

« L'exode des grands centres urbains et l'attractivité reconquise des régions constituent un phénomène constaté partout en Occident. C'est une tendance forte qui traduit le passage progressif à l'ère postindustrielle, c'est-à-dire vers une économie de plus en plus immatérielle, entraînée par la révolution numérique. Plusieurs activités économiques et secteurs d'emplois peuvent désormais s'affranchir de la tyrannie de la concentration. Ce qui ne signifie pas la mort annoncée des métropoles, mais la transition d'un modèle concentré de l'occupation du territoire vers un modèle qui mobilise les villes petites et moyennes et territoires ruraux en région. »

(Bernard Vachon, dans «L'exode hors de Montréal et l'attraction des régions», *Le Devoir*, 2 février 2021.)

⁵ Voir à ce sujet : VACHON, Bernard. «L'exode hors de Montréal et l'attraction des régions», *Le Devoir*, 2 février 2021 (citation en encadré).



Vue aérienne du mail Champlain adjacent à la future station Panama du REM à Brossard, un secteur déjà en voie de réaménagement

PIERRE LAHOUÏD

Quelles en seront à terme les conséquences sur l'achalandage et le partage modal? Comment éviter le cul-de-sac que serait la relance de la dépendance à l'auto, alors qu'il faudrait au contraire pouvoir profiter de la tendance à la baisse des déplacements pour soustraire de la route le plus grand nombre possible de véhicules? Heureusement, plusieurs signes indiquent qu'on peut s'attendre à ce que les anciens usagers reviennent graduellement à leur mode de transport habituel. Mais l'atténuation du risque n'écartera pas l'exigence d'un renforcement des mesures permanentes de prévention, lesquelles impliqueront d'éviter la surcharge des modes, ce qui contribuera du même coup à accroître le confort des usagers et à rendre ainsi le transport collectif plus attrayant et compétitif face à l'auto, une tendance qui était d'ailleurs déjà amorcée.

En même temps, la transformation numérique introduit de nouvelles possibilités techniques. Les modes les plus avancés pourront miser sur le réseautage informatique et sur la conduite automatisée tout en offrant un meilleur service aux usagers sur tous les plans : fréquence, temps de parcours, confort spatial et climatique, tranquillité, accès Web, etc. Le retard accumulé ici dans le développement du transport collectif pourra ainsi trouver sa correction nécessaire par des

investissements majeurs judicieusement orientés de façon à favoriser une meilleure adaptation des infrastructures, en y intégrant un objectif clair de réduction du parc automobile. Le défi essentiel demeure en effet toujours celui de mettre en œuvre tous les moyens d'accroître le transfert modal et de retirer de la route le plus grand nombre d'autos possible, en évitant toutefois l'illusion de s'en tenir à la transition énergétique comme unique solution⁶.

Les effets modérateurs possibles sur le transport aérien et le tourisme international pourraient aussi offrir de nouvelles perspectives de réaménagement touchant les installations reliées à ce secteur. Cependant, la forte attraction que continueront d'exercer les voyages, couplée à la publicité incessante de l'industrie et des pays dépendants du tourisme, tous anxieux de retrouver les niveaux antérieurs, agira puissamment en sens contraire, d'où l'incertitude des résultats. On sait à quel point les activités sans cesse accrues de l'aéroport Trudeau ont pu compromettre la qualité de vie de nombreux quartiers montréalais, auxquels l'arrêt des vols avait redonné une quiétude depuis longtemps perdue. Les installations aéroportuaires pourraient-elles être mieux adaptées au nouveau contexte? Le retour à Mirabel serait-il envisageable à plus long terme?

De nouveaux paramètres d'orientations et de planification urbaine

La révision des principaux outils de planification, schémas et plans métropolitains, actuellement à l'ordre du jour, sera nécessairement placée sous un tout nouvel éclairage que devrait apporter la mise au point prochaine d'une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Cette étape sera cruciale.

La formulation de nouvelles orientations d'aménagement s'imposera, permettant aussi d'intégrer plusieurs préoccupations portées à l'avant-scène au cours des dernières années. Il faudra impérativement disposer des outils documentaires et prospectifs pour le faire, ce qui implique, entre autres, de pouvoir approfondir les conséquences majeures des tendances accélérées sur l'occupation du territoire, comme le télétravail et les liens habitat-travail qui en découlent, prévoir les nouvelles formes d'implantation pour chaque fonction urbaine et, finalement, déterminer les moyens de tempérer et de mieux aménager la concentration centrale, de recycler les mégacentres commerciaux et de structurer efficacement les centres intermédiaires et les communautés locales dans l'ensemble du territoire.

Les propositions du groupe G15+, donc l'OUQ fait partie, suggéraient déjà des façons de relancer l'activité économique en misant sur les nouvelles possibilités de l'orienter dans un sens plus respectueux des limites des ressources et de l'environnement, et plus susceptible de contrer à la fois les changements climatiques et les inégalités socio-économiques croissantes. Dans cette même perspective et en se fondant sur un approfondissement des recherches pertinentes, l'urbanisme peut contribuer de façon décisive à relever ces nouveaux défis, en repensant la planification spatiale et fonctionnelle des activités pour qu'elle soit à la fois plus résiliente et plus adaptée à la satisfaction des besoins découlant des transformations sociétales à venir. ✨

Jacques Trudel, urbaniste et diplômé en architecture, a d'abord travaillé au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il a ensuite poursuivi sa carrière jusqu'en 2015 dans la fonction publique québécoise.

6 Voir notamment : CIRANO. *Le Québec économique 9. Perspectives et défis de la transformation numérique*, chap. 19 «La mobilité intégrée : une perspective d'écosystème d'innovation», 2020, p. 471 (disponible en ligne).

L'URBANISME EN TEMPS DE PANDÉMIE

Apprentissages, innovation et résilience de trois grandes villes canadiennes

Pour Vancouver, Toronto et Montréal, la crise sanitaire de la COVID-19 a clairement ouvert des fenêtres d'opportunité pour expérimenter de nouvelles façons d'aménager la rue, via un (re)partage en faveur des mobilités actives.

» SANDRINE DUCHARME
» FLORENCE PAULHIAC SCHERRER
» FRANCK SCHERRER

Avec la crise mondiale générée par la plus récente pandémie, de nombreuses villes ont été sollicitées pour répondre, aux côtés des gouvernements nationaux, à l'urgence sanitaire. Parmi toutes les mesures qu'elles ont été amenées à prendre, celles qui ont le plus interpellé l'opinion publique visent la réallocation de l'espace de rue. Ces interventions présentent deux caractéristiques principales.

Distanciation physique et mobilité active

Tout d'abord, qu'il s'agisse de dégager l'espace nécessaire à la distanciation physique, de permettre la fréquentation sécuritaire des commerces et services, ou encore de faciliter une mobilité quotidienne via les modes actifs (plutôt que les transports en commun ou la voiture), un même modèle de réaménagements temporaires des circulations dans l'espace public a semblé se diffuser à travers le monde. Pourtant, derrière cette apparente uniformité des mesures

(nouvelles voies cyclables, piétonnisation de rues commerciales, terrasses provisoires, meilleure interconnexion des réseaux dédiés aux modes actifs, etc.), l'analyse comparée révèle une diversité des objectifs poursuivis, des ressources mobilisées et des résultats obtenus.

Par ailleurs, dans ce contexte sans précédent, les villes ont dû déployer un nouveau type d'urbanisme de crise afin de concevoir en urgence des solutions inédites, temporaires et susceptibles d'être modifiées en cours de route, donc tout le contraire de la planification traditionnelle dans ce domaine. Ce nouveau processus d'intervention, suppose des communications constantes entre les parties prenantes, ainsi que des itérations successives entre planification, conception, mise en œuvre et suivi, via l'adoption d'une démarche de type essais-erreurs.

Dans cet article, nous illustrons cette double caractéristique de l'urbanisme de crise, à travers les expériences menées au sein des trois plus grandes villes canadiennes, en soulignant les ressources

et les apprentissages mobilisés. Le cas de Montréal est approfondi afin d'illustrer ce processus itératif de prise de décision, caractérisé par les essais-erreurs.

Le cadre légal de l'urbanisme de crise mobilisé, au Canada, pendant la pandémie est l'état d'urgence sanitaire que les provinces ont le pouvoir de déclarer. Au Québec, il donne notamment le pouvoir aux municipalités en vertu de la *Loi sur les cités et villes* de décréter toute dépense et d'octroyer tout contrat jugés nécessaires pour répondre à une situation de crise. Ce fonctionnement est similaire pour les municipalités de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Les villes ont pu ainsi débloquer des fonds et accélérer certains processus de planification pour réorganiser leur espace viaire, afin d'assurer les déplacements essentiels pendant le confinement.

Vancouver, la première à développer un programme

La Ville de Vancouver déploie, dès avril 2020, son programme Making Streets for People pour favoriser une réappropriation de l'espace public en contexte



Aménagement provisoire de l'initiative Room to Move sur Beach Avenue (avril 2021)

CITY OF VANCOUVER

de crise sanitaire. Les deux principales initiatives de réallocation de la rue sont Room to Move, en faveur du vélo sur un grand axe de circulation, et Quiet Streets, pour l'apaisement de la circulation au profit des déplacements piétons et vélos, sur une cinquantaine de kilomètres de rues plutôt résidentielles. Particularité à Vancouver, la Ville vise dès le départ l'arrimage des objectifs à court terme de santé publique avec les objectifs à long terme qu'elle s'est fixés dans son plan de développement, le Vancouver Plan. En effet, elle souhaite utiliser cette opportunité pour repenser, à l'avenir, le partage de l'espace viaire entre les usagers et renforcer ainsi d'autres initiatives antérieures à la pandémie (la lutte contre les changements climatiques, la diminution de la pollution de l'air, l'amélioration de la sécurité des rues pour les piétons, l'augmentation de la connectivité sociale des quartiers et la promotion de milieux de vie sains). Cette combinaison d'objectifs, à plus long terme, se retrouve dans le Climate Emergency Action Plan adopté dans la foulée, en novembre 2020.

Par ailleurs, la Ville de Vancouver détenait déjà une expérience en urbanisme tactique avant la pandémie, ce qui l'amène à publier en juin 2020 le Tactical Urbanism Toolkit afin de poser les bases du déploiement, en différentes phases, de son programme d'urbanisme de crise. D'abord, les aménagements de mobilité active sont implantés dans l'urgence, de façon temporaire. Puis, à la suite d'un *monitoring* et d'un dispositif de suivi, ces aménagements provisoires sont conçus dans une perspective de pérennisation.

Toronto va de l'avant avec trois initiatives

La Ville de Toronto adopte le programme ActiveTO en mai 2020. Celui-ci se décline en trois initiatives : Closing Major Roads (fermeture les fins de semaine de grandes artères à la circulation automobile), Quiet Streets (équivalent du programme du même nom à Vancouver) et Expanding the Cycling Network (environ 40 nouveaux kilomètres de pistes cyclables sur 8 axes). Toronto saisit clairement l'opportunité d'accélérer la mise en œuvre d'objectifs à plus long terme, comme l'implantation de pistes cyclables prévues par le 2019 Cycling Network Plan ou de tester diverses mesures d'apaisement de la circulation pour favoriser le transport actif. L'initiative Expanding the Cycling



ROBIN PLETO

Initiative de Closing Major Roads sur Bayview Avenue (Cycle Toronto, 2020)

Network est poursuivie tout au long de la saison hivernale de 2021. Elle est même bonifiée durant l'été 2021, alors que le programme ActiveTO est renouvelé. Si Toronto a peu d'expérience en matière d'urbanisme temporaire au début de la pandémie, elle met rapidement en place une approche itérative au fur et à mesure qu'elle élabore son programme ActiveTO. Ainsi, des mécanismes de suivi semblent avoir favorisé les apprentissages en continu dans ce domaine.

Montréal implante des Voies actives et sécuritaires (VAS)

À Montréal, la mise en place de l'urbanisme de crise se fait à deux échelles. Tandis que la Ville de Montréal instaure le programme Voies actives et sécuritaires (VAS) en juin 2020, les arrondissements mettent en œuvre, de leur côté, des initiatives d'aménagements temporaires de mobilité active. L'ensemble des mesures prévues est de bien plus grande ampleur qu'à Toronto et Vancouver puisqu'il concerne au total plus de 200 km de rues.

Le programme VAS recouvre des objectifs différents des autres villes : il s'agit bien sûr de faciliter la distanciation physique et de connecter les circuits de transports actifs, mais aussi de relier les grands parcs, ou encore de favoriser l'achat local. L'ajout de pistes cyclables temporaires dans le cadre des VAS se fait par la création de nouvelles voies cyclables ou par l'élargissement de pistes cyclables existantes. Les corridors piétonnisés se déploient avec les axes cyclables ou sous forme de rues piétonnes, principalement commerciales. Le tracé des voies

cyclables temporaires provient du Plan vélo de l'agglomération de Montréal 2019.

Montréal possède une expertise en aménagement transitoire de rues piétonnes et partagées, antérieure à la pandémie. Certains arrondissements et sociétés de développement commercial ont également une expérience de piétonnisations estivales. Ainsi, les aménagements provisoires puisent en partie dans ces acquis. Cependant, avec la programmation la plus ambitieuse des trois villes, Montréal ne parvient pas à atteindre le déploiement complet des VAS et les aménagements demeurent strictement temporaires. En effet, à la différence des autres villes, le programme prévoit que tous les aménagements soient démantelés à l'automne 2020.

Un processus rapide et souple

Cependant, le cas de Montréal illustre un processus d'intervention hors du commun, permis par l'état d'urgence. Les mesures mises en œuvre au niveau municipal ont été encadrées et approuvées par le Centre de coordination des mesures d'urgence (CCMU). Ainsi, le programme des VAS a été élaboré sous l'autorité du conseil municipal, par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, en coordination étroite avec le CCMU et en collaboration avec différents services de la Ville (le Service de l'expérience citoyenne et des communications, le Service du développement économique, le Bureau du design), les arrondissements ainsi que les sociétés de développement commercial. Ce processus dérogatoire a fait tomber des cloisons entre les services et forcé les collaborations, bousculant

Voie cyclable temporaire unidirectionnelle ajoutée dans chaque direction sur la rue Christophe-Colomb



MATHEU RIVARD

VAS de l'avenue Mont-Royal.



MATHEU RIVARD

les habitudes et le rythme de travail. Il a permis la rapidité d'exécution et la souplesse de mise en œuvre nécessaire à ces aménagements temporaires.

De plus, la Ville a dû trouver les moyens de modifier au fil de l'eau et en continu ces aménagements pour répondre à divers enjeux. En effet, la rapidité et les modalités de mise en œuvre des VAS ont suscité de nombreuses critiques. Celles-ci émanent d'arrondissements acculés à des prises de décision jugées trop rapides, de commerçants opposés à la suppression de stationnements devant leur porte ou de résidents lésés par la perte, du jour au lendemain, des stationnements sur rue, et ce, sans information préalable. L'Ombudsman de la Ville de Montréal a d'ailleurs dû traiter 240 plaintes concernant ces aménagements temporaires mais aussi le Réseau express vélo, dont la réalisation a démarré en 2020. Celles concernant la sécurité des aménagements de type VAS ont été confiées à la Ville, pour être corrigées, en temps réel, en collaboration avec différentes parties prenantes. La Ville a aussi procédé de sa propre initiative à des modifications des aménagements durant tout l'été 2020, assorties d'un suivi avec l'Ombudsman de Montréal. Et malgré ces critiques, les VAS ont été très fréquentées durant l'été 2020,

démontrant ainsi qu'elles répondaient à un besoin de mobilité. Par ailleurs, des enquêtes ont montré que le niveau de satisfaction des usagers était élevé au regard de l'aspect convivial de ces aménagements.

Par ailleurs, le processus itératif joue aussi à moyen terme. Le rapport de l'Ombudsman de Montréal a conclu que les principaux griefs touchant les VAS concernaient la sécurité, l'accessibilité universelle et la communication avec les citoyens, ainsi qu'une absence de consensus entre la Ville et les arrondissements. Il a émis des recommandations qui ont largement guidé les projets d'aménagements temporaires effectués en 2021. Ainsi, la Ville a relancé une stratégie estivale de réallocation de la voirie, sous forme de projets de piétonnisation temporaire, pour la relance économique des principales artères commerciales de la ville. Par un appel à projets, assorti d'un financement, elle a proposé aux arrondissements et aux sociétés de développement commercial locales (SDC) de soumettre des projets de piétonnisation temporaire, pour les principales artères commerciales des quartiers. Ce type d'aménagement a favorisé la création d'espaces de détente et de mobilité sécuritaires, pour les résidents et les visiteurs, via

la conception de zones de lenteur. Les projets ont été gérés à l'échelle des arrondissements, jugée plus pertinente pour les encadrer, les suivre en temps réel et communiquer. Ils ont également récolté l'adhésion préalable d'au moins 50% des commerçants et ont donné lieu à des processus d'information et de consultation des citoyens.

La mise en place de ces aménagements provisoires a été notamment l'occasion d'arrimer des interventions d'urgence à des visions à long terme et de mettre sur pied des processus incrémentaux d'intervention et d'adaptation, nourris d'acquis et d'innovations. Ces expériences inédites traduisent la capacité de résilience des villes. ✨

Sandrine Ducharme est titulaire d'un baccalauréat en génie civil et complète sa maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal. Elle travaille présentement dans les domaines de la mobilité et du transport durable. Florence Paulhiac Scherrer, Ph. D. en études urbaines, est professeure titulaire à l'UQAM (École des sciences de la gestion), au sein du Département d'études urbaines et touristiques. Elle est titulaire de la Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente, financée par la Ville de Montréal et l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie. Franck Scherrer, Ph. D. en urbanisme, est professeur titulaire d'urbanisme à l'Université de Montréal. Il a été directeur de l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage et de l'Institut de l'environnement, développement durable et économie circulaire (IEDDEC). Il est actuellement conseiller spécial et vice-recteur associé au vice-rectorat à la recherche, à la découverte, à la création et à l'innovation de l'UdeM, où il dirige notamment l'initiative Chemins de transition.

Cet article est tiré des analyses réalisées dans le volet pancanadien du programme de recherche international intitulé Ici-MUT (Initiative collective internationale sur les mobilités et l'urbanisme transitoires en temps de pandémie), lancé par la Chaire In.SITU de l'ESG UQAM et le réseau thématique MOTAU en 2019.

INVESTIR LE DEHORS

Une boîte à outils pour penser les espaces post-pandémie

« Un antidote à l'incertitude en matière d'aménagement et d'urbanisme. » Voilà comment se présente le guide mis sur pied par Hazel Borys et son équipe, basée à Winnipeg. Il s'agit d'une véritable boîte à outils conçue pour les gouvernements locaux afin de répondre à la crise sanitaire. Un modèle qui pourrait peut-être inspirer d'autres grandes villes quant à l'avenir post-COVID de nos espaces collectifs.

» GABRIELLE BRASSARD-LECOURS

« La pandémie était un moment difficile à passer au plus creux de la crise, et nous cherchions des projets qui nous encourageraient à aller de l'avant et à nous garder motivés », lance d'emblée Hazel Borys, directrice générale de PlaceMakers, une firme manitobaine de planification urbaine qui travaille à faire avancer les réflexions autour de l'aménagement urbain. « Au début de la pandémie, j'ai décidé de transmettre, à qui le voulait, un document collaboratif pour y répertorier toutes les idées inspirantes de partout dans le monde visant à aménager des espaces extérieurs », explique l'ingénieure de formation. Elle cite des exemples tels que Vilnius, la capitale de la Lituanie, qui a été transformée en immense café extérieur, ce qui a permis aux restaurants d'investir les places publiques et les rues. « Il fallait commencer à innover et à penser à comment investir le domaine public de manière plus exhaustive que nous l'avons fait depuis les cent dernières années », raconte-t-elle.

L'appel était donc ouvert à tous : citoyens et experts. « Je voulais trouver des façons de guérir la population et l'économie le plus rapidement possible, mais je ne pensais pas qu'autant de personnes répondraient à l'appel, en suggérant autant d'idées », confie Hazel Borys, qui décrit le projet comme un « village global collaboratif ». C'est ainsi qu'est née la boîte à outils (en anglais *pandemic toolkit*), traduite en huit langues pour qu'elle puisse être consultée et utilisée à grande échelle.

Égalité et inclusion

Ces trois valeurs sont placées en tête de file des 22 priorités élaborées dans la boîte à outils de PlaceMakers. « Il s'agit de la priorité la plus difficile à implanter,

mais la plus importante, à notre avis », affirme Hazel Borys. « Les communautés qui vivent des inégalités et du racisme systémiques ont été encore plus impactées par la pandémie. Il nous semblait donc essentiel d'élaborer des concepts inclusifs et accessibles à tous », ajoute la coconceptrice de ce nouvel outil. Elle mentionne par exemple un parc éphémère aménagé sur la rivière Centennial Park à Winnipeg pendant l'hiver 2020. « Cet aménagement n'est pas en place l'été. Les rives sont dangereuses pendant la période estivale et il s'y commet beaucoup de crimes. Si ce projet était implanté à l'année, les rives deviendraient un endroit plus sécuritaire et inclusif pour tous, dont les personnes marginalisées », observe-t-elle.

La grille de collaboration pour mettre en place la boîte à outils témoigne aussi du caractère inclusif du projet, puisque tout le monde est appelé à y contribuer.

« L'aménagement d'espaces extérieurs requiert une volonté politique et locale, mais si des citoyens se mobilisent et sont prêts à encourager et à financer la mise en place d'endroits extérieurs pérennes, on parle de projets qui proviennent vraiment de la base », croit-elle.

Chaque priorité de la boîte à outils détaille les actions à mettre en place. On retrouve au deuxième rang le fait de permettre des salles à manger en plein air, par « le zonage et les politiques via les amendements au règlement de zonage ou des actions par le conseil ». « Élaborer des lignes directrices d'aménagement pour des cafés extérieurs, autoriser des activités de magasinage, d'enseignement et de culte à l'extérieur, ainsi que permettre les entreprises à domicile » font également partie des priorités du guide.

À titre d'exemple concret, l'entrepreneure et son équipe ont mis en place un parc



HAZEL BORYS



Mike Lydon, principal chez Street Plans, suit le statut de rues ouvertes dans plus de soixante communautés à travers le monde dans son document COVID-19 Livable Streets Response Strategies.

HAZEL BORYS

éphémère (*pop-up*) où les gens pouvaient se rencontrer. On y a construit un labyrinthe dédié à la méditation. Au fil de l'hiver, des chaises et des bouquets de fleurs de glace sont apparus, le tout sur la rivière glacée, où les skieurs, les patineurs et les marcheurs se côtoyaient. « Ce projet a permis de créer un microclimat, de réduire les tunnels aérodynamiques en orientant les espaces vers le soleil pour bloquer le vent et de favoriser les rencontres sécuritaires pendant cette période difficile », raconte la femme d'action.

Des inspirations d'ailleurs

« Il faut évidemment de la volonté locale et politique pour permettre ces aménagements », détaille Hazel Borys, ajoutant que certaines villes mettent en place des mesures très sévères d'aménagement extérieur, rendant pratiquement impossible ce type d'initiatives.

La directrice générale de PlaceMakers nomme par ailleurs des exemples inspirants, comme la Ville de Jersey, dans l'État de New York, qui a mis en place des mesures à suivre pour l'aménagement de cafés et restaurants extérieurs. Elle évoque également la Ville de New York, qui a aménagé plusieurs pistes cyclables temporaires pendant

la pandémie, tout comme Montréal. Ou encore Amsterdam. « Dans les années 1970, cette ville en était une de voitures. Grâce à une forte volonté politique, elle est aujourd'hui un exemple pour la

circulation des vélos, à qui on accorde la même importance qu'aux voitures », confie Hazel Borys avec espoir.

La suite

Pour Hazel Borys, la boîte à outils de PlaceMakers est un objet évolutif, appelé à changer et à se développer avec l'apport de la société et des experts à toujours repenser les espaces collectifs selon les priorités du moment et à venir. « J'aime beaucoup Paris, qui travaille avec une rapidité impressionnante à réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures, pour encourager les autres formes de transport », cite-t-elle en exemple.

« L'environnement devra incontestablement être une donne à prendre en considération dans les futurs aménagements urbains. Nous devrions avoir des toits verts et des jardins pluviaux partout, et penser tous nos aménagements afin de contrer la crise climatique », conclut-elle. ✨

Gabrielle Brassard-Lecours est journaliste indépendante. Elle coordonne également la revue Urbanité.



Services éphémères, jardins communautaires et serres sur les terrains vagues ou sous-exploités.

HAZEL BORYS

RÉFÉRENCES :

- Guide de PlaceMakers : spark.adobe.com/page/sGeNdHGBz9dts/
- Site Web de PlaceMakers : www.placemakers.com
- Ville de Jersey : jerseycitynj.gov/CityHall/MayorFulop/jerseycityreopening

Devant la pandémie, le commerce physique n'a pas dit son dernier mot

Avec la pandémie, le monde du commerce physique n'a pas vécu un avant et un après. En réalité, il entre dans une phase de transformation permanente. Ce façonnement passe en particulier par l'obligation de réduire l'utilisation des ressources et de faire face à une panoplie d'enjeux sociaux, mais aussi par le basculement toujours plus rapide du commerce vers le numérique et par l'apparition de nouvelles tendances à la consommation raisonnée.

» PIERRE-AURÉLIEN LEVALLOIS

Jamais sans doute le commerce ne s'est trouvé confronté à d'aussi nombreux changements en même temps. La crise sanitaire est toujours présente et, à chaque recrudescence, reviennent les notions de mesures spécifiques et de restrictions d'accès à certains commerces. Les acteurs du commerce non alimentaire vivent une des crises les plus importantes de leur histoire et une partie d'entre eux ont subi de fortes conséquences économiques. Or, malgré cette situation inédite et le poids des incertitudes, le commerce de détail poursuit son évolution à travers de profondes transformations de ses modèles d'affaires.

Des réactions lucides

Si la COVID-19 n'a pas créé un monde d'après, elle a très clairement accéléré les prises de conscience ainsi que les changements de comportement des clients. Ces mutations étaient déjà engagées par la frange des acteurs économiques plus conscientisés et avant-gardistes. On assiste maintenant à une transformation de masse qu'aucun acteur ne peut retarder, malgré une situation économique et financière fragilisée par la crise sanitaire.

Dans ce contexte difficile, les commerçants, et plus particulièrement les restaurateurs, ont réussi à démontrer leurs grandes capacités d'innovation, de réactivité et d'adaptation. L'enjeu actuel consiste à ne pas lever le pied, à maintenir cette volonté farouche de changements organisationnels et de transformation en matière d'investissement. Il est nécessaire de poursuivre dans cette voie, même si la crise a complexifié la situation financière et brouillé les perspectives des investisseurs.

Le commerce pourra-t-il vivre à peu près normalement avec le virus? Si la situation semble s'améliorer au Québec, dans le reste du monde cela pourrait prendre davantage de temps et on mesure aujourd'hui les risques importants sur les approvisionnements en cas d'arrêts de production, en particulier en Asie avec la tension sur les prix des matières premières. Une situation inédite qui pourrait avoir un triple impact : sur la demande (risque d'inflation et report d'achats), sur l'offre (rupture de stock) et sur les modèles économiques qui régissent le commerce de détail (écrasement des marges).

Ces difficultés immédiates représentent autant d'occasions d'accélérer la transformation des entreprises. Ces mutations réclament des investissements dans la technologie, la logistique et le point de

vente lui-même. Les commerçants ont réagi admirablement aux différents soubresauts de cette période trouble. Pour ceux qui étaient moins engagés ou outillés, le virage a été rapide et brutal. Mais se trouver au pied du mur permet aussi de changer et de devenir plus agile, et ce, à vitesse grand V.

Des transformations inévitables

La crise a conforté le fait que le commerce physique restait un pilier, solide et incontournable, du modèle commercial, notamment dans les cœurs de nos collectivités, mais les transformations n'en restent pas moins très fortes et durables. Selon le comité sectoriel de main-d'œuvre du commerce de détail, Détail Québec, le poids des ventes du commerce en ligne a augmenté de 110,8% entre mai 2019 et mai 2020¹. Désormais, 44% des détaillants réalisent



SARAH PELUG

1 DÉTAIL QUÉBEC. *Portrait du commerce de détail au Québec*, étude, 2021. [En ligne] : detailquebec.com/wp-content/uploads/2020/12/Portrait_commerce_detail_Quebec_Sommaire.pdf.



Marché de Limoilou

WIREN VILLE

de la vente en ligne, contre 36% avant la pandémie. Selon les prévisions du comité, cette proportion devrait bondir à 64% d'ici 2023². Le corollaire n'est que naturel : la fréquentation des magasins ne cesse de décroître et cette tendance se poursuivra en raison du développement du numérique, du développement du télétravail et de la consommation frugale.

La pandémie a amené une partie des consommateurs à changer d'habitudes, notamment au profit de la cueillette en magasin, de la cueillette à l'auto et de la livraison (produits et restauration), mais également en faveur d'une consommation davantage durable, circulaire et locale. Ces phénomènes autrefois marginaux ont pris de l'ampleur aujourd'hui et adoptent diverses formes (le marché de l'occasion en est un exemple). Le choix des consommateurs se complexifie par la prise en compte de multiples facteurs,

comme la provenance des produits, les questions de santé associées aux produits et, bien entendu, la notion de circuit court. On peut discuter de l'ampleur des phénomènes et du délai pour qu'ils affectent tel ou tel marché. Cependant, la transformation est profonde et touchera progressivement tous les marchés et toutes les entreprises. Pour ne pas être exclu, chaque secteur du commerce de détail doit y travailler plus vite et plus fort que par le passé. Autre observation, la raison d'être du magasin physique reste intacte et a même tendance à se renforcer. Et pour cause ! Il comporte plusieurs atouts : la création de liens sociaux, la disponibilité des produits, les conseils et les services, ainsi que l'expérience.

Des effets inattendus

En parallèle, notre mobilité post-COVID-19 sera à coup sûr durablement modifiée sous l'effet du télétravail,

d'une part, et d'autre part, de l'utilisation accrue des outils professionnels d'échanges à distance (visioconférence), lesquels joueront fortement sur les déplacements professionnels. Les conséquences de cette mobilité transformée s'annoncent lourdes sur certains lieux de commerce et sur certaines activités : la restauration en premier lieu, mais également tous les commerces à flux très dépendants. Il faudra rapidement analyser ces changements et en tirer les enseignements, notamment quant aux conséquences sur le maillage de points de vente ou aux équilibres entre lieux de destination, de proximité et de flux. Il sera important que les propriétaires ajustent les loyers pour soulager les commerçants et que ces derniers trouvent un modèle d'affaires davantage tourné vers l'omnicanal³.

² Ibidem.

³ Une stratégie omnicanale consiste à utiliser simultanément tous les canaux de contact et de distribution pour atteindre une clientèle cible.

« [...] les transformations sociétales que sont la réduction de la place de la voiture au profit des mobilités réduites et douces, le développement du commerce en ligne et des livraisons à domicile et de leur impact peuvent, si l'on n'y prend pas garde, modifier les activités commerciales. »

Le commerce dans son ensemble, mais surtout les points de vente, a un rôle central à jouer dans l'organisation et la qualité de vie de la société de demain et des citoyens. Au cœur de l'animation des lieux et de la relation sociale, parler de commerce ne peut se limiter à s'intéresser au secteur économique ; il faut s'en préoccuper comme d'un enjeu majeur, un bien commun, de la relation positive entre commerce et qualité de vie, entre commerce et vie sociale.

Les grandes régions métropolitaines québécoises et les villes moyennes sont également un enjeu pour notre société de demain. En effet, les transformations sociétales que sont la réduction de la place de la voiture au profit des mobilités réduites et douces, le développement du commerce en ligne et des livraisons à domicile et de leur impact peuvent, si l'on n'y prend pas garde, modifier les activités commerciales.

À la recherche d'un équilibre centre-ville-périphérie

Rappelons que 67,5% des Québécois⁴ n'habitent pas au cœur des villes, mais dans les milieux péri-urbains et suburbains. Ces territoires périphériques constituent près de 70% du chiffre d'affaires réalisé dans le secteur du commerce physique. Si la part de marché des commerces en centre-ville diminue face à la périphérie, il n'en est pas moins vrai que les locaux vacants qui résultent de cette équation proposent souvent

des surfaces insuffisantes et des loyers trop élevés pour les rendements actuels des commerçants.

L'enjeu, pour les centres-villes, consiste à trouver des moyens de rétention et d'attraction pour les commerçants. À ce titre, des modèles économiques émergents sont en mesure de répondre aux besoins de ces derniers, avec le soutien des élus et des propriétaires, à l'image de l'occupation transitoire. Cette nouvelle forme d'usage de transition, qui est une piste prometteuse à explorer, pourrait répondre à court terme aux problèmes de la vacance commerciale et limiter les transferts en direction de la périphérie.

Le sort de la périphérie et celui du cœur des collectivités sont inévitablement liés. Les deux doivent s'adapter et se moderniser afin de rester attractifs, tout en attribuant une place privilégiée au centre-ville. C'est dans la construction concertée que les solutions seront trouvées. La redynamisation économique d'un territoire se pense de manière globale. Certes, il est nécessaire de prioriser les actions en direction des lieux à qui l'on doit l'éclosion de la ville, le cœur historique, sans toutefois ignorer les difficultés et les bons coups de la périphérie.

Faire émerger un élan national

Il faut convaincre tous les acteurs des territoires de s'engager dans le développement d'une vision : un plan national qui prendrait en considération l'évolution du commerce et de la part croissante du

numérique s'avère un objectif prioritaire. Il s'agirait de se projeter dans dix ans, voire vingt ans, pour définir les investissements publics et privés nécessaires, associer le commerce aux nouveaux développements immobiliers, tout en tenant compte des nouvelles dynamiques de loisir et de travail.

Le glissement du commerce de détail physique vers le numérique amènera-t-il une délocalisation des revenus municipaux et une diminution des sources de financement des infrastructures de transport empruntées chaque jour par les camions des multinationales de la vente en ligne ? La logique économique mérite une attention particulière, car à court terme, le commerce physique aura certainement de plus en plus de mal à supporter les taxes foncières si ses rendements diminuent.

La COVID-19 a été, sans nul doute, le déclencheur d'une phase de transformation accélérée des activités du commerce physique. Certains de ces changements sont incontestablement positifs. Les urbanistes et autres professionnels de l'aménagement du territoire ont les connaissances et ont l'occasion de contribuer à créer un environnement favorable à une dynamique commerciale innovante et raisonnée. ✨

Pierre-Aurélien Levallois est titulaire d'une maîtrise en urbanisme de l'École d'urbanisme de Paris et d'un baccalauréat en géographie et en aménagement du territoire de l'Université de Bourgogne à Dijon (France). Il est coordonnateur de projets en urbanisme commercial à la fondation Rues principales depuis 2021.

4 BÉLAND, Gabriel. « La banlieue gagne du terrain, beaucoup de terrain », *La Presse*, 20 août 2018. [En ligne] : plus.lapresse.ca/screens/99a95c71-ca4a-4567-896e-23e7814af64f__7C__0.html.

Étude d'impact sur la santé en aménagement urbain, le cas du projet des Faubourgs

Cet article est tiré de la rédaction d'un essai de maîtrise en environnement, sous la direction de l'urbaniste Mikael St-Pierre, dont l'objectif est de démontrer les bienfaits pouvant résulter de l'utilisation d'études d'impact sur la santé (EIS) dans la pratique urbanistique québécoise¹. Pour ce faire, des archétypes d'EIS ont inspiré la réalisation d'une grille d'évaluation multicritère appliquée ensuite au cas choisi, le secteur des Faubourgs à Montréal. Les résultats ont permis une analyse de la situation et la formulation de recommandations spécifiques.

» **CHLOÉ ZERINI-LE RESTE**, candidate à la profession d'urbaniste

Le droit des humains à un environnement sain est indispensable, et maintenant largement reconnu par les États dans le monde. Cela signifie de pouvoir dépendre de son environnement pour vivre en sécurité, que ce soit pour s'alimenter, avoir accès à l'eau, à la santé, s'épanouir en tant qu'individu et tout simplement avoir droit à la vie. Dans le contexte actuel d'urbanisation, où 80% de la population canadienne vit dans des milieux urbains, la majorité des décisions impactant l'environnement bâti touchent directement ou indirectement la santé humaine. La question de l'iniquité entourant l'accès à un environnement sain est donc primordiale et mène à l'élaboration de l'EIS, dont l'objectif est de prédire les effets qu'aura un projet ou une politique afin d'orienter la prise de décision et d'informer les individus². L'inclusion systématique de ce type d'études s'avère alors intéressante en matière d'aménagement urbain et est déjà appliquée dans plusieurs pays, comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et certains pays d'Europe³.

C'est sur ce lien, entre aménagement urbain et impact sur la santé, qu'est fondée la présente étude. Plus précisément, les objectifs sont d'expérimenter une EIS dans le contexte d'un projet d'aménagement contemporain, de développer une grille d'évaluation sur mesure et de démontrer la valeur ajoutée qu'elle peut apporter à la pratique urbanistique québécoise. Cet exercice est possible en prenant l'exemple d'un projet d'aménagement urbain à Montréal sur lequel l'EIS sera pratiquée : le Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs.

Les déterminants de la santé

Les éléments qui affectent la santé peuvent provenir de secteurs ou d'activités qui n'y sont pas directement reliés, tels qu'identifiés par le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec dans son document sur la santé et ses déterminants⁴ : « *Il s'agit de facteurs individuels, sociaux, économiques et environnementaux que l'on peut associer à un problème de santé particulier ou encore à un état de santé global.* » Dans

la « Carte des déterminants de la santé » présentée à la page 7 du document (voir la figure 1), la catégorie des « milieux de vie » se retrouve au centre du cercle, indiquant son fort niveau d'influence sur l'état de santé. Cela signifie que les populations touchées sont sensibles et vulnérables en matière d'accès aux soins et aux services, de sécurité alimentaire, de développement de saines habitudes de vie, d'éducation, de santé mentale, d'accessibilité, d'équité, et plus encore⁵.

L'EIS comme outil d'aide à la décision

Une EIS est un outil d'aide, d'accompagnement et de soutien pour la prise de décision, conçu dans l'intention de ne pas alourdir le processus d'élaboration d'un projet. Plus exactement, cela englobe les effets directs et indirects en lien avec la santé physique, le bien-être et la qualité de vie des populations concernées⁶. Ce type d'étude d'impact peut être exploité pour la création de politiques publiques, de programmes et plans de développement, tels que des projets sociaux, de réhabilitation, de réaction à des épidémies, d'aménagement et d'urbanisme. Son application peut se faire à l'échelle du pays, d'une région métropolitaine, de la ville, d'un quartier, ou pour un projet de petite envergure⁷.

Les cinq étapes de l'EIS, basées sur le consensus de Göteborg, sont ainsi reformulées par l'Institut de santé publique du Québec : dépistage, cadrage, analyse, recommandations et évaluation de la démarche⁸. Trois niveaux d'EIS sont possibles selon les ressources disponibles et le temps de réalisation à disposition : documentaire (quelques jours ou semaines), rapide (moins de six mois), et complète (plus de six mois)⁹. Ce type d'étude est préférablement appliqué en amont, afin d'émettre des recommandations à mettre en place.

Déjà bien implantée dans certains pays du monde, l'EIS demeure toutefois relativement nouvelle au Canada et au Québec. Il y a donc un manque à combler par la mise en relation des EIS avec le secteur de l'aménagement urbain au Québec.

1 L'essai complet, dirigé par l'urbaniste et designer Mikael St-Pierre, est disponible sur la plateforme en ligne Savoirs de l'Université de Sherbrooke. [En ligne] : hdl.handle.net/11143/17836.

2 HARRIS-ROXAS, Ben *et al.* « Health Impact Assessment: The State of the Art », *Impact Assessment and Project Appraisal*, vol. 30, n° 1, 2012 (disponible en ligne).

3 VOHRA, Salim. « International Perspective on Health Impact Assessment in Urban Settings », *New South Wales Public Health Bulletin*, vol. 18, n° 10, 2007 (disponible en ligne).

4 ANCTIL, Hervé *et al.* *La santé et ses déterminants*, Ministère de la Santé et des Services sociaux, 2012. [En ligne] : publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2011/11-202-06.pdf.

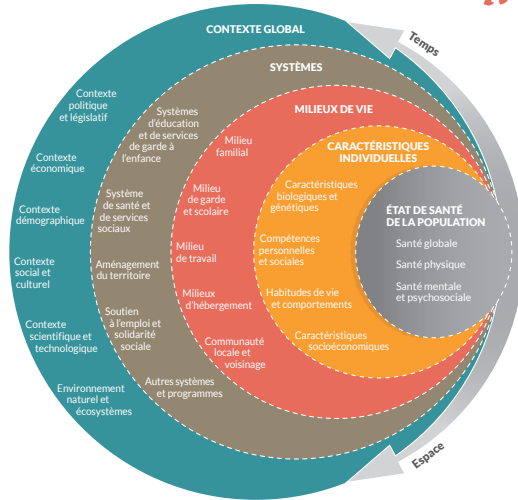
5 PROVINCIAL HEALTH SERVICES AUTHORITY. *Trousse d'outils pour l'établissement de liens à des fins d'environnement bâti sain : établir les liens entre l'aménagement, la planification et la santé*, 2018 (disponible en ligne).

6 JABOT, Françoise et ROUÉ LE GALL, Anne. « Quelle plus-value de la démarche d'évaluation d'impact sur la santé pour les politiques urbaines? », *Lien social et Politiques*, n° 78, 2017 (disponible en ligne via Érudit).

7 S2D et VILLE DE RENNES. *Les évaluations d'impact sur la santé (ÉIS). Une méthode simple et des outils pratiques*, Rennes, 2011. [En ligne] : ehesp.fr/wp-content/uploads/2011/05/evaluations-impact-sante.pdf.

8 ST-PIERRE, Louise *et al.* *Qu'est-ce que l'évaluation d'impact sur la santé (ÉIS)?*, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé et Institut national de santé publique du Québec, 2011. Fiche d'information également disponible en ligne : « Qu'est-ce que l'évaluation d'impact sur la santé (ÉIS)? » (inspq.qc.ca).

9 BUREGEYA, Jean Marie *et al.* « Comment évaluer les effets des évaluations d'impact sur la santé : le potentiel de l'analyse de contribution », *Canadian Journal of Program Evaluation*, vol. 32, n° 1, 2017 (disponible en ligne).



La santé et ses déterminants | Mieux comprendre pour mieux agir 7

ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE, VILLE DE MONTRÉAL

Figure 1 : Carte des déterminants de la santé.

La méthodologie de recherche

D'une part, la méthodologie de recherche pour l'élaboration de cette étude se base sur une recension des écrits. Ceux-ci proviennent des fondements de la pratique, ainsi que du travail d'auteurs spécialisés dans ce domaine de la recherche scientifique. D'autre part, la recension d'EIS réalisées en aménagement urbain contribue à approfondir les connaissances au niveau pratique. Afin de créer un outil adapté au cas montréalais, les archétypes sélectionnés représentent alors la base de la méthode de construction de la grille d'analyse, en s'inspirant des critères et du mode d'évaluation. Des entrevues ont également été réalisées de manière confidentielle auprès d'acteurs ayant participé à la consultation publique sur le PPU, soit : un acteur municipal, un acteur du milieu scolaire, un commerçant, deux organismes communautaires sans but lucratif et un regroupement citoyen.

Le cas à l'étude : le secteur des Faubourgs

Ce qui était l'entrée de Montréal – puis un faubourg ouvrier, devenu ensuite un espace fragmenté par les grands projets de la Maison de Radio-Canada et de l'autoroute Ville-Marie – nous laisse aujourd'hui les vestiges de ce passé. Ceux-ci s'incarnent notamment par la présence importante de la brasserie Molson Coors au bord du fleuve, l'ancienne prison des Patriotes, le quartier Centre-Sud ainsi que les espaces en friche résultant de la fracture urbaine (voir la figure 2).

Plus récemment, l'annonce du déménagement de la Maison

de Radio-Canada et de la brasserie Molson Coors offre enfin à la Ville de Montréal une occasion de réparer certaines erreurs du passé en recréant un milieu de vie. Ainsi, la Ville s'est engagée dans le développement d'un PPU pour le secteur. Ce dernier, rendu public en mars 2020, résumait les intentions d'aménagement pour ce secteur. Il s'en est alors suivi une consultation publique, puis le dépôt de la version finale du PPU en juin 2021¹⁰.

Les intentions sont, entre autres, de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements et d'espaces verts publics, de rétablir le lien direct avec le fleuve, de désenclaver le site, tout en préservant les éléments patrimoniaux et emblématiques tels que les bâtiments de la brasserie Molson Coors. De plus, les actions énoncées dans ce document de planification sont orientées vers les principes de développement durable motivés par une vision de transition écologique.

Lors de la phase de consultation menée par l'OCPM, un seul acteur en santé s'est prononcé : le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. Cette unique contribution pourrait révéler que les acteurs de la santé publique ne se sentent pas interpellés par ceux de l'aménagement urbain. Ceci concorde avec les résultats de l'étude de Clavier *et al.*¹¹ qui dénonce le manque de consultation et d'inclusion des professionnels en santé durant l'élaboration de projets urbanistiques.

Quelques EIS inspirantes

Les études de cas sélectionnées sont des exemples d'EIS québécois, français et anglais qui, par leurs caractéristiques ou les choix méthodologiques, pourront servir de base en vue de créer un outil EIS sur mesure. L'idée est d'arriver à un amalgame qui donnera naissance à une méthode testée et qui sera adaptée au site des Faubourgs.

Dans le premier cas, la démarche EIS en Montérégie est issue d'un intérêt de la part de la Direction de santé publique envers ce type d'étude, permettant ainsi le développement de projets pilotes dans différentes municipalités. Depuis 2010, plus de

1. Contexte et vision.



Figure 2 : Arrondissement de Ville-Marie, Ville de Montréal

10 VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE. *Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs* (version finale), juin 2021. [En ligne] : portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vm_ppu_des_faubourgs_2021.pdf.

11 CLAVIER, Carole *et al.* « La santé publique, un acteur majeur des politiques urbaines de transport actif? », *Revue francophone sur la santé et les territoires* (édition électronique), 2019.

« [...] les propositions d'aménagement quant aux infrastructures de transport et aux espaces publics présentent un portrait positif en lien avec la santé. Les typologies de populations affectées positivement sont les jeunes, les jeunes adultes et les adultes. »

dix projets EIS ont été menés dans la région, que ce soit sur des politiques publiques ou des projets municipaux, dont plusieurs dans le domaine de l'aménagement urbain¹².

Le second cas est celui du projet de réaménagement urbain de la halte ferroviaire à Rennes, dans la région de Bretagne en France. Le but du projet est de rehausser l'accessibilité à la halte ferroviaire, tout en réaménageant ce lieu de transit à proximité du centre-ville¹³.

Le dernier cas, de l'Angleterre, se concentre sur la création d'un outil EIS dit « rapide », testé pour un plan d'aménagement à l'échelle d'un quartier¹⁴.

Analyse et recommandations

La grille EIS des Faubourgs est ainsi bâtie depuis les études de cas précédentes (voir l'essai complet déjà cité, p. 35). Les sept catégories suivantes regroupent les critères d'évaluation couvrant tous les déterminants de la santé : environnement naturel, environnement bâti, activités et services, économie

locale, communauté, habitudes de vie et adaptation aux changements climatiques/développement durable. Ces sept catégories sont composées de critères, et certaines sont également subdivisées en sous-catégories.

L'analyse de la grille d'évaluation met de l'avant certains éléments sur lesquels devront porter les recommandations. Ces enjeux mènent vers des répercussions sur la santé physique et mentale, le bien-être social, l'environnement et la qualité de vie des populations en les rendant vulnérables. Celles-ci sont principalement des groupes de personnes âgées, des familles monoparentales, des chômeurs, des personnes vivant sous le seuil de pauvreté et des étudiants. Toutefois, les propositions d'aménagement quant aux infrastructures de transport et aux espaces publics présentent un portrait positif en lien avec la santé. Les typologies de populations affectées positivement sont les jeunes, les jeunes adultes et les adultes.

Présentées sous forme d'orientations, les recommandations identifient les solutions visant à répondre aux enjeux ressortis de la grille d'évaluation :

1. Diversifier et augmenter les logements abordables dans les zones en requalification.
2. Mettre en place des mesures permettant de conserver un niveau d'abordabilité dans le parc de logements existants du secteur.
3. Développer une offre commerciale diversifiée et adaptée.
4. Intégrer des mesures de soutien pour les ressources locales.
5. Créer un milieu urbain qui prend en compte les biens et services écologiques.
6. Mettre en place un suivi post-EIS.

Quelles leçons tirer ?

Cet exercice a mis en lumière la pertinence de l'EIS pour une meilleure collaboration entre toutes les parties prenantes d'un projet que sont, entre autres, les décideurs, les citoyens, les acteurs en santé et les professionnels de l'aménagement. Cela répond donc à l'enjeu d'absence de concertation des acteurs en santé publique lors de ces processus. De plus, ce type d'étude permet l'intégration complète des critères de santé, non seulement physique, durant la prise de décision en planification urbaine. Enfin, l'EIS du PPU des Faubourgs a été l'occasion d'élaborer des solutions créatives, accessibles et diversifiées pour assurer le bien-être et la qualité de vie humaine de manière équitable.

La pratique urbanistique québécoise, qui est un vecteur majeur de changement vers des milieux de vie durables et résilients, devra ainsi s'intéresser à une mise en application plus systématique des études d'impact sur la santé dans le cadre des processus d'aménagement du territoire. ✨

Chloé Zerini-Le Reste est urbaniste stagiaire et conseillère en redéveloppement territorial chez Les Ateliers Ublo. Elle est titulaire d'une maîtrise en gestion de l'environnement et d'un baccalauréat en urbanisme.

12 BROUSSELLE, Astrid et NOUR, Kareen. *Évaluation des effets de la pratique d'évaluation d'impact sur la santé (EIS) en Montérégie*, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, Direction de santé publique de la Montérégie, 2018 (disponible en ligne).

13 TOLLEC, Laurine *et al.* « L'Évaluation d'Impacts sur la Santé (EIS) : une démarche d'intégration des champs santé-environnement dans la voie du développement durable. Application à un projet d'aménagement urbain : la halte ferroviaire », *Développement durable et territoires*, vol. 4, n° 2, 2013 (disponible en ligne).

14 NHS, LONDON HEALTHY URBAN DEVELOPMENT UNIT. *HUDU Planning for Health. Rapid Health Impact Assessment Tool*, 4^e édition, 2019. [En ligne] : www.healthyurbandevelopment.nhs.uk/wp-content/uploads/2019/10/HUDU-Rapid-HIA-Tool-October-2019.pdf.

L'environnement au cœur du droit à la vie

La Cour suprême des États-Unis écrit en 1919 dans l'affaire *Darling*¹ que l'océan *is a natural place of discharge*². Cette position tranche avec celle adoptée par la Cour suprême du Canada en 1928, dans une affaire semblable³, où le juge Rinfret écrit : *Pollution is always unlawful and, in itself, constitutes a nuisance*. Le début du XX^e siècle annonce une prise de conscience certaine face à l'environnement.

» M^e MARC-ANDRÉ LECHASSEUR

Les révolutions industrielles amènent une rapide expansion des chemins de fer⁴, canaux, équipements de transport du gaz et de l'électricité ainsi que le développement de complexes sidérurgiques, pétrolières et chimiques. Les inventions de la chaîne de montage, de la voiture et du moteur à combustion interne transforment l'environnement naturel au service de la liberté de commerce et de l'industrie ainsi qu'au service de la liberté de concurrence. Le capitalisme émerge de la société industrielle et marque une césure face à un régime quasi féodal, dont celui de gestion des *commons*, ou ressources collectives autogérées. La mortalité et les maladies dont souffrent les classes ouvrières ne connaissent pas d'équivalent dans les hautes sphères de la société. Ainsi, la liberté que procure la propriété est directement compromise par l'inaction de l'État⁵ et, trop souvent, par son action directe.

Préservation de territoires et protection de l'environnement

Le Canada, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les États-Unis mettent en œuvre au XIX^e siècle des programmes de conservation des grands espaces. Le parc national de Banff est créé en 1885 sur le modèle de celui de Yellowstone en 1872. La *Loi des réserves forestières et des parcs nationaux* est adoptée en 1911. Elle sera suivie en 1930 par l'adoption de la *Loi sur les parcs nationaux*, toujours en vigueur. La première ceinture verte régionale (Regionaler Grünzug) aurait été planifiée dans la Ruhr, en Allemagne, entre 1912 et 1920⁶, puis développée en un véritable système d'écosystèmes interconnectés entre 1960 et 2010. L'Angleterre suit dans les années 1930 avec sa ceinture verte de propriété publique qui sera consolidée par la nationalisation des droits de développement en 1947 et par la circulaire de 1955, toujours d'actualité.

La France aura sa trame verte et bleue, référence métaphorique à la matière textile, qui prendra forme à partir des années 1990, dans la foulée de la Convention sur la diversité biologique et de la Stratégie paneuropéenne pour la protection de la diversité

biologique et paysagère. Le Québec connaît lui aussi ses trames verte et bleue, de même que la plupart des provinces canadiennes ont des ceintures vertes, *greenways* et parcs nationaux, qui sont composés de propriétés privées et publiques. Dans tous les cas, les droits de développement sont totalement ou partiellement stérilisés par l'État et séparés du droit de propriété, généralement sans compensation, afin de limiter les droits d'utilisation aux usages d'agriculture, de récréation extensive, de foresterie et de tourisme. Il y a lieu de préciser que la Cour européenne des droits de l'homme considère qu'il s'agit là de mesures qui respectent le Protocole n° 1 de la Convention européenne des droits de l'homme, la restriction d'usage étant jugée proportionnelle à l'objectif visé⁷.

Ce n'est qu'avec le premier Jour de la Terre en 1970 que s'amorce le virage environnementaliste. L'environnement cohabite avec la salubrité et l'hygiène en ce qu'ils forment des mesures de santé publique et de bien-être général, souvent perfectibles et parfois limitées par des biais implicites qui orientent la portée des lois. Par exemple, des lois sur les pesticides visent les effets sur des tiers, mais non sur les travailleurs agricoles, des lois d'urbanisme sur la congestion et la pollution urbaines ne traitent pas des maladies qui en découlent (par exemple l'asthme, les allergies), la biodiversité n'implique pas nécessairement la diversité des plantations ou la prohibition des monocultures, la collecte des déchets n'implique pas forcément le rehaussement des infrastructures dans les quartiers pauvres ou leur traitement, etc. Souvent, ces lois tentent de ne pas interférer trop en profondeur avec le commerce et l'industrie. Elles permettent souvent des formes de compensation (milieux humides, échange de terrains), de crédits (crédit de carbone) ou de bonification (prime de densité au zonage et échange de droits de développement (TDR)), toutes des mesures dont l'objectif est de monétiser l'impact sur le droit de propriété, la liberté, le droit au commerce.

Plusieurs pays européens vont toutefois beaucoup plus loin et enchâssent dans leur Constitution l'objectif de développement durable, comme l'Allemagne. Il suffit de dire que depuis le traité

1 *Darling v. City of Newport News*, 249 U.S. 540-544 (1919).

2 C'est le juge Holmes qui écrit la décision de la majorité de la Cour dans l'affaire *Darling*. Comme nous le verrons, c'est également lui qui signera la décision de la Cour dans l'affaire *Pennsylvania Coal Co. v. Mahon*, 260 U.S. 393 (1922), qui constitue le point de départ d'un long débat jurisprudentiel américain sur la notion de *taking*.

3 *Groat v. City of Edmonton* [1928] SCR 522, 532-533.

4 Entre 1870 et 1913, le réseau ferroviaire américain traverse l'ensemble du territoire et passe de 85 100 km à 420 000 km, ce qui a des effets directs sur l'industrialisation, les mouvements de la population et l'urbanisation grandissante, dont le mouvement des populations agraires vers la ville.

5 Purdy, Jedediah. « Environmentalism for the Next Economy », *Law and Policy for a New Economy: Sustainable, Just, and Democratic*, 50, 58 (Melissa K. Scanlan ed., 2017) ; Gensburg, Lenore J. et al. « Cancer Incidence among Former Love Canal Residents », 117 *Envtl. Health Persp.* 1265, 1269-70 (2009).

6 Erzner, F. (1995). *Die regionalen Grünzüge im Ruhrgebiet; Entstehung – Nutzungen – Sicherungsmöglichkeiten*, PhD thesis, Bochum.

7 Affaire *Hakansson et Stureson c/ Suède* (arrêt du 23 janvier 1990). Affaire *Pine Valley Developments Ltd et autres c/ Irlande* (arrêt du 23 octobre 1991). Affaire *Coster c/ Royaume-Uni* (arrêt du 2 octobre 2001). Cette affaire s'apparente aux faits ayant présidé à l'affaire *Congrégation des Témoins de Jéhovah c. Village de Lafontaine*, à la différence près que ce sont des tziganes qui, du fait de leur mode de vie nomade, demandent des accommodements découlant de l'absence de lieux susceptibles de les accueillir. Dans cette affaire, la Cour rappelle l'obligation d'équité procédurale, même lorsqu'une matière comme l'environnement est en jeu. Voir DÉJEANT-PONS, Maguelone. « L'insertion du droit de l'homme à l'environnement dans les systèmes régionaux de protection des droits de l'homme », *Revue universelle des droits de l'homme*, 1991, vol. 3, n° 11, p. 461-470. – « Les droits de l'homme à l'environnement dans le cadre du Conseil de l'Europe », *Revue trimestrielle des droits de l'homme*, 2004, p. 861-888 ; DE SADELEER, Nicolas. *Environmental principles. From political slogans to legal rules*, Oxford University Press, 2002 ; DIDIER, Pierre. « Le principe de précaution : une approche communautaire et internationale », *Journal des Tribunaux* 8, 2000, 69, p. 118-120 ; EISSEN, Marc-André. « The principle of proportionality in the case-law of the European Court of Human Rights », *The European system for the protection of human rights*, Macdonald, R. St. J., Matscher, F., Petzold, H., Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993, p. 125-146. Voir aussi : Garcia San José, Daniel. *La protection de l'environnement et la Convention européenne des Droits de l'Homme*, Éditions du Conseil de l'Europe, 2005.

de Maastricht en 1992, l'environnement est considéré par tous les États de l'Union européenne comme l'un des piliers de leur architecture institutionnelle. Le traité d'Amsterdam de 1997 convertit le septième *considérant* du traité de Maastricht en principe, renforçant la place du développement durable et de la protection de l'environnement dans l'ordre européen. Au Québec, l'article 46.1 de la Charte des droits et libertés de la personne énonce ceci : « Toute personne a droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité. »

Droit de propriété et droit de développer

De toute évidence, une réflexion s'amorce sur la place de l'environnement dans notre société. Une question se pose : le droit de propriété et le droit de développer sont-ils liés l'un à l'autre ? Dans les faits, le droit de propriété et son attribut implicite, le droit de construire, livrent depuis 1789 un combat au *bien-être général*, finalité supérieure qui définit l'intérêt public. Les mouvements sanitaire, hygiéniste et environnemental du dernier siècle suggèrent tous que le bien-être général a conquis de grands espaces depuis les premières années du XX^e siècle, où le conservatisme de la Cour suprême des États-Unis bloquait les initiatives sociales du New Deal. Toutes ces mesures, souvent coûteuses pour l'industrie et le libre commerce, ne les ont par ailleurs pas empêchés de prospérer. Ainsi, dans la courte histoire du capitalisme, le droit de propriété et celui d'en tirer profit se voient très tôt limités par des lois à caractère social qui visent à en réduire les effets néfastes. Mais jusqu'où et pourquoi le bien-être général ?

La somme de ces mouvements propose, dans les faits, un nouveau paradigme, implacable : la première ressource naturelle, c'est l'homme. Or, autant l'industrie et le commerce dépendent de l'homme, autant celui-ci dépend de sa ressource première, la Nature. Sauver l'homme ne va pas sans sauver la Nature. Ce nouveau paradigme évoluera peu à peu au cours des dernières décennies pour éventuellement mener au constat dressé dans le cadre de l'*Évaluation des écosystèmes pour le Millénaire* de l'Organisation des Nations-Unies⁸. Les services écologiques, soit les services que la Nature rend à l'Homme (ou services écosystémiques) sont en péril. L'une des stratégies visant à favoriser la préservation de la biodiversité a donc trait à la modification des façons de faire. Comme l'industrie, les pratiques d'urbanisme locales doivent innover et s'affairer au remplacement de la perception que les services écosystémiques sont gratuits et inépuisables⁹.

Le décideur régional et local est appelé à intervenir sur plusieurs champs, outre le zonage. Cet appel est présent dans plusieurs législations, dont la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec*, qui outille le décideur régional ou le décideur local dans

le traitement des écosystèmes. Deux philosophies s'opposent présentement. La première soutient qu'un écosystème n'a de véritable valeur que si on peut en tirer un avantage et qu'il s'avère utile pour quelqu'un d'autre. L'approche contraire repose, pour sa part, sur l'existence d'une valeur intrinsèque à l'écosystème, indépendante de sa contribution au bien-être de l'homme, approche qui rappelle le courant *progressiste* en matière de propriété.

La théorie des services écosystémiques constitue une approche novatrice face à un problème vieux de plusieurs siècles¹⁰. Elle attribue une valeur à ce qui n'a pas de prix. Il s'agit vraisemblablement du seul moyen, dans une société capitaliste, de monétiser la valeur sociale, sanitaire, hygiénique et économique de l'utilité de la fonction écologique pour le bien-être humain.

Le zonage, comme un écosystème, se déploie dans une communauté semblable à un organisme¹¹ en constante mutation. Le suggère la révision des pratiques d'urbanisme. Le développement durable, concept consacré une première fois en 1980 dans la *Stratégie mondiale de la conservation*¹², implique un maillage entre la conservation et le développement ordonné et responsable du territoire qui tient compte du milieu d'insertion, de ses composantes naturelles et des besoins du présent.

Portée et pérennité des lois environnementales

Le 29 avril 2021, la Cour constitutionnelle allemande a statué que la loi sur le climat adoptée en 2019 ne prévoyait pas « d'exigences suffisantes pour la réduction ultérieure des émissions [de GES] à partir de 2031 ». La loi porterait préjudice aux jeunes. Au Québec, de jeunes Québécois attendent l'arrêt de la Cour d'appel pour faire autoriser une demande d'action collective contre le gouvernement fédéral, auquel ils reprochent ses efforts insuffisants dans la lutte contre les changements climatiques. En Ontario, sept jeunes ont obtenu en novembre 2020 la permission de poursuivre la province sur ses engagements climatiques et cela, sans compter le recours de six jeunes Portugais contre trente-trois pays de l'Union européenne. La question est d'actualité puisque le Royaume-Uni possède depuis 2008 une loi qui définit les responsabilités et les pouvoirs des ministères gouvernementaux du Royaume-Uni et des gouvernements régionaux en matière de politiques climatiques. Cette loi oblige l'État à réduire, d'ici 2050, les émissions de 80% par rapport à 1990. Elle oblige aussi le gouvernement à atteindre ses cibles à long terme de réduction des émissions et permet aux citoyens de le poursuivre dans le cas contraire. Essentiellement, l'environnement est un droit de l'homme. À quand une telle législation pour le Québec pour juguler une augmentation systémique des GES et protéger sa jeunesse ? 🌻

Marc-André LeChasseur est avocat associé chez Bélanger Sauvé. Il est professeur adjoint à l'Université McGill et chargé de cours à l'Université de Montréal.

8 Le rapport définit les « bénéfices tirés des écosystèmes » comme suit : ce sont les bénéfices que les écosystèmes procurent aux hommes. Ils comportent les services de prélèvement tels que celui de la nourriture et de l'eau ; les services de régulation comme la régulation des inondations, de la sécheresse, de la dégradation des sols, et des maladies ; les services d'auto-entretien tels que la formation des sols, le développement du cycle nutritionnel ; enfin, les services culturels tels que les bénéfices d'agrément, les bénéfices d'ordre spirituel, religieux et les autres avantages non matériels.

9 Voir le rapport intitulé *The Economics of Biodiversity: The Dasgupta Review* du 2 février 2021 commandé par le ministre de l'Économie et des Finances du Royaume-Uni.

10 Zepp H., A. Mizgajski., C. Mess, I. Zwierchowska. (2016) – A Preliminary Assessment of Urban Ecosystem Services in Central European Urban areas. A Methodological Outline with Examples from Bochum (Germany) and Pozna (Poland). *Berichte. Geographie und Landeskunde*, 90, 1: 67-84 ; Hong, W. et R. Guo. (2017). Indicators for quantitative evaluation of the social services function of urban greenbelt systems: a case study of Shenzhen, China. *Ecological Indicators* 75, 259-267 ; IBA Emscher Park (ed.) (1996): *Werkstatt für die Zukunft von Industrieregionen*. Memorandum der Internationalen Bauausstellung Emscher Park 1996-1999. Gelsenkirchen ; – (1999) : *Die Erfahrungen der IBA Emscher Park. Programmbausteine für die Zukunft*. Gelsenkirchen Inostroza, L. (2014): *Measuring urban ecosystem functions through 'Technomass' – a novel indicator to assess urban metabolism*, *Ecological Indicators* 42, 10-19.

11 Fischler, Raphaël (1998). "Toward a genealogy of planning: zoning and the Welfare State", *Planning Perspective*, 13:4, 389-410.

12 Publication de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

AFFAIRES PUBLIQUES

Conversation nationale : l'Ordre dépose son mémoire pour une vision exemplaire et ambitieuse

Après des mois de travail soutenu, l'Ordre a transmis son mémoire au début du mois d'octobre au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) dans le cadre des consultations sur la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires.

» FLORENCE SARA G. FERRARIS

Le mémoire, ponctué de **28 recommandations**, se prononce sur des aspects généraux avant d'aborder les orientations proprement dites. Il peut être consulté sur le site Web de l'Ordre.

Depuis, le gouvernement — par la voix du premier ministre François Legault lors de son discours inaugural de la session parlementaire automnale — a pris la décision de fusionner la conversation nationale en cours à celle, déjà entamée avant la pandémie, visant à rédiger une Stratégie québécoise d'architecture. Ainsi jumelées, les deux visions deviendront la future Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire. Le travail se poursuit afin de respecter l'échéancier établi au départ et doter le Québec d'une politique exemplaire et ambitieuse. À ce titre, l'Ordre poursuivra, au cours des prochains mois, son implication au sein du comité consultatif mené par le MAMH.

Peu importe son nom, l'Ordre croit fermement que l'adoption d'une telle politique sera bénéfique pour la société québécoise. Nous l'avons répété à maintes reprises au cours des dernières années : depuis trop longtemps, l'aménagement du territoire se retrouve dans l'angle mort des politiques publiques. Penser affronter la crise climatique et la crise sanitaire, espérer trouver des solutions à la crise du logement ou renforcer la souveraineté alimentaire sans s'attarder à nos façons de planifier et de s'ancrer au territoire est une illusion. L'aménagement devrait être la pierre d'assise de nos décisions collectives.

Bien sûr, nous sommes conscients que la démarche en cours et l'adoption de la Politique nationale au printemps prochain ne sont qu'une première étape. Les milieux politiques et de l'aménagement devront s'atteler dans les prochaines années à veiller à ce que la vision percole à tous les niveaux de la société civile, qu'elle soit reconnue et respectée. ✨

Le conseil d'administration accueille un nouveau joueur

En vertu de l'article 79 du Code des professions, le conseil d'administration a procédé à un appel de candidatures afin de pourvoir un poste vacant d'administrateur ou d'administratrice pour la région du Centre, laissé vacant à la suite du départ de Paul Racette-Dorion, dont le domicile a changé.

Le conseil d'administration a eu à faire un choix parmi six candidatures reçues. Le nouvel administrateur nommé est Samir Admo. Nous lui souhaitons la bienvenue.

Le conseil d'administration de l'Ordre se compose désormais comme suit :

- Sylvain Gariépy, président
- Nathalie Prud'homme, vice-présidente
- Catherine Boisclair, administratrice
- Marie-Josée Casaubon, administratrice
- Samuel Descôteaux-Fréchette, administrateur
- Samir Admo, administrateur
- Marie-France Langlois, administratrice nommée
- Raoul Desmeules, administrateur nommé ✨

Des nouvelles de la permanence

La permanence de l'Ordre est heureuse d'accueillir une nouvelle recrue. Jaëlle Héroux s'est jointe à l'équipe à la mi-octobre, à titre de chargée des communications internes, pour épauler Florence G. Ferraris, notre coordonnatrice aux affaires publiques et gouvernementales. Bienvenue Jaëlle! ✨

CONGRÈS ANNUEL

Une année record

Pour une seconde année consécutive, l'Ordre des urbanistes a tenu, au début du mois d'octobre, une édition de son congrès annuel en mode 100% virtuel. À l'image de l'an dernier, l'événement a été couronné de succès, fracassant du même coup tous les records de participation qu'a connus l'organisation par le passé.

» FLORENCE SARA G. FERRARIS

Par mesure de prévention — nous en savions peu sur les vagues à venir au moment de l'organisation de l'événement —, c'est de manière virtuelle que s'est tenu, cette année encore, le congrès de l'Ordre des urbanistes du 4 au 8 octobre 2021. Malgré cette dématérialisation, plus de 550 participants et participantes de partout au Québec se sont joints à nous pour parfaire leurs connaissances et réfléchir au devenir de l'aménagement du territoire.

Bien ancrée dans les enjeux de la dernière année, la thématique du congrès tournait autour de la conversation nationale menée par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation afin de doter le Québec d'une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Les différentes conférences ont permis d'aborder une multitude de sujets éclatés en une douzaine de conférences, dont l'adaptation des milieux de vie à la crise sanitaire en cours et, plus largement, à la crise climatique. Les tendances en mobilité, les enjeux patrimoniaux et les meilleures pratiques en habitation ont également été au cœur des discussions. ✨

Assemblée générale annuelle : un nouveau record

Fort du succès de l'an dernier (et pour les raisons qu'on connaît), l'Ordre a réitéré l'expérience de l'assemblée générale annuelle cette année encore. Ainsi numérisée, cette dernière a été la plus fréquentée de l'histoire de l'OUQ — faisant même éclater le record de l'an dernier! En tout, ce sont plus de 250 personnes qui se sont connectées pour faire le point sur cette seconde année pandémique. Il a notamment été question de la santé financière de l'Ordre, de la numérisation des services et de la participation de l'Ordre dans les débats publics. ✨

À l'année prochaine!

Comme annoncé en marge du congrès virtuel — et si la situation sanitaire le permet, bien sûr —, le rassemblement annuel de l'Ordre des urbanistes se tiendra en 2022 à Saint-Sauveur (finalement!), du 5 au 7 octobre, dans la belle et vaste région des Laurentides. La thématique reste encore à déterminer; les détails vous seront transmis en temps et lieu. Nous avons hâte de vous retrouver en personne! ✨

Remerciements

La permanence tient à remercier toutes les participantes et tous les participants pour leur écoute et leur implication dans les différentes conférences offertes lors du congrès. Un merci tout particulier aussi aux conférencières et aux conférenciers, de même qu'aux animatrices et aux animateurs, qui se sont prêtés au jeu du numérique, et sans qui l'événement n'aurait pas pu avoir lieu. Nous souhaitons également remercier, une fois de plus, les partenaires financiers; vous êtes au cœur du succès de ce congrès! Enfin, mention spéciale à Marie-Josée Casaubon, administratrice au conseil d'administration, Milèna Cahen-Fourot et Shony Da Costa, respectivement urbaniste-conseil et coordonnatrice aux événements à la permanence de l'Ordre.

Merci pour votre temps et votre dévouement! ✨

N'oubliez pas de tenir à jour votre dossier

En vertu du Code des professions, vous êtes tenu de faire savoir au Secrétaire de l'Ordre :

- si vous changez de lieu de travail;
- si votre lieu de travail change d'adresse civique;
- si vous changez de lieu de résidence ou de domicile à titre personnel.

Le tout doit se faire dans les trente jours suivants ces changements. ✨



à l'agenda

FÉVRIER 2022

Remise des permis

Ordre des urbanistes du Québec

Centre St Jax

Date à déterminer

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ

La revue *Urbanité*

Tirage : 2 575 exemplaires

DISTRIBUTION

Membres de l'OUQ – 1 580 • Abonné-e-s et autres – 995

MISSION

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes ;
INFORMER les lecteurs et les lectrices sur les divers sujets relatifs à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme ;
FORMER sur une base continue les professionnel-le-s de l'aménagement du territoire.

COMITÉ ÉDITORIAL

Paul Arsenault, président

Sergio Avellan – Sylvie Barriault – Amélie Castaing – Marie-Michèle Cauchy
Guillaume Gilbert – Alex Morrier – Laurence Pelletier – Jacques Trudel

COORDINATION ET RÉALISATION

Florence Sara G. Ferraris – Gabrielle Brassard-Lecours

CONCEPTION GRAPHIQUE

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

RÉVISION ET CORRECTION

Sylvie Lallier

PUBLICITÉ

Ordre des urbanistes du Québec
info@ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 22
www.ouq.qc.ca

IMPRIMERIE

Imprimerie F.L. Chicoine

ABONNEMENTS, INFORMATION ET SUGGESTIONS

www.ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 222 | info@ouq.qc.ca

AUTEURS – AUTRICES

Vous êtes invités à soumettre vos articles ou textes inédits au comité éditorial.
Le comité éditorial se réserve le droit de publier ou de refuser un article.
Information : info@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 ou l'autrice.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Administrateurs :

Sylvain Gariépy, président
Nathalie Prud'homme, vice-présidente
Samir Admo, administrateur
Catherine Boisclair, administratrice
Marie-Josée Casaubon, administratrice
Samuel Descôteaux-Fréchette, administrateur
Raoul Desmeules, administrateur nommé
Marie-France Langlois, administratrice nommée

Permanence :

Hélène Lefranc, directrice générale
Nathalie Corso, secrétaire de l'Ordre
Milèna Cahen-Fourot, urbaniste-conseil (formation continue)
Shony Da Costa, coordonnatrice aux événements
Florence Sara G. Ferraris, coordonnatrice aux affaires publiques et gouvernementales
Jaëlle Héroux, chargée de communication interne
Lucie Auger, coordonnatrice à l'administration et au développement durable
André Demers, coordonnateur à l'admission et chargé de projet système de gestion des membres
Michael Hiller, syndic



Ordre des
Urbanistes du
Québec

85, rue Saint-Paul Ouest
4^e étage, bureau 410, Montréal, QC, H2Y 3V4
514 849-1177 • www.ouq.qc.ca



CONGRÈS 2021

EN ROUTE VERS UNE STRATÉGIE NATIONALE
D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

PARTENAIRE PRINCIPAL
PLATINE



PARTENAIRE PRESTIGE
OR



PARTENAIRE MAJEUR
ARGENT



PARTENAIRE ALLIÉ
BRONZE



PARTENAIRE DE SOUTIEN

