

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ



La ville pour tous

JEAN-FRANÇOIS SAVARIA



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





Nom du projet :
18 Nuances de gai, Montréal
Nom de la compagnie :
Claude Cormier et Associés
Photo : Jean-François Savaria

» **Mot du président** 4

Réduire nos angles morts pour des villes plus inclusives
Sylvain Gariépy, urbaniste, M. Sc. A., M.A.P.

» **Actualités** 5

Le Forum du Village, une consultation citoyenne en amont d'un projet de réaménagement d'une artère commerciale de Montréal
Christophe Ripeau, urbaniste

Une 4^e édition de la campagne *Tous Piétons!*
Paul Arsenaault, urbaniste

» **Lecture** 8

« DRÔLE DE BÊTES DE VILLES »
Une petite révolution dans le domaine de l'aménagement!
Sylvie Barriault, urbaniste

» **Pratique** 9

EEYOU ISTCHEE
Le berceau des Cris du Nord-du-Québec
Sarah-Anne Brochu-Hébert, urbaniste

dossier La ville pour tous

» **La ville pour tous** 11
Alex Morrier et Sylvie Barriault, urbanistes

AU GRÉ DE L'HEURE DE LA JOURNÉE

» **La ville (nocturne) pour tous : aménager le temps** 12
Jonathan Rouleau, Sami Ghzala et Mathieu Grondin

AU GRÉ DES GRANDES PÉRIODES DE VIE

» **Créer des espaces urbains destinés aux adolescents** 15
Geoff Denton et Marie-France Stendahl

» **L'intérêt de l'adolescence dans l'urbanisme** 18
Julie Rivard, urbaniste

AU GRÉ DES DIFFÉRENCES

» **SWAN** 20
Un outil de dialogue pour favoriser l'accessibilité de l'espace urbain
Stéphanie Gamache, François Routhier, Atiya Mahmood et W. Ben Mortenson

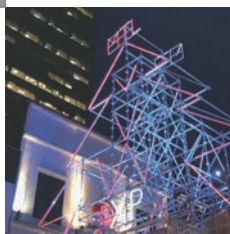
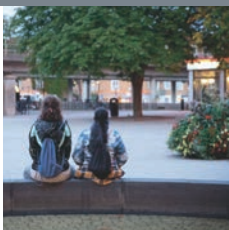
» **STL COMPAGNON** 24
Un programme novateur qui aide les personnes à besoins particuliers à prendre l'autobus seules
Mathieu Lacombe

» **Au-delà de l'accessibilité, l'inclusion !** 27
UNE NOUVELLE AIRE DE JEUX AU PARC SAINT-JOSEPH DANS L'ARRONDISSEMENT DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES — POINTE-AUX-TREMBLES
Arrondissement de Rivière-Des-Prairies —
Pointe-Aux-Trembles

AU GRÉ DES ÉCOSYSTÈMES

» **Villes & papillons** 30
Nicolas Gilsoul

» **UNE COHABITATION À RÉINVENTER** 32
Les animaux en milieu urbain
Léa Aubé et Jeanne-Hélène Jugie



» **Chronique juridique** 35

Le rôle des lois dans l'offre de logements abordables
M^e Marc-André Lechasseur

» **Développement durable** 39

Répertoire des bonnes pratiques en urbanisme durable
Guide de conception pour un développement urbain durable

» **Nouvelles de l'ordre** 41

PNAAT : du chemin parcouru, mais la destination est encore loin
David Alfaro Clark, urbaniste, conseiller aux affaires publiques et gouvernementales

Des nouvelles de la permanence
L'infolettre *Plani-Sphère*
Liste de ressources sur les Premières Nations

Votre dossier membre
Tableau de l'Ordre

» **À l'agenda** 43



Réduire nos angles morts pour des villes plus inclusives

La ville est synonyme de diversité, de rassemblements et de rencontres. Depuis leur création, les villes ont concentré les personnes d'âges, d'origines et de statuts sociaux différents, en plus d'activités diversifiées, le tout dans une grande proximité. Cette pluralité fait partie de l'ADN des villes ; c'est une des sources de leur dynamisme et une de leurs principales forces, mais ça représente également un défi de cohabitation et d'adaptation pour répondre aux besoins de tous.

L'urbanisation mondiale fulgurante du dernier siècle ainsi que l'avènement des grandes métropoles n'ont fait qu'intensifier ces enjeux. Justement, la profession d'urbaniste est née non seulement pour ordonnancer la ville, mais aussi pour réconcilier les besoins et les intérêts collectifs. Par exemple, en assurant la cohabitation harmonieuse des usages, l'amélioration des conditions liées aux logements ou l'aménagement d'espaces publics de qualité au bénéfice de tous.

Pour une prise en compte des réalités multiples

Cependant, l'aménagement du territoire a généralement pris en compte les besoins de la majorité des citoyens qui présentent un profil similaire – soit une personne adulte, sans limitation physique, de la majorité ethnique – mais sans prendre en considération la multiplicité des réalités. Ainsi, l'urbanisme a contribué à divers degrés à la reproduction des exclusions et des marginalisations dans la société. Des voix se sont élevées pour demander une meilleure reconnaissance des particularités et des besoins de tous : en urbanisme, comme dans bien des domaines, des changements s'imposaient pour construire une pratique plus inclusive.

En premier lieu, le mouvement féministe a démontré l'importance de prendre en compte les besoins des femmes qui, par exemple, sont plus nombreuses à utiliser les transports collectifs et à exercer des responsabilités de proches aidants et qui peuvent aussi vivre de l'insécurité dans les espaces publics.

Dans notre société de plus en plus cosmopolite, la question de la diversité culturelle et ethnique dans la ville s'est également imposée. Dès lors, la profession doit être plus consciente des différentes manières d'habiter et de s'appropriier les quartiers, d'utiliser l'espace public, d'être ouverte à la mise en œuvre de pratiques inclusives en participation publique et de bien saisir le besoin des diverses communautés d'avoir des lieux d'appartenance et de visibilité dans la ville, pour ne mentionner que quelques considérations.

La ville pour tous

Conséquemment, il faut élargir et approfondir la réflexion sur nos autres angles morts possibles : c'est l'intention de ce numéro qui propose une série d'articles ayant pour thème « La ville pour tous ». Par exemple, pensons à l'accessibilité universelle et à l'adaptation de la ville et des services urbains aux

personnes à mobilité réduite ou vivant avec des incapacités. La réflexion doit porter sur les espaces physiques et l'environnement bâti en premier lieu, mais celle-ci doit être plus large et englober les moyens qui mèneront à une pleine et entière participation à la société et dans la ville. Les études ont montré que cela profite à toutes et à tous, même à celles et ceux qui sont en santé et qui n'ont aucun handicap. Et même si le réflexe de penser à l'accessibilité universelle se développe de plus en plus, nous avons toujours beaucoup de chemin à faire, et de nouvelles leçons à apprendre.

L'enjeu de l'âge n'est pas non plus à négliger. En ce sens, le vieillissement de la population nécessite d'adapter les espaces publics afin de répondre aux besoins des personnes plus âgées, sans oublier l'adaptation du cadre bâti dans lequel elles habitent. Il faut également penser aux plus jeunes, qui ont leurs propres besoins. À quand une ville pensée et construite à hauteur d'enfant, comme nous pouvons le voir ailleurs dans le monde ? La temporalité, dont la vie nocturne, représente un autre champ de réflexion. Parce que la ville et surtout ses habitants n'arrêtent pas de vivre une fois la nuit tombée. Si la vie nocturne est une grande richesse, festive et culturelle, elle pose des défis en termes de cohabitation, et dans quelques cas, de sécurité.

Finalement, la crise climatique et celle de la biodiversité nous obligent à réfléchir à la relation entre la ville et la nature. Bien sûr, les milieux naturels sont précieux et il ne faut pas ménager les efforts pour les préserver des empiètements liés au développement immobilier. Nous avons l'obligation de faire une plus grande place à la flore et la faune en milieu urbain et de miser sur la biodiversité de nos milieux naturels ; il faut aller au-delà du paradigme de la ville stérilisée et asphaltée où tout est contrôlé et où la seule verdure est le gazon.

Le sujet est vaste, et ce numéro aux thèmes foisonnants en témoigne. Pourtant, ce ne sont que quelques pistes : nous devons continuellement nous questionner sur la manière d'élargir notre vision de la ville et de ses habitants et sur comment la rendre plus inclusive. ✨

Bonne lecture !

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

Le Forum du Village, une consultation citoyenne en amont d'un projet de réaménagement d'une artère commerciale de Montréal

Reconnu comme quartier inclusif de Montréal, le Village est devenu, en près de quarante ans, le lieu emblématique de la communauté 2SLGBTQ+ tout en étant un quartier habité, un pôle de référence pour les communautés et un lieu de divertissement.

» CHRISTOPHE RIPEAU, urbaniste

L'élément repère reste la « piéto » estivale depuis 2008, initiative portée par la Société de développement commercial (SDC du Village) et qui était à l'origine un projet pilote. Complétée ensuite par deux interventions de l'artiste Claude Cormier, les boules roses, puis *18 nuances de gai* aux couleurs de l'arc-en-ciel, véritable voûte sous laquelle déambuler, la « piéto » est devenue la vision iconique du Village. Elle a contribué à propulser le Village comme destination touristique d'échelle internationale avec, chaque année, plus de 1,4 million de visiteur.euse.s.

La COVID-19 a exacerbé les problématiques sociales que rencontre le Village depuis déjà de nombreuses années et qui mettent à mal le vivre-ensemble et la relance économique du secteur. De plus, la perspective de travaux majeurs de réfection d'infrastructures souterraines sous la rue Sainte-Catherine constitue une occasion de repenser le fonctionnement de la rue, en vue d'un aménagement permanent qui convienne à toutes et à tous.

L'arrondissement de Ville-Marie et la Ville de Montréal ont donc mis en place, à l'été 2022, un dispositif particulier de mobilisation des acteurs du milieu : le Forum du Village (realisonsmtl.ca/forumduvillage).

Le Forum se veut une démarche participative articulée autour d'une diversité d'enjeux : la cohabitation sociale, l'identité, la vitalité économique, l'espace public, la sécurité et la culture, ainsi que l'avenir de la rue Sainte-Catherine, l'artère emblématique du quartier.

Comme les acteurs concernés ont déjà fait part de leurs problèmes lors de consultations précédentes, le Forum sera en mode solution pour faire émerger des projets et des porteurs de projets en lien avec le caractère identitaire du quartier et ses problématiques sociales.

Un exercice de vision pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine sera soumis à tous les utilisateurs du Village. Le tout sera colligé dans la *Stratégie collective pour le Village* à l'automne 2022.

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Est (entre les stations de métro Berri-UQAM et Papineau)

Le réaménagement de la rue est l'occasion d'interroger ce tronçon de rue, à la fois comme prolongement de l'axe historique de la rue Sainte-Catherine et comme axe structurant du Village.

Structurée par une composante commerciale, elle nécessite d'être repensée en fonction des nouvelles formes de commerces, notamment en ligne et aussi en fonction des nouvelles pratiques post-pandémiques, comme le télétravail.



À l'heure de la transition écologique, comment doit s'effectuer le réaménagement d'une rue, tout en tenant compte de ses spécificités? Par exemple, ce secteur de la rue est habité, contrairement aux tronçons situés plus à l'ouest. Il est aussi, et surtout, un lieu de destination et de divertissement avec ses nombreux bars et leurs terrasses, principalement animés en période estivale et aux prises avec des enjeux de cohabitation entre usagers et résidents. L'activité économique y est donc très saisonnière, au détriment des besoins de services locaux à l'année.

Il ressort aussi qu'en termes de mobilité, ce tronçon sert d'accès aux véhicules empruntant le pont Jacques-Cartier, hors période estivale évidemment, ce qui engendre la présence d'un trafic de transit dans un secteur habité. Dans le même temps, la piétonnisation estivale réduit drastiquement la vocation historique d'axe de circulation automobile est-ouest de la rue Sainte-Catherine, ce qui diminue le besoin véhiculaire à la seule desserte locale. Cette transformation a été amorcée dès les années 1960 avec l'arrivée de trois stations de métro et l'élargissement du boulevard René-Lévesque plus au sud pour accueillir les voitures. La place des divers modes de déplacement devrait donc être revue.

De plus, ce secteur bénéficie de squares récents : le parc Serge-Garant, un délaissé du métro à la station Beaudry, la place Émilie-Gamelin ou encore le parc de l'Espoir dans les années 1990. Finalement, le soutien à l'expression artistique est l'une des deux missions de la SDC du Village avec l'animation commerciale. Cette vocation artistique s'est confirmée avec la création, en 2017, de la Galerie blanc¹ comme lieu d'exposition à ciel ouvert, sur un terrain vacant appartenant à la Ville et adjacent à la rue. Ce sera aussi l'une des composantes du projet de réaménagement de la rue, soit la place de l'expression artistique dans le paysage de la rue. De la même manière, l'abandon des « boules » est l'occasion de réinventer l'expression de la question identitaire du Village, et peut-être aussi celle de « l'effet de voûte ».

Toutes ces considérations ont conduit à trois visions possibles pour le réaménagement de la rue Sainte-Catherine et elles sont l'objet de la consultation lors du Forum. Sous la forme de schémas, ces visions sont proposées à tous les utilisateurs de la rue pour recueillir leurs commentaires : en ligne, realisonsmtl.ca, *in situ* avec la présence de conteneurs d'informations et d'un personnel dédié et par un porte à porte auprès des résidents et des commerçants. Voici un aperçu des visions :

Vision 1 : La rue requalifiée, une rue pour tous les usagers

La rue dans son ensemble, de façade à façade, devient le cadre de la vie sociale de tous les jours et pour des événements majeurs. Elle répond aux impératifs de la transition écologique et aux besoins des usagers : couvert végétal augmenté, captation des eaux, réduction du débit véhiculaire, agrandissement des trottoirs, notamment. Elle peut être piétonne temporairement, au gré des saisons et des événements.

Vision 2 : La place publique, une valorisation de lieux publics ponctuels

La rue est ponctuée d'un ou de plusieurs tronçons transformés en place publique entre la place Émilie-Gamelin et le pont Jacques-Cartier. La place est un espace libre totalement piéton « quatre saisons », qui favorise les rencontres et sert de support pour des rassemblements et des animations. Elle occupe un tronçon de la rue, en lien avec un lieu ou une valeur d'usages particulière, comme par exemple la Galerie blanc.

L'accessibilité de certains véhicules reste possible, notamment pour les services d'urgence. Les services de livraison sont possibles à certaines heures ou reportés dans les rues adjacentes.

Vision 3 : La rue piétonne

La rue est réservée en totalité aux piétons, avec un revêtement et un mobilier urbain conçus pour leur circulation. L'accent est mis sur l'expérience de vivre la rue à pied pour la déambulation, le divertissement et les interactions sociales, avec la suppression des trottoirs au profit d'un revêtement unifié de façade à façade. L'accès des automobiles est contraint aux extrémités, par des systèmes physiques qui permettent ponctuellement l'accès aux bâtiments et à leurs fonctions, ainsi que celui des véhicules d'urgence. Les services de livraison sont possibles à certaines heures ou reportés dans les rues adjacentes.



Les prochaines étapes

La *Stratégie collective pour le Village* présentera un portrait des initiatives identifiées pendant le Forum et des actions à poser pour les concrétiser. Un suivi sera assuré par la Ville et les principales parties prenantes du quartier.

Concernant le projet de réaménagement de la rue Sainte-Catherine, après l'étape actuelle du recueil des besoins, l'étape des solutions s'enclenchera dès l'automne 2022 (Réalisons Montréal). Une nouvelle étape d'information aura lieu en 2023 avec le choix du scénario retenu, pour un début des travaux à partir de 2025. ✨

Christophe Ripeau, urbaniste
Chargé de projets
Direction de l'aménagement urbain et de la mobilité
Arrondissement de Ville-Marie

¹ Galerie blanc, le concept : galerieblanc.com/le-concept.

Une 4^e édition de la campagne *Tous Piétons!*

Les bénéfices de la marche ne sont plus à démontrer et de plus en plus de personnes adoptent ce mode de déplacement pour réaliser leurs activités quotidiennes. Ainsi, la marche, en plus d'être une activité de loisir actif, est aussi, voire surtout, considérée comme le mode de déplacement utilitaire le plus efficace à valoriser pour les courtes distances. De plus, elle contribue à la mise en œuvre de la transition écologique.

» PAUL ARSENAULT, urbaniste

C'est dans cet esprit que Piétons Québec lancera la 4^e édition de la campagne *Tous piétons!*, le 5 octobre prochain ; celle-ci s'échelonne sur l'automne 2022 et l'hiver 2023. Cette campagne annuelle, déployée dans plusieurs régions du Québec, regroupe une dizaine de partenaires portant des messages de sensibilisation aux bénéfices de la marche auprès du grand public et des gestionnaires et du personnel des municipalités. L'importance de disposer d'aménagements conviviaux et sécuritaires pour encourager et permettre des déplacements à pied agréables sera aussi mise de l'avant.

Considérant qu'un très grand nombre de déplacements domicile-travail de courte distance, souvent moins d'un kilomètre, sont réalisés en automobile, la campagne vise à démontrer le potentiel inexploité des déplacements utilitaires à pied et à donner plus de crédibilité à la marche. Ce potentiel, souvent perçu comme n'étant présent que dans les grandes villes, l'est aussi dans plusieurs villes moyennes du territoire québécois. Sept-Îles, Dolbeau-Mistassini et Matane ne sont que quelques exemples de villes où près d'une personne sur cinq pourrait marcher pour aller au travail.

De plus, de nombreux autres déplacements utilitaires peuvent être réalisés à pied ; faire des courses, aller voir des proches, participer à des activités culturelles ou sportives, reconduire les enfants à la garderie ou à l'école sont autant de déplacements qui méritent d'être repensés.

De telles pratiques ont des bénéfices de différents ordres pour les individus et la société. Effectuées quotidiennement,

des marches de vingt minutes ont des bienfaits considérables sur la santé par la réduction des maladies cardiovasculaires et du risque d'AVC, voire de certains cancers, en plus de contribuer à une meilleure longévité. Le fait d'avoir accès à des quartiers favorisant les déplacements à pied a aussi de nombreux avantages sociaux, notamment sur la qualité des relations de voisinage et une potentielle réduction de la criminalité. À ces bénéfices s'ajoutent des effets économiques positifs, réduisant la pression sur la création d'infrastructures et sur le système de santé, sans compter l'augmentation possible des activités commerciales sur une rue plus favorable à la marche.

Le dimanche 23 octobre 2022, Piétons Québec organisera le concours « Je fais voir ma belle démarche ». Pour soutenir la campagne et ses messages, plusieurs municipalités et organismes animeront également des événements locaux pour promouvoir la marche utilitaire.

Enfin, Piétons Québec convie les urbanistes et toutes les personnes œuvrant dans les municipalités à :

- Se questionner sur les actions à accomplir pour encourager la marche utilitaire dans leur collectivité ;
- Se déplacer à pied dans leur municipalité et encourager les citoyens.ne.s à le faire également !
- Consulter la boîte à outils de Piétons Québec pour en apprendre davantage sur les milieux de vie favorisant la marche : pietons.quebec/boite-outils. ✨

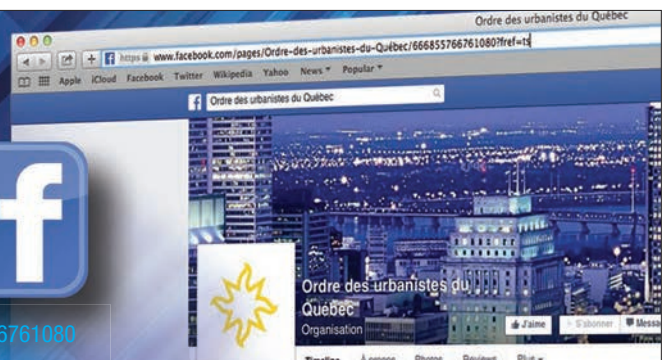
Source : Benjamin Dupont, stagiaire en urbanisme – Chargé de projets chez Piétons Québec



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



« DRÔLE DE BÊTES DE VILLES »

Une petite révolution dans le domaine de l'aménagement !

Peu de gens sont pleinement conscients de la proximité et de l'omniprésence des animaux dans nos villes. En tant qu'urbanistes ou aménagistes, nous avons tout intérêt à bien les connaître pour mieux cohabiter et évoluer ensemble. Il ne faut pas négliger les « effets dominos », qui rappellent que nous sommes tous interdépendants.

» SYLVIE BARRIAULT, urbaniste

Nicolas Gilsoul habite en France. Architecte et paysagiste, il est également professeur. Son talent de conteur et de vulgarisateur transparait avec force dans son livre *Bêtes de villes – Petit traité d'histoires naturelles au cœur des cités du monde*. Il y propose un récit empreint de poésie et d'humour, accompagné de croquis qu'il a lui-même réalisés.

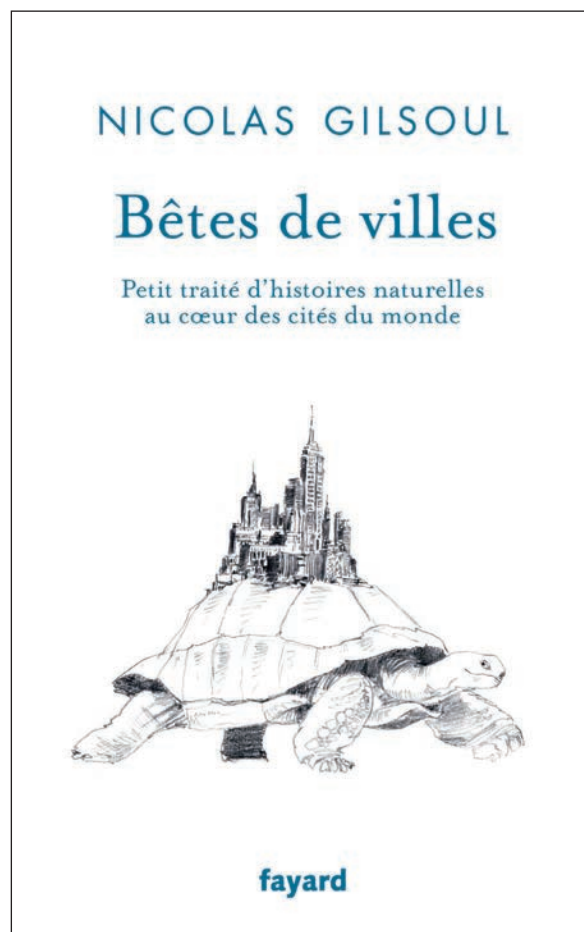
L'architecte enquête sur les animaux et la ville. Si la rencontre de ces deux univers étonne, il donne surtout à espérer une petite révolution dans le domaine de l'aménagement alors que la planète se porte si mal. *Il est fort à parier que à force de côtoyer des bêtes, on devienne plus intelligents*. Cette citation placée à la fin du livre rappelle au lecteur qu'il a beaucoup à apprendre de la nature et de ces drôles de bêtes de villes.

Le livre se présente essentiellement comme une compilation de petites histoires couvrant géographiquement l'entièreté du globe. Chaque chapitre fait état de la relation d'un animal avec son environnement urbain ou, plus largement, avec un environnement anthropique. Parfois, un chapitre regroupe plusieurs animaux pour expliquer le point de vue mis de l'avant dans le chapitre. L'aspect anecdotique permet de compiler plusieurs cas de figure et ainsi juger de l'ampleur de la richesse et de la diversité du règne animal.

À travers les récits, l'œil avisé peut y extraire différents aspects :

- L'importance de ne pas se fier aux apparences pour juger de la biodiversité d'un habitat (ex. : les carrières) ;
- Une meilleure connaissance de l'animal qui invite à s'émerveiller, s'étonner ; qui donne envie de protéger et suscite l'admiration face à la résilience du vivant ;
- L'identification des nuisances, mais aussi du mieux vivre-ensemble et des opportunités de coopération ;
- L'adaptation et l'évolution des espèces ;
- Les enseignements à retenir, la saine gestion animalière et les pistes de solution/pratiques innovantes en aménagement.

Nicolas Gilsoul a aussi récemment publié *Chlorophylle & bêtes de villes – Petit traité d'histoires naturelles au cœur des cités du monde II*. Les deux livres peuvent se lire séparément, mais posent un même regard sur la ville.



Enfin, comme l'aménagement de nos villes suggère d'inclure les animaux dans le concept de la « ville pour tous », nous vous invitons également à lire l'article, signé par Nicolas Gilsoul, dans le dossier thématique du présent numéro d'*Urbanité*. ✨

GILSOUL, Nicolas. *Bêtes de villes – Petit traité d'histoires naturelles au cœur des cités du monde*, Fayard, Paris, 2019, 288 p.

EYYOU ISTCHEE

Le berceau des Cris du Nord-du-Québec

Eeyou Istchee signifie « territoire des Eeyou et des Eenou – le peuple cri ». Les Cris occupent ce territoire depuis des milliers d'années. Des travaux archéologiques démontrent une présence depuis les 5 000 dernières années¹. Aujourd'hui, le modèle de gouvernance en Eeyou Istchee Baie-James, l'utilisation du territoire par les Cris et l'exploitation des ressources naturelles engendrent une dynamique territoriale particulière et parfois méconnue.

» SARAH-ANNE BROCHU-HÉBERT, urbaniste

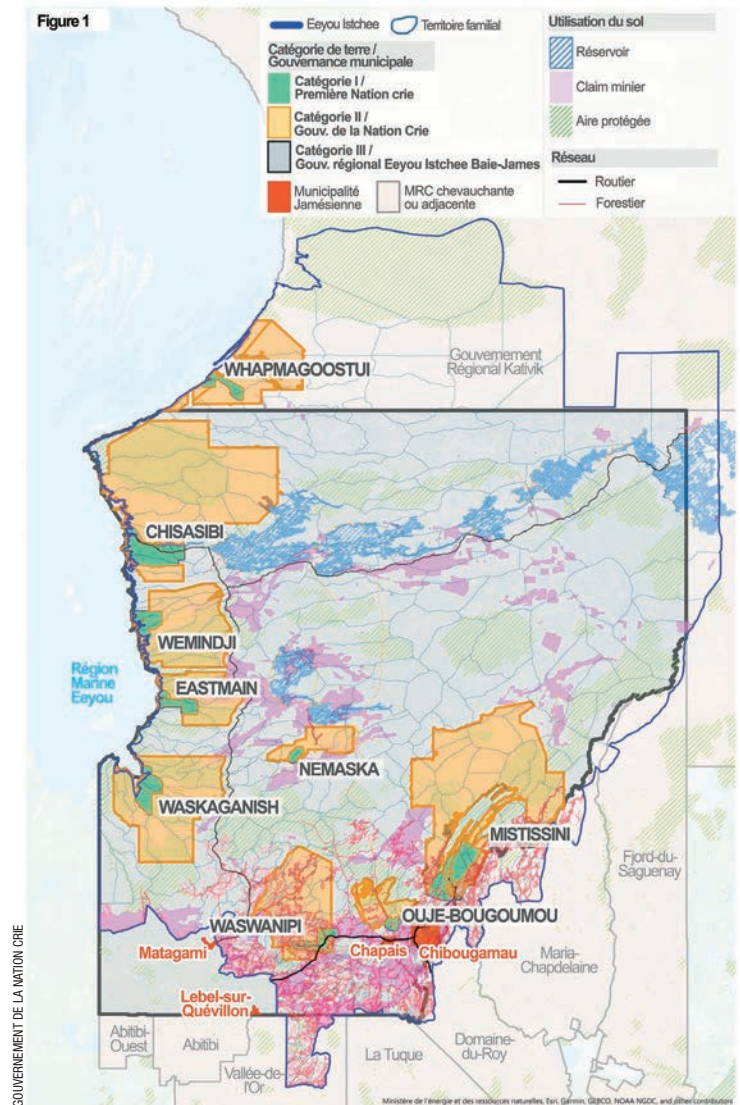
Le territoire traditionnel Eeyou Istchee est présenté à la figure 1. Il s'agit d'un vaste territoire, couvrant plus de 400 000 km², majoritairement situé dans la région du Nord-du-Québec.

La Nation Crie d'Eeyou Istchee est composée de onze Premières Nations crie, dont neuf sont établies en communauté. Il s'agit des communautés côtières de Whapmagoostui, Chisasibi, Wemindji, Eastmain, Waskaganish (les Eeyou), et des communautés continentales de Nemaska, Waswanipi, Ouje-Bougoumou et Mistissini (les Eenou). Les deux autres sont MoCreebec, établie du côté ontarien de la Baie-James, et Washaw Sibi, visant à s'établir sur le territoire comme dixième communauté. Chaque communauté élit un chef et des conseillers. Chaque chef siège sur le conseil de sa communauté ainsi que sur le Grand Conseil des Cris, qui est présidé par un Grand Chef élu par l'ensemble des Eeyou et des Eenou.

De 2011 à 2016, la population crie a augmenté de 36%, totalisant 18 000 personnes. En comparaison, la population des municipalités jamésiennes de Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon et Matagami est de 12 310².

L'utilisation du territoire et son patrimoine

L'empreinte urbaine des communautés crie et des municipalités jamésiennes est minime par rapport à l'ensemble de ce territoire. Toutefois, il ne faut pas percevoir celui-ci comme étant inoccupé et principalement dédié à l'exploitation des ressources naturelles et à la production d'hydroélectricité. Les Cris l'utilisent entièrement pour leurs activités traditionnelles de chasse, de pêche et de trappage. L'utilisation du territoire par les Cris démontre la richesse des connaissances traditionnelles, qui se transmettent de génération en génération depuis des milliers d'années. À l'échelle de chaque territoire de chasse familial, la documentation cartographique de cette utilisation révèle des zones et des sites essentiels à la pratique de ces activités. Il s'agit de zones fauniques sensibles, de sites de campement, de sentiers (portage, motoneige, raquette), de secteurs dangereux, de sources d'eau potable, de sites historiques, de zones de plantes médicinales, etc. Cette information est précise, mais n'est pas publiée puisqu'elle est protégée par des ententes de confidentialité. Elle est utilisée par les communautés, par exemple, lors de consultations avec des promoteurs pour guider la prise de décision et la planification de nouvelles activités génératrices d'impacts environnementaux et sociaux. Cette information aide les Cris à promouvoir activement le maintien de l'intégrité écolo-



Carte du territoire traditionnel Eeyou Istchee

gique de ces zones d'importance culturelle et environnementale. Les noms de lieux crie démontrent également l'étendue des connaissances des Eeyou et des Eenou. Le caractère descriptif de ces noms de lieux permettait traditionnellement aux Cris de se repérer sur le territoire. Des noms peuvent être traduits par : « où ça se rétrécit entre les terres élevées et la rivière »,

1 BIBEAU, Pierre et al. *Ce que la rivière nous procurait*, Les Presses de l'Université d'Ottawa, 2011.

2 Population des municipalités du Québec, décret de 2022.

« où il y a une abondance de truites de lac », « où nous passons le printemps tardif », etc. À ce jour, des milliers de noms de lieux ont été cartographiés (figure 2). À ces noms de lieux s'ajoutent des sites historiques, qui sont des camps traditionnels, des sites funéraires et de naissances, des sites archéologiques, des sites d'enseignement et de rassemblements, des sites où se sont déroulées des histoires, des itinéraires de voyages traditionnels, etc. Ces sites historiques, jumelés aux noms de lieux les plus significatifs, font partie du paysage et du patrimoine culturel de la Nation crie. Le patrimoine autochtone se présente parfois différemment, mais il doit être pris en compte lors de la planification de l'aménagement du territoire, tout comme le patrimoine et le paysage culturel québécois le sont par les municipalités.

En superposant ce patrimoine et l'utilisation du territoire par les Cris, le territoire prend vie. La connexion des Eeyou/Eenou à leur territoire et l'indissociable relation entre l'environnement et leur culture deviennent alors plus tangibles aux yeux des non-natifs.

Les perturbations

Depuis les dernières décennies, l'exploitation des ressources naturelles a affecté la majorité des territoires de chasse familiaux. Lors de la construction des grands barrages et du détournement de rivières majeures, plusieurs sites d'intérêt culturels ont été submergés. Le débit des rivières, la dynamique des bassins versants et de certains écosystèmes ont été bouleversés. Il faut également considérer l'exploitation de la forêt et le dense réseau routier associé, l'exploration et l'exploitation minière, la villégiature privée et les changements climatiques. Ces activités et ces changements ont un impact direct sur la perte de patrimoine culturel et exigent des adaptations majeures dans la pratique des activités traditionnelles.

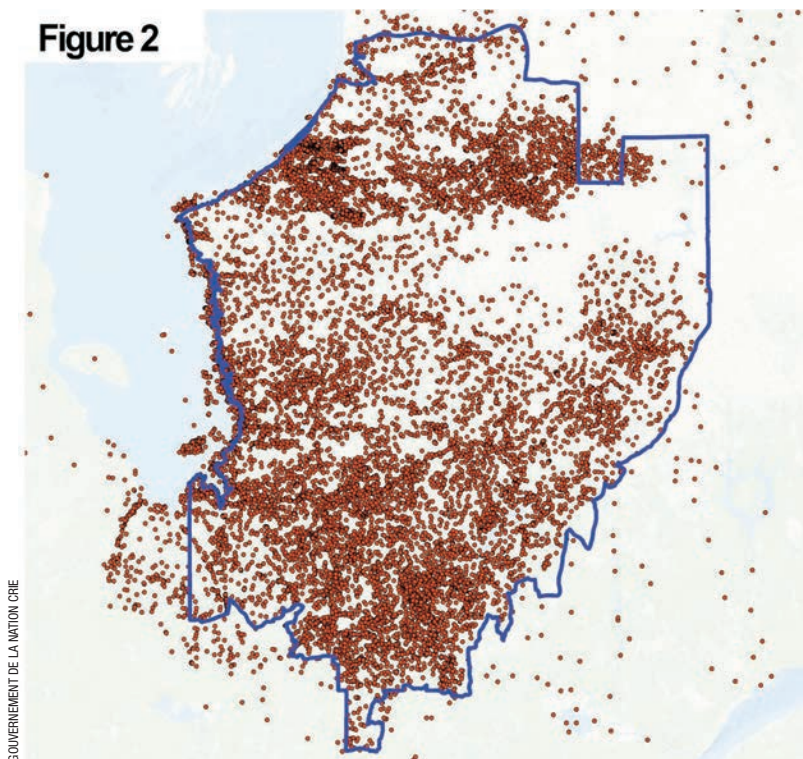
La Nation crie n'est pas opposée au développement. Elle s'implique dans des activités économiques prospères et diversifiées. Toutefois, il est primordial que le développement tienne compte des intérêts, des besoins et des valeurs des Eeyou/Eenou. Le développement doit être balancé afin d'assurer la pérennité de la culture pour les générations futures et une économie durable. C'est pour cette raison qu'au fil des dernières décennies, la Nation crie s'est positionnée de façon à jouer un rôle important dans la gouvernance du territoire.

Les ententes et la gouvernance

La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) (1975) a été signée par la Nation crie, les Inuits (Nunavik), les gouvernements du Canada et du Québec ainsi qu'Hydro-Québec. Elle constitue le fondement des droits des Cris et exprime notamment leur droit à l'autonomie gouvernementale. La CBJNQ traite de responsabilités relatives, entre autres, à la gouvernance, la culture, la santé, l'éducation, la justice, la police, l'environnement, le développement communautaire et économique. Depuis 1975, la CBJNQ a été amendée et bonifiée par vingt-quatre ententes supplémentaires, chacune renforçant les responsabilités et l'implication de la Nation crie dans la gestion territoriale. Par ces ententes, la Nation crie a ouvert la voie à un partenariat de nation à nation entre elle et le Québec.

La CBJNQ établit également le régime des terres qui divise le territoire en terres de catégorie I, II et III (figure 1). Les terres de catégorie I sont à l'usage exclusif de chaque Première Nation, qui assure entièrement leur gouvernance. La gouvernance des terres de catégorie II et III, qui font partie du domaine de l'État, a été précisée par l'Entente sur la gouvernance du territoire

Figure 2



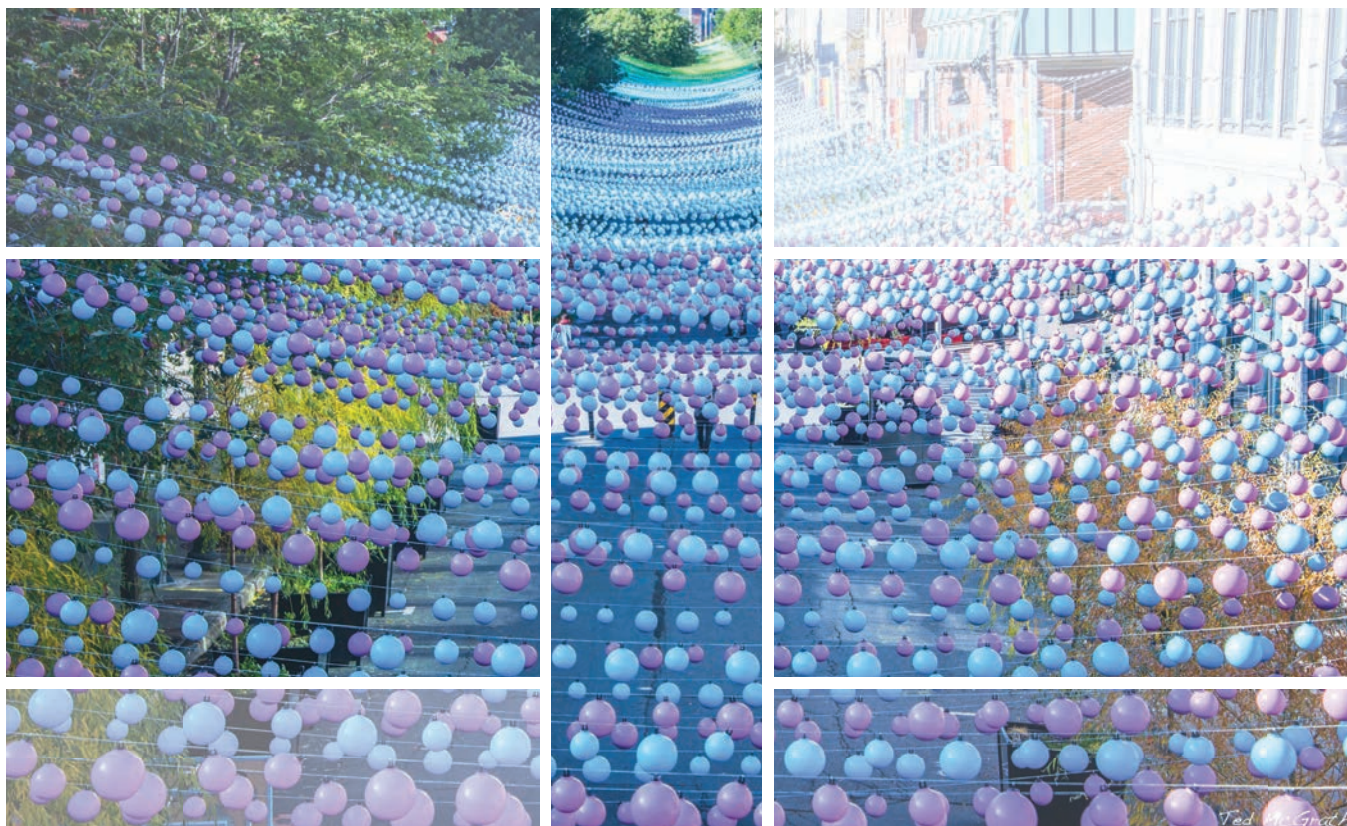
GOUVERNEMENT DE LA NATION CRIE

Cartographie des noms et lieux cris

Eeyou Istchee Baie-James (2012). Cette entente permet la prise de nouvelles responsabilités en matière de gestion municipale. Le Gouvernement de la Nation crie (GNC), entité administrative du Grand Conseil des Cris, peut exercer, sur les terres de catégorie II, des compétences, des pouvoirs et des fonctions attribués aux municipalités locales et régionales. En ce qui concerne les terres de catégorie III, c'est le Gouvernement régional Eeyou Istchee Baie-James (GREIBJ), anciennement la municipalité de Baie-James, qui peut exercer ces mêmes compétences, pouvoirs et fonctions. Le conseil du GREIBJ est composé d'élus cris et jamésiens en nombre égal. À ce jour, il n'y a aucun document de planification régionale applicable sur les terres de catégorie II ou III. Si, par exemple, le GNC décidait d'exercer des compétences en vertu de la LAU pour les terres de catégorie II, il faudrait adapter les outils à cause de ce contexte territorial particulier. Il faut mentionner que les terres de catégories II et III font partie du domaine de l'État. En ce sens, l'Eeyou Planning Commission, une commission d'aménagement crie, a entrepris des travaux afin d'initier une réflexion sur les besoins en matière de gestion territoriale et des ressources, une réflexion intéressante qui aidera certainement à déterminer les outils à mettre en place dans le futur.

En vertu de l'Accord sur les revendications territoriales concernant la région marine d'Eeyou, les Cris exercent également des responsabilités en matière d'aménagement pour ce secteur de la Baie-James. Pour eux, Eeyou Istchee n'a pas de division. Pour cette raison, dans le contexte de travaux de réflexion portant sur la planification territoriale, l'ensemble du territoire traditionnel doit être pris en compte. Une collaboration entre les diverses entités de gouvernance est donc nécessaire afin de favoriser le partage de ces réflexions. ✨

Sarah-Anne Brochu-Hébert, urbaniste, est conseillère en aménagement du territoire pour le Gouvernement de la nation crie.



La ville pour tous

La «ville pour tous» est un sujet inspirant, mais très vaste, et qui peut être abordé sous différents angles. Au printemps 2012, *Urbanité* publie le dossier «Milieux accessibles» en orientant la réflexion sur l'accessibilité universelle. À l'automne 2019, *Urbanité* récidive avec un dossier traitant également de l'inclusion, soit «Diversité, culture et urbanisme», et s'attarde cette fois-ci à la diversité ethnoculturelle. Pour le présent dossier, nous avons choisi l'angle de la découverte de clientèles méconnues ou oubliées de nos réflexions urbanistiques. L'audace de faire une incursion en territoire inconnu a servi de prémisses de base pour ce dossier.

La ville pour tous se décline au gré des saisons et au gré de l'heure de la journée. Elle se présente aussi au gré des grandes périodes de la vie, de la pluralité des modes de vie et de l'acceptation des différences. Et dans une perspective actualisée et pleinement consciente, au gré des écosystèmes.

Dans le cadre du présent dossier, nous avons eu la chance d'échanger avec des personnes passionnées qui nous ont fait part de leurs visions de la ville pour tous. C'est à travers le droit à la vie nocturne, de la relation des adolescents et adolescentes à l'espace urbain, des études de cas et autres bonnes pratiques portant sur l'accessibilité universelle que vous découvrirez cette vaste thématique. Finalement, nous nous attardons à la place des animaux dans nos écosystèmes urbains fragilisés en les incluant également à part entière dans l'expression du «pour tous».

Diminution des disparités sociales et de la stigmatisation ainsi que protection de nos milieux naturels urbains doivent-ils, aujourd'hui plus que jamais, cheminer main dans la main? La ville pour tous peut-elle, sous cette forme, contribuer à une transition socio-écologique réussie?

Bonne lecture! ✨

» ALEX MORRIER ET SYLVIE BARRIAULT, urbanistes

La ville (nocturne) pour tous : aménager le temps

MTL 24/24 est un organisme sans but lucratif qui analyse, structure et anime la vie nocturne à Montréal. À l'hiver 2020, il a mené des consultations avec des usagers de la vie nocturne afin d'identifier les impacts de la pandémie de COVID-19 sur les pratiques nocturnes, de mettre en lumière des problématiques en lien avec la vie nocturne et d'élaborer des solutions pour y remédier. Octroyé par la Ville de Montréal, le mandat de consultation a largement dépassé les discussions sur les conflits d'usage et a offert des données probantes aux décideurs soucieux d'offrir à la nuit le cadre politique nécessaire à son plein déploiement. Les résultats montrent que l'élaboration d'un canevas pour la vie nocturne doit nécessairement tenir compte de deux dimensions interreliées : 1) le soutien au développement d'une citoyenneté nocturne, d'un droit à la ville nocturne, qui reconnaît et respecte la variété des usages ; et 2) l'inscription du temps comme dimension transversale de la politique culturelle et des politiques d'urbanisme et de mobilité.

» JONATHAN ROULEAU
» SAMI GHZALA
» MATHIEU GRONDIN

Temps sociaux : un droit à la nuit à géométrie variable

MTL 24/24 a mené cinq groupes de discussion thématique avec des usagers de la vie nocturne, des artistes, des communautés 2SLGBTQ+, des étudiants et des résidents des quartiers centraux. Cette activité de consultation avait pour but de mieux comprendre les usages et besoins en matière de vie nocturne, tant sur le plan culturel qu'économique. Les discussions ont fait émerger des problématiques qui concourent à l'érosion du « droit à la nuit¹ », notamment les préjugés sur la nuit, la désuétude du règlement sur le bruit et les enjeux de discrimination.

« La nuit est culturelle, et non uniquement festive »

– Usager étudiant de la vie nocturne

Les tabous, préjugés, stéréotypes et une longue tradition de méfiance envers la nuit perdurent à Montréal. S'il y a bel et bien une dimension festive à la nuit, on ne peut s'y limiter : la nuit est un lieu politique autorisant différentes formes de sociabilité, et non uniquement un lieu d'excès où tout est permis. La nuit est un champ polysémique,

qui n'est pas que la prolongation du jour, mais qui constitue à la fois un temps et un espace d'innovation et d'expérimentation alimenté par la collaboration.

Cette méconnaissance des nuits urbaines peut se traduire en volonté de cantonner les expressions culturelles nocturnes à des espaces centralisés, policés, voire aseptisés, au détriment de la création d'espaces mixtes, inclusifs et variés dans les différents quartiers de la ville. Des participants aux cinq groupes de discussion ont souligné les tabous qui entourent le monde nocturne, et reconnu qu'un travail d'éducation relatif à la nuit devrait être mené par la Ville et par certaines organisations qui en bénéficient et en dépendent.

Les enjeux liés aux heures de fonctionnement des bars représentent probablement la dimension la plus connue du droit à la nuit à Montréal. La fermeture des bars et boîtes de nuit à trois heures du matin entraîne un afflux et une concentration de noctambules dans l'espace public ainsi que dans le réseau de transport



JESS FREA, CC BY-NC-SA 4.0

« Montréal est une ville intolérante au bruit »

– Usager de la vie nocturne

¹ Le géographe Luc Gwiadzinski se demande si les citoyens nocturnes peuvent revendiquer les mêmes droits et services que leurs homologues diurnes, esquissant au passage une critique du manque de gouvernance nocturne de la ville (« La nuit comme objet d'étude », 2020).

public. Ce phénomène peut créer débordements et problèmes de bruit. La gestion du bruit est non seulement complexifiée par l'heure de fermeture actuelle des bars, mais également par un règlement sur le bruit complexe et désuet ainsi que par l'absence de mécanismes de gouvernance efficaces pour gérer le bruit et faciliter le dialogue entre les parties prenantes.

La résolution des enjeux rattachés au bruit passe notamment par la modernisation du règlement sur le bruit à Montréal, la création d'une instance non policière chargée de le faire respecter et la création de zones où un niveau plus élevé de décibels pourrait être toléré.

Le concept du droit à la nuit va toutefois au-delà des enjeux liés aux heures de fonctionnement des établissements qui opèrent la nuit, et des nuisances qui en découlent. Il renvoie également à des réflexions sur les dimensions d'exclusion et de violence symboliques des nuits montréalaises.

La nuit n'échappe pas aux dynamiques de la discrimination, profondément enracinées dans les inégalités culturelles, linguistiques et historiques à Montréal, au Québec et au Canada.

Les discussions font état de plusieurs éléments qui limitent l'accessibilité aux lieux composant les nuits montréalaises, notamment :

- Le manque de lieux de diffusion culturelle universellement accessibles ;
- Les politiques discriminatoires à l'entrée de certains établissements ;
- Le peu d'activités nocturnes dans les quartiers excentrés ;
- Un manque d'options en matière de transport en commun de nuit à Montréal, par exemple après la fermeture des bars, et particulièrement vers les quartiers excentrés.

Plusieurs artistes, créateurs ou travailleurs culturels soulignent également que certaines scènes musicales alternatives ou émergentes, notamment les scènes de musique électronique, souffrent d'une perception négative. Ces scènes sont associées à la débauche et à la consommation de stupéfiants, alors qu'elles sont plutôt une culture qui se vit à travers le lien social tout en participant au rayonnement de la métropole. Elles subissent une présence et une

« Les personnes noires ne sont pas incluses dans la vie nocturne à Montréal »

– *Usager queer*

répression policière accrue qui les empêchent d'exister à leur plein potentiel.

Les organisateurs d'événements sont, quant à eux, confrontés à des embûches administratives récurrentes liées à l'obtention de permis d'alcool ou à la tenue d'événements dans l'espace public. À cela

s'ajoute un manque grandissant d'espaces adaptés aux besoins des petits organisateurs indépendants, ce qui en pousse plusieurs vers des espaces non réglementaires et moins sécuritaires – c'est-à-dire des lieux sans permis d'alcool, sorties de secours, toilettes, et parfois en surcapacité.



JESS REVA, CC BY-NC-SA 4.0

AU GRÉ DE L'HEURE DE LA JOURNÉE

« La vie nocturne à Montréal est concentrée dans certains quartiers »

– Usager de la nuit informelle

Des pistes d'action méritent d'être explorées pour répondre à ces problématiques : favoriser la réalisation d'activités pilotes dans les espaces urbains inoccupés et mobiliser les organisations de la société civile dans leur gestion et leur coordination, ainsi qu'inclure la dimension de la vie nocturne dans la réflexion entourant la lutte contre le racisme et les discriminations systémiques, pour ne nommer que celles-là.

Vers un cadre politique pour la nuit urbaine ?

L'action publique municipale en aménagement, gestion et promotion du territoire repose traditionnellement sur des dimensions spatiales. Bien qu'il constitue un aspect essentiel des dynamiques urbaines, l'aménagement du temps est une dimension qui a reçu peu d'attention.

Pourtant, ce levier d'aménagement et de développement ne requiert pas toujours la création de nouvelles politiques ou d'organes dédiés, tels que des bureaux du temps ou des maires de la nuit, comme à Lille ou à Prague. À l'heure où la Ville de Montréal a annoncé l'élaboration d'une première politique de la vie nocturne pour 2023, le défi sera de tenir compte de la dimension transversale de la nuit en l'arrimant aux visées de la politique culturelle et des politiques d'aménagement, d'urbanisme et de mobilité. Elles contiennent déjà, dans leurs visées ou leurs plans d'action, les traces et les potentiels



JESS REIA, CC BY-NC-SA 4.0

de la mise en temps du territoire, comme le Projet de ville du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

Cette articulation temporelle permet de valoriser les différents temps sociaux de la ville et des usages pluriels, qu'ils soient événementiels ou quotidiens, ordinaires ou extraordinaires, temporaires ou permanents, dans les quartiers centraux ou périphériques, tout en autorisant la mise sur pied d'initiatives portées par des acteurs de la société civile. Elle aspire ainsi à réunir des enjeux d'aménagement souvent séparés, soit l'espace et le temps, afin d'optimiser les potentialités.

Comme le temps n'est pas l'apanage d'un seul service municipal et qu'il est transversal par nature, il offre peut-être l'occasion de (re)façonner les dimensions sociales du territoire en instaurant un terrain favorable à l'émergence de nouveaux mécanismes d'appropriation, de protection, de promotion et de gouvernance de la vie nocturne. ✨

Jonathan Rouleau, membre du comité Vivre dans la nuit - MTL 24/24, candidat au doctorat, communication McGill. Sami Ghzala, membre du comité Santé, sécurité, inclusion et diversité - MTL 24/24, chargé de projet en participation citoyenne. Mathieu Grondin, directeur général - MTL 24/24.

Créer des espaces urbains destinés aux adolescents

Dans les villes telles qu'elles sont aménagées aujourd'hui, les adolescents ne profitent pas des espaces publics d'une façon uniforme. Jusqu'à l'âge de sept ans, garçons et filles utilisent l'équipement collectif, comme les terrains de jeu, mais la situation change lorsqu'ils atteignent l'âge de huit ans. Bien que les adolescents aient accès aux installations sportives, les espaces publics conçus pour eux sont rares. Architectes et urbanistes suédois ont étudié le phénomène et proposé des façons de répondre aux besoins de ces jeunes dans plusieurs pays.

» GEOFF DENTON
» MARIE-FRANCE STENDAHL

Depuis longtemps, la Suède s'inspire de stratégies d'aménagement urbain du monde entier. Durant les années d'après-guerre, l'aménagement de l'espace y a été influencé par un courant de pensée ayant pris naissance à Stockholm et axé sur le développement d'un État-providence fort et centré sur la famille. Cette approche a orienté une grande partie de l'aménagement en Suède jusqu'au début du nouveau millénaire. Or, depuis les années 2000, le rendement et la valeur économique sont devenus les nouvelles priorités à Stockholm et ailleurs.

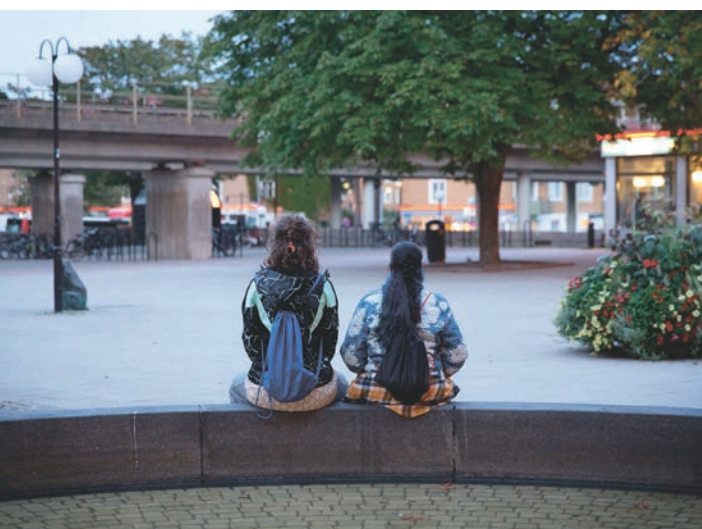
Parallèlement, nos sociétés ont subi ces dernières années des transformations rapides qui nous ont poussés à redéfinir notre façon de concevoir des espaces publics

durables et inclusifs. L'architecture traditionnelle a dû s'adapter pour élargir sa vision et faire appel à d'autres disciplines, comme l'anthropologie sociale. Cette diversification ainsi que la mise en œuvre de programmes de recherche permettent de mieux appréhender l'urbanisme et d'en concevoir une version qui soit plus inclusive pour l'avenir.

Une conception hors des sentiers battus

Le modèle scandinave a pour avantage d'offrir un accès à des fonds provenant des autorités locales. Ces dernières sont financées directement par l'impôt sur le revenu, particulièrement en Suède. Par conséquent, bien que les budgets des municipalités soient serrés, les occasions d'investir tant dans la sphère urbaine que dans la recherche de stratégies favorisant l'inclusivité des espaces publics sont tout de même propices.

Ce mode de financement a notamment permis de lancer une recherche et de promouvoir un processus de conception hors des sentiers battus. Il s'agit d'une démarche qui intègre une réflexion critique sur les utilisateurs actuels et leurs habitudes, et qui vise tout particulièrement à défier les normes en vigueur. Cette approche a été utilisée dans le cadre d'un programme de recherche portant sur les espaces destinés aux adolescents, un projet axé sur un groupe social exclu de la méthode traditionnelle d'aménagement urbain. Tout a commencé par un projet artistique, une pièce de théâtre mettant en scène deux adolescents à la fois limités et libérés par leur environnement urbain, et qui avait pour objectif d'établir un dialogue avec les politiciens, les urbanistes et d'autres intervenants locaux au sujet des espaces publics du point de vue des adolescents.



Places for girls, Stockholm, White Arkitekter en collaboration avec UngaTur, des adolescentes de la municipalité de Skärpnäck, des pédagogues de la municipalité de Skärpnäck. L'objectif du projet était de développer des méthodes pratiques pour une architecture équitable en donnant aux filles l'occasion de concevoir leur espace public idéal.

AU GRÉ DES GRANDES PÉRIODES DE VIE

La recherche sur les espaces destinés aux adolescents avait pour but de trouver des façons de concevoir des espaces plus équitables qui répondent aux besoins de tous. Les constats de la recherche sont sans équivoque : nous possédons peu de connaissances sur la façon de concevoir et d'aménager des espaces publics qui tiennent compte des besoins et des préférences des adolescents.

Afin d'en apprendre plus sur leurs besoins, des jeunes ont été invités à un atelier de création au cabinet White Arkitekter, durant lequel ils ont construit des maquettes à l'échelle 1/50 pour représenter un espace public conçu par et pour les adolescents. Les participants connaissaient très bien l'endroit choisi, mais l'utilisaient peu. L'exercice a mis en lumière le désir des jeunes d'avoir des espaces publics avec beaucoup de caractère et qui se distinguent par l'utilisation de couleurs et de formes ; qui intègrent des places assises face à face ; qui sont protégés de la pluie, du soleil et du vent ; qui permettent de voir sans nécessairement être vu ; qui procurent un sentiment d'intimité sans être oppressants et, surtout, qui laissent une empreinte dans leur ville.

Les planchistes à Malmö

Le projet *Skate Malmö*, en Suède, est un bon exemple d'aménagement urbain qui vise à répondre aux besoins des adolescents. Aujourd'hui, les bienfaits de la planche à roulettes en milieu urbain sont bien connus : sentiment d'appartenance communautaire, baisse de la criminalité et réduction des dommages causés aux espaces privés et publics. Cependant, cela n'a pas toujours été le cas. En effet, dans les années 1990, lorsque la culture de la planche à roulettes a commencé à se développer à Malmö, les planchistes étaient plutôt vus d'un mauvais œil. À cette époque, des amateurs de planche se réunissaient dans le stationnement souterrain d'un centre commercial à Malmö. Ils se sont faits de plus en plus nombreux et ont décidé de présenter à la Ville une demande d'aide financière destinée à soutenir les clubs de loisirs. À l'origine, les fonds étaient réservés

aux clubs de sport, comme le basket-ball, ou de jeu, comme Donjons et Dragons. Comme le groupe avait pris de l'ampleur et établi une relation avec la Ville, il a fini par obtenir un accès au terrain d'une école, puis a été invité à participer à la transformation d'une brasserie désaffectée en maison des jeunes. Le club de planche, aujourd'hui appelé « Bryggeriet » (qui signifie « la brasserie »), est administré par des planchistes, dont certains sont les fondateurs d'une entreprise de planches à roulettes.

Aujourd'hui, Bryggeriet et la Ville de Malmö travaillent en étroite collaboration. En effet, l'entreprise est chargée de la gestion des parcs de planche à roulettes de la ville dans le cadre d'un programme chapeauté par l'autorité responsable des rues et des parcs de Malmö. La Ville et les planchistes ont également mis sur pied « Skate Malmö », un partenariat qui vise à promouvoir les activités de planche à roulettes. Les administrateurs de Bryggeriet ont trouvé des lieux urbains qui pouvaient servir aux planchistes. À l'aide de leurs connaissances en matière de construction de parcs, ils ont réussi à convertir ces endroits en espaces pour faire de la planche.

Ce projet de création d'espaces publics issu d'une initiative d'adolescents a été encouragé et soutenu grâce au financement municipal. Cependant, même lorsque les autorités locales disposent des fonds nécessaires à la réalisation de tels projets, il arrive que les principes de bonne gouvernance traditionnelle ne favorisent pas la créativité des adolescents, qui se sentent alors exclus du processus.

Une approche diffusée à l'international

Depuis les quinze dernières années, le cabinet White Arkitekter œuvre à bâtir des ponts avec d'autres pays. Fort de son succès en Scandinavie, il a voulu partager son savoir et acquérir de nouvelles connaissances à l'étranger, notamment à Londres, et y proposer une approche qui préconise l'urbanisme autant que l'architecture pour rehausser les espaces publics. Plutôt que de considérer chaque bâtiment individuelle-

ment, cette approche est axée sur l'aménagement de quartiers où la conception des espaces publics et les investissements connexes rivalisent avec ceux de l'architecture environnante.

À Londres, force est de constater que l'aménagement suit un processus différent, qui dépend surtout de l'investissement privé, étant ainsi moins tributaire des principes de gouvernance et de l'aide financière des autorités locales. Par le passé, cette façon de procéder s'est traduite par un manque d'espaces publics inclusifs et de qualité. Les processus d'aménagement ont été élaborés de manière que tous les aspects de l'accessibilité urbaine et de la valeur sociale soient intégrés aux initiatives privées, mais les résultats tardent à se concrétiser. Les bonnes intentions de départ disparaissent souvent à mesure que le processus d'aménagement avance, ou les promesses ne peuvent être tenues qu'une fois les projets menés à terme.

Sur une note positive, les parties prenantes et les organismes à l'échelle locale, appuyés par la Greater London Authority, font preuve d'une immense créativité et assurent une mobilisation de terrain. Par le fait même, ils contribuent à créer un environnement jeune, dynamique, animé et stimulant dans certains secteurs de Londres. Pourtant, ces initiatives risquent d'être insuffisantes si elles ne sont pas soutenues par une aide financière et des services de gestion de la part des autorités locales.

Londres est donc aux prises avec un manque d'investissement dans les espaces publics, mais des solutions sont mises en place pour y remédier. Le péage urbain et la contribution versée par les promoteurs, par exemple la taxe sur les infrastructures communautaires, assurent une rentrée de fonds qui sont utilisés par des associations de quartier pour améliorer les espaces publics et influencer petit à petit la sphère publique urbaine.

Un appel à la collaboration, à la créativité, à l'élaboration de processus et à la gouvernance
Plus récemment, les architectes et urbanistes de la firme ont participé



ELLIOT SHEPPARD

Portrait d'un skateur dans le cadre d'une conception bottom-up d'aménagement urbain pour Hastings, au Royaume-Uni.

à un projet qui avait pour objectif d'aménager un réseau d'infrastructures et de parcs publics dans le quartier Namur-Hippodrome à Montréal. Le mandat donné par la Ville consistait à élaborer un plan directeur qui profiterait aux collectivités avoisinantes et qui répondrait aux besoins des adolescents.

« ...la création de villes inclusives pour les personnes de tous âges nécessite une bonne dose de volonté, de mobilisation et de créativité. »

En collaboration avec la firme montréalaise Rayside Labossière, qui dirigeait les travaux, la démarche a permis de donner corps à un espace urbain inclusif. La proposition élaborée tient compte des besoins de la population locale, y compris des groupes minoritaires et des adolescents. Finalement, le cadre d'intervention recommandé encourage l'hétérogénéité et est susceptible d'évoluer pour s'adapter à divers besoins tout en favorisant la diversité et l'inclusion, notamment pour les jeunes en milieu urbain.

Ces expériences en Suède, au Royaume-Uni et au Québec démontrent que la création de villes inclusives pour les personnes de tous âges nécessite une bonne dose de volonté, de mobilisation et de créativité de la part des intervenants et doit pouvoir s'appuyer sur les autorités locales pour ce qui est des processus, de l'aide financière et des principes de bonne

gouvernance. La garantie d'un avenir durable pour nos villes sur le plan social repose non seulement sur des processus d'aménagement, mais aussi sur la collaboration de toutes les parties concernées et l'ouverture d'esprit nécessaire à la création d'espaces pour les adolescents et d'un milieu urbain entièrement inclusif. ✨

Geoff Denton est architecte et designer urbain, formé à l'Université de Sheffield au Royaume-Uni. Il a dirigé des projets de design urbain résidentiel, éducatif et à usage mixte au Royaume-Uni, en Scandinavie, en Europe et en Amérique du Nord. Il a rejoint White Arkitekter en 2011 et est aujourd'hui associé et membre du conseil d'administration. Basé à Stockholm, il travaille sur divers projets internationaux complexes, y compris des collaborations pour deux grands développements urbains durables à Montréal. Marie-France Stendahl est une architecte canadienne, diplômée de EPFL, l'École polytechnique fédérale de Lausanne, en Suisse, et compte plus de vingt ans d'expérience internationale. Elle est associée chez White, responsable du développement des affaires pour le marché canadien et industriel doctorant à l'Université de Lund en Suède. Elle est souvent invitée comme membre de jury et conférencière à plusieurs concours et lors de conférences de renom ; elle enseigne régulièrement à l'École d'architecture de l'Université de Lund en Suède.

Questionner le présent Imaginer le monde de demain Créer le futur

URBANISME / DESIGN URBAIN / ARCHITECTURE DE PAYSAGE / PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Dans une perspective de développement durable et de création de valeur pour nos partenaires et nos collectivités, nous développons des plans, stratégies, et solutions novatrices pour la mise en valeur des milieux urbains, naturels et du patrimoine.



planification-planning@wsp.com
wsp.com

L'intérêt de l'adolescence dans l'urbanisme

L'adolescence est une période marquée par des changements et la recherche constante d'autonomie – ce qui se reflète dans la mobilité des jeunes. L'objectif de l'étude présentée dans ce présent article était de mieux comprendre la manière dont les adolescents se déplacent dans la ville et les lieux fréquentés. Comme mentionné par Roger A. Hart, géographe, la sensibilisation de l'enfant et de l'adolescent à l'environnement, donc à la ville, est dynamique et évolue dans le temps¹.

» JULIE RIVARD, urbaniste

Il est donc pertinent d'intégrer ce type de population dans les interventions en aménagement qui pourraient avoir un impact sur son quotidien, notamment le déploiement du réseau scolaire à l'échelle métropolitaine, mais également à une échelle locale par l'aménagement des abords de l'école et l'apaisement de la circulation afin de favoriser le transport actif. Finalement, cette étude a mis en relief l'évolution rapide de la pratique du territoire par les adolescents et le manque de documentation en ce qui a trait à leur mobilité. D'autant plus que l'espace est un élément complexe et dynamique qui définit la ville comme un objet vivant en constante évolution.

Principaux facteurs d'influence

Les logiques de déplacement des adolescents, qui sont différentes des personnes des autres groupes d'âge, sont influencées par trois facteurs identifiés dans l'étude réalisée par Tracy E. McMillan², dont :

1. Les contraintes dans leur mobilité, dont l'influence parentale et les modes de transport disponibles ;
2. L'école, qui est un générateur de déplacements, donc un lieu central pour les adolescents ;
3. L'adolescence est une période de transition, marquée par plusieurs changements.

L'urbanisme et l'adolescence

Une étude a été réalisée dans le cadre du Projet sensibilisation aux études, à l'université et à la recherche (Projet SEUR) de l'Université de

Montréal qui visait à sensibiliser les jeunes aux études universitaires et à la recherche. Les chercheurs ont rencontré des jeunes de la quatrième et de la cinquième secondaire de l'école Père-Marquette à Rosemont-La Petite-Patrie. En décembre 2017, des ateliers de réflexion ont porté sur les divers enjeux en urbanisme, plus précisément sur la mobilité quotidienne. Parmi les activités proposées, il y avait la réalisation d'une carte mentale de leurs déplacements au secondaire et au primaire ainsi que l'identification des lieux fréquentés à l'aide d'une carte de l'île de Montréal.

Dès le début de l'exercice, un constat a émergé : les jeunes en avaient beaucoup à raconter sur leur quotidien, mais ils ne comprenaient pas forcément les concepts habituels en urbanisme. Un exercice de vulgarisation s'est révélé indispensable afin d'assurer la compréhension de tous et de favoriser leur contribution aux réflexions sur les enjeux en urbanisme. D'ailleurs, dans son processus de rédaction du Plan d'urbanisme et de mobilité, la Ville de Montréal a mis sur pied des vidéos à l'intention des jeunes pour les amener à s'intéresser et à s'impliquer dans la démarche, d'où l'importance d'adapter le message transmis.

La mise en œuvre de l'étude

Ayant comme objectif principal de comprendre la mobilité des adolescents d'aujourd'hui, il était nécessaire de les consulter tout en considérant que la mobilité évolue en fonction du contexte spatial et social. Cette analyse identifie les faits saillants de leur mobilité quotidienne ainsi que les changements

dans leurs déplacements du primaire au secondaire, dans un objectif de formulation de quelques recommandations pour les interventions en urbanisme.

Activité 1 : Carte mentale

Une carte mentale, concept élaboré par Kevin Lynch, a été demandée lors des ateliers afin de pouvoir observer une représentation de leur environnement. Seuls les éléments clés et de grande importance seront dessinés, de sorte que l'analyse soit davantage qualitative. Une première carte mentale a été dressée pour représenter leurs déplacements au secondaire, alors qu'une deuxième a été sollicitée, cette fois pour les déplacements lorsqu'ils étaient au primaire.

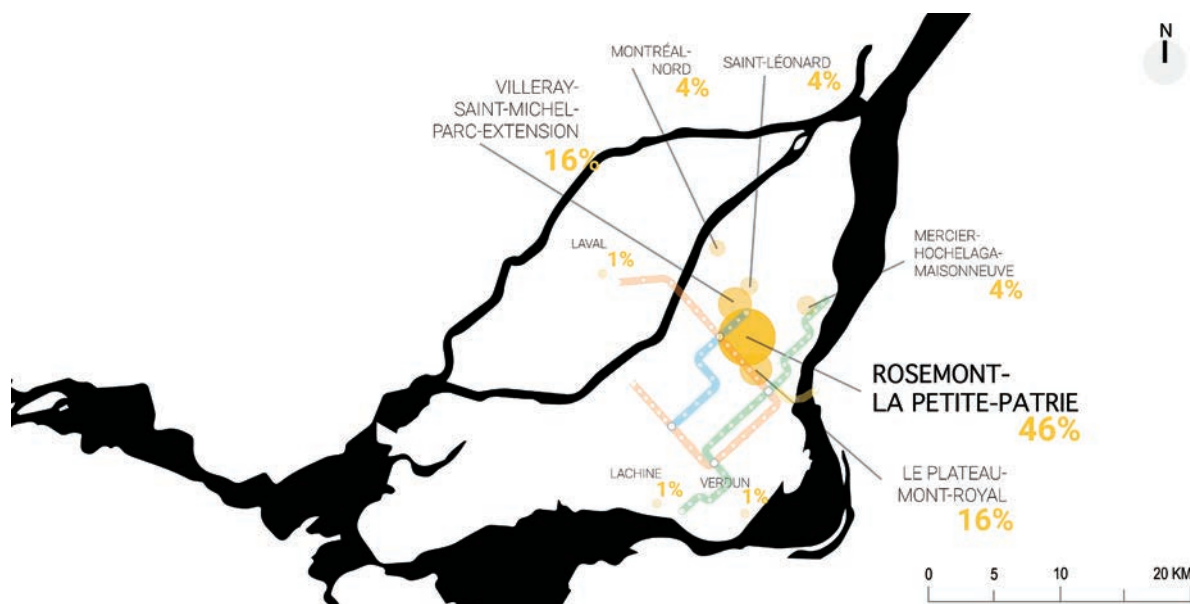
Activité 2 : Carte des activités quotidiennes

La deuxième activité a permis aux adolescents de représenter sur une carte de l'île de Montréal les endroits fréquentés et les raisons pour lesquelles ils y vont. Cette activité a révélé que seulement la moitié des adolescents consultés habitent le même arrondissement que l'école qu'ils fréquentent. L'école Père-Marquette offre un programme d'éducation intermédiaire (PEI) depuis septembre 2012, occasionnant ainsi un rayon plus étendu de la provenance des étudiants. Or, les écrits identifient que de plus en plus de parents sélectionnent l'école pour l'offre de celle-ci et sa réputation, et non plus nécessairement pour son emplacement³. Ainsi, il importe de considérer les déplacements des adolescents sur une échelle comparable à celle des parents, soit sous l'angle métropo-

1 HART, Roger A. *Children's experience of place*, New York, Irvington Publishers (distribué par Halsted Press, Toronto), 1979.

2 MCMILLAN, Tracy E. « Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research », *Journal of Planning Literature*, vol. 19, 2005.

3 TORRES, J. *L'enfant et la ville. Aménager pour grandir ensemble*, 2009.



litain. Le rapport à l'école évolue et s'inscrit davantage dans des aires de marché d'une centralité; l'accessibilité en transport en commun devient donc un facteur important en raison de l'éloignement des écoles par rapport au lieu de résidence.

Faits saillants

Présentée sous forme de tableau, l'analyse aborde les faits saillants en fonction de variables observées lors des deux activités réalisées avec les adolescents.

La comparaison de cette étude aux écrits de chercheurs, tels que Roger A. Hart et Tracy E. McMillan, a mis en lumière une limite importante occasionnée par la complexité de la mobilité adolescente et, par conséquent, plusieurs concordances et discordances. La grande limite est le manque d'information du point de vue de la mobilité des parents. Une étude réalisée par Florence Huguenin-Richard montre que pour bien comprendre la mobilité des jeunes, il faut forcément s'intéresser à celle des parents, car les comportements des parents influent sur le comportement de leurs enfants. D'ailleurs, les écrits ont révélé l'importance de l'influence du contexte social et spatial sur la mobilité adolescente, en intégrant les facteurs identifiés dans l'étude de Florence Huguenin-Richard :

Faits saillants de la mobilité des adolescents

Lieu d'origine / destination	L'école est au centre de la routine de la mobilité des participants.
Modes de déplacement	Transport en commun pour la majorité, et une minorité en transport actif.
Formes d'accompagnement	Indépendance pour une grande partie de leur mobilité quotidienne, mais les amis accompagnateurs sont très présents dans leurs activités.
Différences entre le primaire et le secondaire	L'école est centrale, dans les deux cas, mais la distance est plus grande par rapport au lieu de résidence au secondaire. Une mobilité basée sur le transport en commun au secondaire. Accompagnement des parents au primaire, davantage d'indépendance au secondaire.

la morphologie urbaine, le contexte social, l'accessibilité des transports en commun, la perception des parents et l'aménagement de la rue⁴.

Recommandations

En assurant une complémentarité et une accessibilité par les transports collectifs, la planification de la programmation des écoles secondaires pourrait s'axer davantage sur la complémentarité de l'offre au lieu de favoriser un contexte de concurrence. La contribution des jeunes dans la planification du territoire mérite d'être valorisée, ce qui permettra de répondre à

leurs besoins réels. Lors de l'animation des ateliers, nous avons constaté l'importance de vulgariser le contenu et d'organiser les ateliers de réflexion sous forme plus ludique pour retenir l'attention des participants. L'organisation de plusieurs activités permettrait également de parer à toute éventualité et de s'adapter au groupe selon sa réceptivité. ✨

Julie Rivard est urbaniste et détentriche d'un baccalauréat en urbanisme de l'Université de Montréal. Au cours de son programme universitaire, Julie s'implique dans le comité organisateur de l'exposition des finissants ainsi que dans le projet de sensibilisation aux études, à l'université et à la recherche (SEUR). Elle occupe actuellement le poste de conseillère en urbanisme à la Ville de La Prairie.

4 HUGUENIN-RICHARD, Florence. « La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue. Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements », *Enfances, Familles, Générations*, n° 12, printemps 2010, p. 66-87.

SWAN

Un outil de dialogue pour favoriser l'accessibilité de l'espace urbain

Ce que plusieurs personnes tiennent pour acquis peut très bien représenter une épreuve quotidienne pour d'autres. Être en mesure de s'approprier l'espace urbain n'est pas toujours aisé pour l'ensemble des citoyens. Prendre connaissance des différents obstacles que rencontrent les personnes ayant des incapacités pour améliorer la planification des villes, c'est ce que permet l'outil SWAN.

» STÉPHANIE GAMACHE
» FRANÇOIS ROUTHIER
» ATIYA MAHMOOD
» W. BEN MORTENSON

Un bateau pavé, un trottoir, une intersection peuvent tous devenir des obstacles à la réalisation des activités quotidiennes de personnes ayant des incapacités variées. Que ce soit pour se rendre à l'épicerie, à la pharmacie, au bureau d'arrondissement ou aux destinations culturelles des villes, un seul obstacle peut faire toute la différence.

Imaginez si vous étiez en fauteuil roulant et vouliez traverser la rue, mais que le temps qui vous était imparti n'était pas suffisant pour vous permettre :

- de descendre le bateau pavé de façon sécuritaire parce que la pente est abrupte ;

- de vous laisser un peu de temps avant de vous engager pour vous assurer d'être bien vu ;
- d'être capable de réaliser des prouesses pour surmonter l'écart qui s'est créé entre le pavage de la rue et le trottoir avec les changements de saisons.

Comment s'y prendre pour rester en sécurité dans un tel contexte ?

Si vous étiez une personne sourde, il faudrait que votre attention soit à son maximum pour assurer votre sécurité lorsque vous traversez une intersection. Comment devriez-vous procéder s'il n'y a pas de signalisation pour que les conducteurs soient plus attentifs, vous voient, et que vous les voyiez pour en savoir plus sur leurs intentions ?

Imaginez-vous à un âge avancé, alors que votre capacité à encoder

l'information commence à s'évader. Si vous vivez dans un environnement connu depuis longtemps, il n'y a pas de problème, votre cerveau ne vous fait pas défaut pour les souvenirs plus anciens. Mais qu'advierait-il si vous vous retrouviez dans un nouveau milieu ? Et si vous commenciez à perdre un peu de masse musculaire dans vos jambes et que votre équilibre était instable, comment votre expérience de marche serait-elle modifiée ?

Ces scénarios ne sont que des exemples, mais ces situations problématiques lors des déplacements des personnes ayant des incapacités sont bel et bien vécues et peuvent créer des situations de handicap importantes. L'aménagement du territoire est une expertise vaste, mais la connaissance de l'ensemble des enjeux vécus par les personnes présentant des incapacités l'est



Les aménagements pour piétons peu accueillants incitent à la cohabitation risquée sur les pistes cyclables, ces aménagements étant souvent préférés.

également. Qui de mieux placé pour transmettre leur expérience des obstacles rencontrés dans leurs déplacements extérieurs que les personnes ayant des incapacités elles-mêmes? Ces personnes rencontrent des barrières à une mobilité sécuritaire et autonome et courent plus de risques de blessures non intentionnelles (par exemple lors de chutes) et d'expérience d'isolement¹, alors il s'avère pertinent d'apprendre à mieux connaître leurs enjeux face à la mobilité dans leur contexte de vie.

Un outil pour évaluer les limites de l'environnement

Le processus de consultation de ces personnes peut paraître long, complexe, et il n'est pas toujours simple de savoir comment s'y prendre ou par où commencer. Selon nos expériences, ces exercices de partage en valent la peine et peuvent fournir des informations extrêmement riches permettant de mieux répondre aux besoins des citoyens dans un contexte donné. Une solution d'aménagement peut très bien convenir dans un milieu et ne pas être appropriée dans un autre. Afin de structurer ce type d'exercice consultatif, une chercheuse de la Simon Fraser University à Vancouver, la docteure Atiya Mahmood, a développé un outil d'évaluation auto-administré de l'environnement physique favorisant ce processus. Il s'agit du Stakeholders' Walkability/Wheelability Audit in Neighbourhoods (SWAN). Cet audit environnemental doit être rempli par les utilisateurs de l'environnement présentant des incapacités afin d'évaluer les aspects objectifs et subjectifs de segments de rue d'un quartier influençant la mobilité et la participation sociale². L'outil SWAN existe déjà pour une population âgée, et



ÉQUIPE DE RECHERCHE DE FRANÇOIS ROUTHIER

Les boutons d'appel de feux de signalisation sont parfois difficilement atteignables en raison de leur hauteur ainsi que du positionnement du poteau par rapport à la pente du bateau pavé et l'espace de dégagement avec le trottoir.

une version est également disponible pour les personnes ayant des incapacités motrices³. La cueillette de données à l'aide de cet outil inclut une évaluation objective de la présence ou de l'absence de caractéristiques de l'environnement, une évaluation subjective de la qualité de l'environnement ainsi qu'une évaluation contextuelle basée sur des questions ouvertes focalisant sur la perception de l'individu⁴. L'équipe de recherche développe et valide une nouvelle version de cet outil qui s'adresse aux personnes présentant des limitations motrices ou une démence, ainsi qu'aux personnes sourdes ou malentendantes. Un outil pour les gens présentant des déficiences visuelles sera développé dans une phase subséquente.

Valider l'outil auprès de groupes ciblés dans des milieux urbains

En partenariat avec la Ville de Québec, les organismes communautaires œuvrant auprès de groupes

ciblés et des professionnels de la santé, nous nous affairons à poursuivre la même démarche que l'équipe de recherche de Vancouver afin de valider la version francophone de l'outil. Quatre intersections seront identifiées en collaboration avec les partenaires du projet afin de réaliser les évaluations avec les participants (cinq personnes présentant une démence, dix personnes sourdes ou malentendantes et dix personnes à mobilité réduite évalueront chacune une intersection). Ces gens seront formés pour utiliser l'outil SWAN (inclusivemap.ca/fr/?s=SWAN) et seront accompagnés par un professionnel de recherche lors de leur visite de l'intersection afin de recueillir les données de recherche sur la validation de l'outil. L'objectif est de rendre cet outil utilisable par les citoyens de façon autonome. Ceci ne nécessiterait donc pas que les aménagistes participent à la collecte de données; cependant,

- Giudice, N., & Legge, G. (2008). Blind Navigation and the Role of Technology (p. 479-500). <https://doi.org/10.1002/9780470379424.ch25>; Kunz, A., Miesenberger, K., Zeng, L., & Weber, G. (2018). Virtual Navigation Environment for Blind and Low Vision People. Dans K. Miesenberger & G. Kouroupetroglou (Eds.), *Computers Helping People with Special Needs* (p. 114-122). Springer International Publishing. doi.org/10.1007/978-3-319-94274-2_17; Liebergesell, N., Vermeersch, P.-W., & Heylighen, A. (2019). Through the eyes of a deaf architect: Reconsidering conventional critiques of vision-centered architecture. *The Senses and Society*, 14(1), 46-62. doi.org/10.1080/17458927.2019.1569349.
- Mahmood, A., O'Dea, E., Bigonnesse, C., Labbe, D., Mahal, T., Qureshi, M., & Mortenson, W. B. (2019). Stakeholders Walkability/Wheelability Audit in Neighbourhoods (SWAN): User-led audit and photographic documentation in Canada. *Disability & Society*, 35(6), 902-925. doi.org/10.1080/09687599.2019.1649127; Routhier, F., Mortenson, W. B., Demers, L., Mahmood, A., Chaudhury, H., Martin Ginis, K. A., & Miller, W. C. (2019). Mobility and Participation of People With Disabilities Using Mobility Assistive Technologies: Protocol for a Mixed-Methods Study. *JMIR Research Protocols*, 8(4), e12089. doi.org/10.2196/12089.
- Mahmood, A., O'Dea, E., Bigonnesse, C., Labbe, D., Mahal, T., Qureshi, M., & Mortenson, W. B. (2019). Stakeholders Walkability/Wheelability Audit in Neighbourhoods (SWAN): User-led audit and photographic documentation in Canada. *Disability & Society*, 35(6), 902-925. doi.org/10.1080/09687599.2019.1649127.
- Mahmood, A., O'Dea, E., Bigonnesse, C., Labbe, D., Mahal, T., Qureshi, M., & Mortenson, W. B. (2019). Stakeholders Walkability/Wheelability Audit in Neighbourhoods (SWAN): User-led audit and photographic documentation in Canada. *Disability & Society*, 35(6), 902-925. <https://doi.org/10.1080/09687599.2019.1649127>; Routhier, F., Mortenson, W. B., Demers, L., Mahmood, A., Chaudhury, H., Martin Ginis, K. A., & Miller, W. C. (2019). Mobility and Participation of People With Disabilities Using Mobility Assistive Technologies: Protocol for a Mixed-Methods Study. *JMIR Research Protocols*, 8(4), e12089. doi.org/10.2196/12089.

AU GRÉ DES DIFFÉRENCES

L'exercice pourrait également être intéressant pour eux. Dans de tels cas, la combinaison des observations du vécu expérientiel et de l'expérience personnelle des professionnels pourrait s'avérer instructive. Les résultats obtenus faciliteront la compréhension des enjeux vécus par les personnes ayant des limitations et orienteront la recherche de solutions et d'améliorations des pratiques.

L'outil génère deux scores :

- 1) le score objectif (avec des questions oui/non pour lesquelles un score de 1 est accordé aux facilitateurs et un score de 0 est accordé aux obstacles identifiés) ;
- 2) le score subjectif (sur une échelle d'évaluation à cinq niveaux [1=faible, 5=excellent]).

L'outil inclut également un formulaire d'observation secondaire permettant de noter les impressions et les observations de l'utilisateur. Toutes les données recueillies seront mises en commun et un portrait des obstacles et facilitateurs rencontrés pourra être peint, mettant en valeur l'individualité des besoins et des expériences de chacun, tout en permettant d'identifier les points de convergence. Lorsque les nouvelles versions de l'outil SWAN seront validées, elles seront disponibles, tout comme les résultats obtenus dans le cadre de l'étude.



Dans certaines situations, se déplacer sur les trottoirs est un réel défi en raison des surfaces accidentées, des obstacles permanents comme les poteaux et ceux temporaires comme les poubelles.

ÉQUIPE DE RECHERCHE DE FRANÇOIS ROUTHIER

Un outil pour comprendre les besoins et influencer les actions

L'outil SWAN est un outil parmi d'autres pour recueillir l'impression et les préoccupations des utilisateurs. Par exemple, des marches exploratoires ont également été utilisées pour recueillir de l'information similaire, mais l'outil SWAN fournit une structure additionnelle pour une évaluation plus rigoureuse d'une intersection donnée. Il nécessite toutefois plus de temps, surtout si les utilisateurs et le personnel de la municipalité utilisent l'outil en collaboration. Il est nécessaire de disposer d'un large échantillon d'utilisateurs pour obtenir une vision plus complète des obstacles rencontrés. Il est donc important d'inclure des personnes présentant une grande variété de types et de niveaux d'incapacité lors de la collecte des données.

Dès lors, l'outil SWAN peut fournir des informations cruciales et pertinentes pour la revendication de changements aux environnements bâtis et engager les personnes concernées à titre de partenaires informés dans la prise de décision reliée à la planification du territoire.

Ainsi, cette démarche peut permettre aux individus, aux organisations de défense de droits des personnes présentant des incapacités ou tout

autre regroupement d'ouvrir un dialogue avec la municipalité afin d'échanger sur les expériences de l'utilisation des infrastructures piétonnières. Cette démarche favorise l'autodétermination des personnes en leur donnant une voix, une capacité d'influencer positivement leur milieu de vie. Par la même occasion, la municipalité et les urbanistes/aménagistes peuvent en apprendre plus sur l'utilisation du territoire, les freins à son appropriation ainsi que les avantages que ce dernier renferme. ✨

Stéphanie Gamache est ergothérapeute et coordonnatrice de recherche. Ses études de maîtrise et doctorales ont porté sur l'accessibilité des environnements publics et de la voirie pour les personnes présentant des incapacités. Elle a complété un post-doctorat en aménagement du territoire sur les évaluations d'impact sur la santé des projets d'aménagement. François Routhier est professeur titulaire au Département de réadaptation de l'Université Laval, chercheur régulier au Centre de recherche en réadaptation et intégration sociale du CIUSSS-CN, responsable de l'équipe Participation sociale et villes inclusives, et codirecteur scientifique de l'initiative intersectorielle Société inclusive. Atiya Mahmood est professeure agrégée au Département de gérontologie de l'Université Simon Fraser. Elle est titulaire d'un doctorat en architecture/environnement/comportement. Sa formation porte sur la gérontologie environnementale, et ses recherches sont axées sur la santé et les environnements bâtis, avec un intérêt particulier pour les environnements de quartier. Elle est la créatrice principale de l'outil SWAN. W. Ben Mortenson est professeur agrégé au Département des sciences du travail et de l'ergothérapie de l'Université de la Colombie-Britannique. Il est également professeur associé à l'Université Simon Fraser et chercheur principal à ICORD. Ergothérapeute de formation, ses travaux portent sur le vieillissement, la participation sociale, la mesure des résultats et les technologies d'assistance.



Les terrasses influencent les déplacements et l'environnement sonore d'un milieu.

ÉQUIPE DE RECHERCHE DE FRANÇOIS ROUTHIER



Urbanisme participatif

Vos consultations en virtuel sont à portée de main!



Promotion exclusive pour les membres de l'OUQ

cocoriko.org/ouq

STL COMPAGNON

Un programme novateur qui aide les personnes à besoins particuliers à prendre l'autobus seules

En août 2021, la Société de transport de Laval (STL) lançait officiellement son programme STL Compagnon. Basé sur une application de guidage sur téléphone intelligent et conçu pour diminuer l'anxiété lors des déplacements en transport collectif, le programme s'adresse aux Lavallois de douze ans et plus vivant avec un trouble du spectre de l'autisme, une déficience intellectuelle légère ou un trouble du langage (dysphasie). Développé en collaboration avec les acteurs du milieu, il simplifie l'essai du transport collectif et encadre l'expérience des clients pour qui se déplacer seuls comporte des obstacles plus importants. En réduisant ainsi les sources d'anxiété, un plus grand nombre d'utilisateurs peuvent intégrer le transport en commun dans leurs habitudes de vie pour se rendre seuls à leur lieu de travail, à leur école ou à leurs rendez-vous médicaux, par exemple.

» MATHIEU LACOMBE

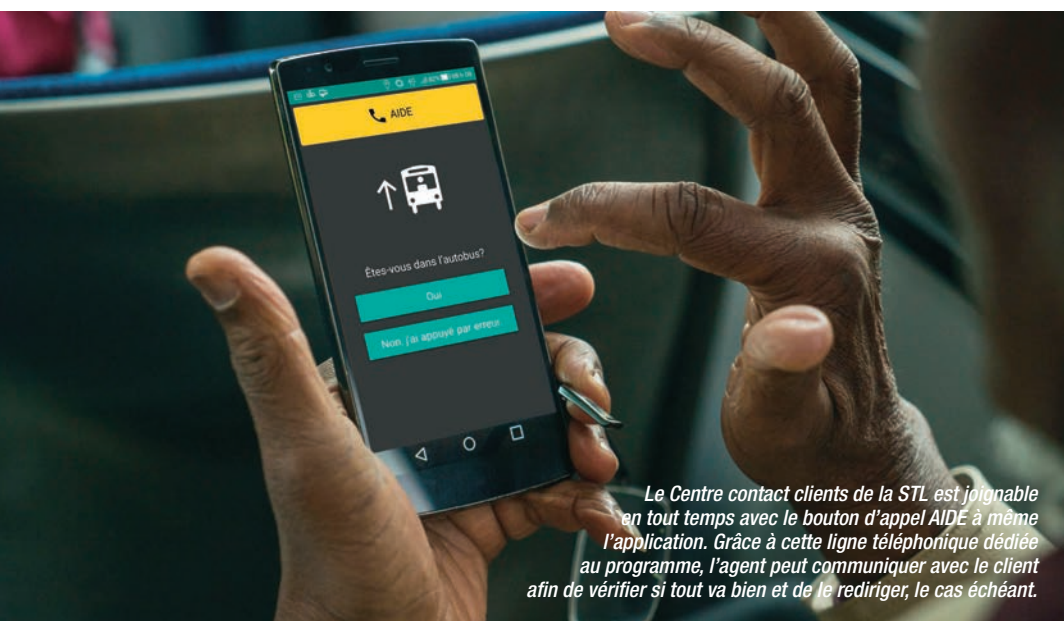
L'accès au service est encadré par des intervenants qui connaissent bien la clientèle cible et qui sont en mesure d'évaluer les capacités des candidats selon les critères d'admissibilité. Grâce à cette coopération soutenue, la STL démocratise son réseau régulier d'autobus auprès d'une clientèle qui ne l'aurait peut-être pas fréquenté autrement et offre, à ceux qui le souhaitent et qui en ont les capacités, une solution de rechange au transport adapté qui donne plus de flexibilité et de liberté.

Un programme personnalisé

Sur inscription seulement, les utilisateurs sont référés par des organismes partenaires : par exemple les deux centres de services scolaires de Laval et le CISSS de Laval (CISSSL). Ces organismes ont pour rôle d'identifier les candidats potentiels et d'évaluer leurs capacités selon les critères d'admissibilité établis par le programme, par exemple de savoir s'exprimer clairement, de connaître les codes de base de la route pour circuler et traverser aux bons endroits et de façon sécuritaire, etc. Pour le moment, la

STL accepte au maximum dix clients actifs en même temps, qui peuvent adhérer au programme pendant une période maximale de six mois. Mais souvent, les utilisateurs arrivent en quelques semaines à prendre l'autobus sans l'application, après seulement quelques essais. Cela confirme l'impact positif de l'application chez ces personnes, qui avaient souvent déjà les capacités de voyager seules en bus, mais qui considéraient l'exercice trop anxiogène. Ce sont d'ailleurs les usagers qui déterminent s'ils souhaitent arrêter le programme avant la fin, lorsqu'ils se sont appropriés les trajets et se sentent à l'aise de se déplacer en totale autonomie.

L'équipe de la Société planifie les parcours en fonction des besoins de déplacement de chaque utilisateur et y ajoute des directives précises et personnalisées. Il suffit ensuite aux usagers de démarrer le trajet choisi sur leur téléphone pour recevoir des consignes claires et précises, tant visuelles qu'auditives. Par exemple, des textes ou des pictogrammes simples, des photos et une carte leur indiqueront le chemin à prendre pour se rendre à leur arrêt. En suivant le décompte dans l'application, ils sauront facilement dans quel autobus monter et à quel arrêt descendre. L'utilisateur peut aussi recourir à la fonction de synthèse vocale qui l'avisera verbalement des étapes du voyage.



Le Centre contact clients de la STL est joignable en tout temps avec le bouton d'appel AIDE à même l'application. Grâce à cette ligne téléphonique dédiée au programme, l'agent peut communiquer avec le client afin de vérifier si tout va bien et de le rediriger, le cas échéant.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL

Lorsque l'application est activée, les agents du service à la clientèle de la STL veillent sur les déplacements grâce à un système de géolocalisation et d'alertes en cas de problématiques (client ne bouge pas, niveau de batterie sous 30 %, client hors parcours, etc.) et interviennent au besoin. Le Centre contact clients de la STL est joignable en tout temps avec le bouton d'appel AIDE à même l'application. Grâce à cette ligne téléphonique dédiée au programme, l'agent peut communiquer avec le client afin de vérifier si tout va bien et de le rediriger, le cas échéant.

Par ailleurs, le premier mois de transport est offert gratuitement à tous les participants au programme et la STL peut même prêter sans frais des téléphones intelligents à ceux qui en font la demande. Si l'utilisateur possède déjà un téléphone, mais n'a pas de forfait de données, une compensation financière de 25 \$ par mois est également possible. Notons que, pour le moment, l'application est disponible sur la plateforme Android seulement.

Déjà, pendant la période d'essai, le programme a reçu de nombreux commentaires positifs des clients, de leurs intervenants et de leurs familles, démontrant la pertinence et l'efficacité de tout le système mis en place pour les soutenir de manière aussi personnalisée. Quelques cohortes de candidats ont bénéficié du programme durant

sa première année de mise en service officielle, pour un total de treize utilisateurs.

Un projet original d'inspiration européenne

Ce projet original, conjuguant innovation technologique et inclusion sociale, a été inspiré par l'espagnole Mass Factory, qui avait développé un programme similaire regroupant plusieurs fonctionnalités de guidage, connu sous le nom de App & Town. L'application de guidage de la STL est d'ailleurs conçue à partir du fameux App & Town. La STL a pu profiter de l'expérience et de l'expertise de Mass Factory, qui a été une partenaire essentielle dès la genèse de son projet, pour l'adapter à ses besoins et son contexte. Encore aujourd'hui, Mass Factory continue d'accompagner la STL pour les mises à jour et autres ajustements de son application.

Au départ, le lancement de ce projet pilote avait été rendu possible grâce au financement du ministère des Transports du Québec, via le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP). Le projet pilote, qui a duré quelques années, a permis de mener des bancs d'essai et d'apporter les mises au point nécessaires.

Une entreprise reconnue pour son esprit innovant

Reconnue comme chef de file dans son industrie et comptant déjà plusieurs innovations à son actif,



SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL

Le programme STL Compagnon témoigne de la volonté de la STL de démocratiser l'accès à son service au plus grand nombre de personnes possible sur son réseau, en éliminant graduellement les obstacles à l'utilisation du transport en commun.

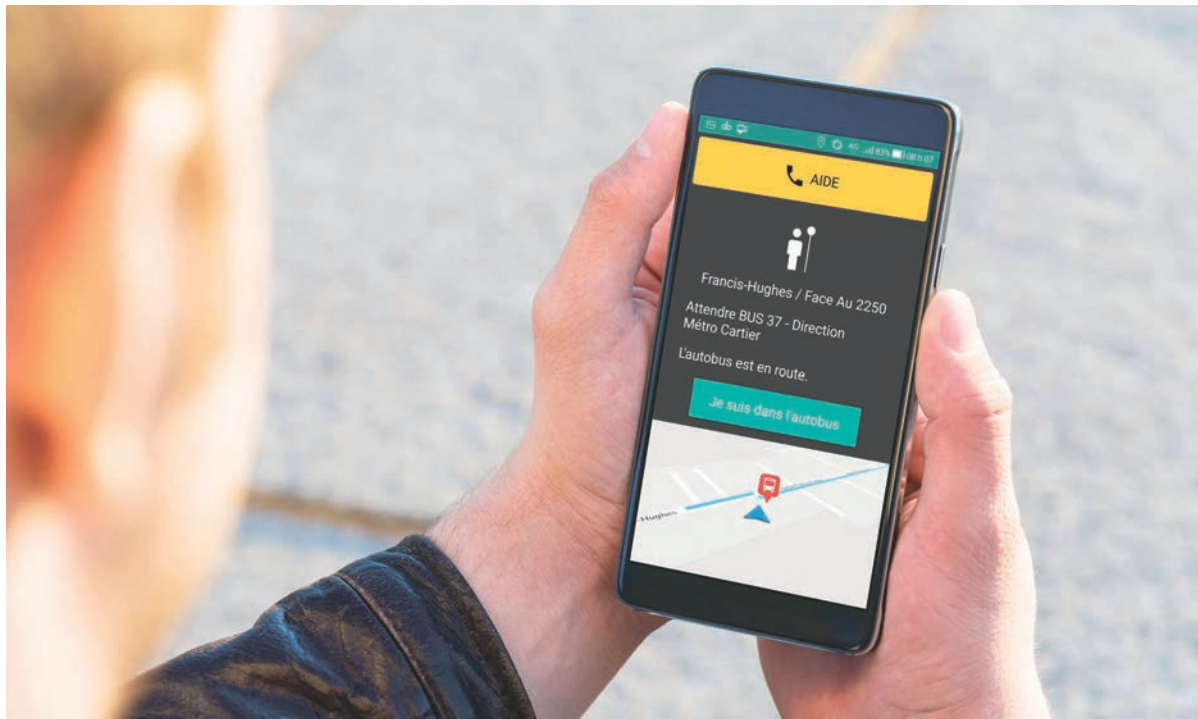


URBANISME
DESIGN URBAIN
ARCHITECTURE DE PAYSAGE

aecom.ca archpaysage-designurbain@aecom.com



AU GRÉ DES DIFFÉRENCES



SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL

Les parcours sont planifiés en fonction des besoins de déplacement de chaque utilisateur avec des directives simples et personnalisées sous forme de textes, de pictogrammes ou de photos, en plus du trajet facile à suivre sur une carte.

« ...les utilisateurs arrivent en quelques semaines à prendre l'autobus sans l'application, après seulement quelques essais. Cela confirme l'impact positif de l'application chez ces personnes, qui avaient souvent déjà les capacités de voyager seules en bus, mais qui considéraient l'exercice trop anxiogène. »

la STL a adopté depuis 2019 cette signature : rendre le transport en commun hors du commun. Le programme STL compagnon¹ en est un parfait exemple, unique en son genre au Canada et abordant une question de société importante : l'inclusion des personnes différentes et l'accessibilité universelle aux transports collectifs.

L'impact de cette technologie sur la vie de ces personnes qui veulent regagner en liberté et en confiance s'inscrit dans les valeurs d'innova-

tion, d'inclusion sociale et d'accessibilité universelle de la STL. Faciliter l'intégration du transport collectif dans les habitudes de vie de tous les Lavallois est au cœur de sa mission d'entreprise et de son plan stratégique. Un programme comme STL Compagnon reflète son engagement envers la collectivité, dans une approche humaine toujours plus assumée et audacieuse.

Malgré les défis imposés par la pandémie, la STL a su maintenir le cap sur la priorité d'assurer une offre

de service répondant aux exigences particulières de tous les Lavallois. Le programme témoigne de cette volonté de démocratiser l'accès à son service au plus grand nombre de personnes possible sur son réseau, en éliminant graduellement les obstacles à l'utilisation du transport en commun, spécialement dans un contexte de relance. ✨

Mathieu Lacombe est conseiller, développement et partenariats, Développement et innovation, à la Société de transport de Laval.

¹ Pour en savoir plus ou pour inscrire un candidat au programme, visitez stlaval.ca/compagnon.

Au-delà de l'accessibilité, l'inclusion !

UNE NOUVELLE AIRE DE JEUX AU PARC SAINT-JOSEPH DANS L'ARRONDISSEMENT DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES — POINTE-AUX-TREMBLES

En 2021, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles (RDP-PAT) est devenu le premier arrondissement montréalais à offrir à sa population une aire de jeux entièrement inclusive. Réalisée à l'interne grâce au soutien financier de la Ville de Montréal, l'aire de jeux de 1 450 mètres carrés a nécessité un investissement de 2 M\$. L'une des plus avant-gardistes au Québec, elle est vite devenue un incontournable du quartier.

» ARRONDISSEMENT DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES — POINTE-AUX-TREMBLES

Toutes les familles qui ont des enfants ayant des besoins spéciaux ou des limitations fonctionnelles pourraient le dire : la seule chose que ces enfants désirent, c'est profiter de la vie et pouvoir s'amuser comme les autres. Mais pour ces familles, une visite au parc est un énorme défi et un véritable parcours du combattant, particulièrement si la famille compte un ou d'autres enfants. Ce grand défi rempli d'embûches, Marie-Claude Sénécal, résidente de l'arrondissement et maman de Joanie, atteinte d'une maladie génétique rare surnommée COL4A1, le connaît très bien.

Combien de fois a-t-elle vu Joanie regarder avec envie sa sœur jouer dans les modules de jeux alors qu'elle-même ne pouvait y avoir accès ?

Pour Marie-Claude Sénécal, il fallait trouver un moyen de solutionner

ce qu'elle considérait de plus en plus comme de la discrimination inconcevable envers les personnes avec un handicap.

« Ma fille a vingt et un ans, mais dans sa tête, c'est une enfant de deux ans. Ne pas pouvoir faire une activité aussi banale avec elle que d'aller au parc parce que je ne pourrai pas me stationner, changer sa couche, utiliser les balançoires parce qu'on ne peut pas rouler dans les copeaux de bois au sol, etc. : j'appelle ça du capacitisme et, au Québec, nous avons tendance à tomber là-dedans. Heureusement, les nouvelles autorités en place travaillent depuis quelques années à corriger la situation », nous explique Marie-Claude Sénécal.

C'est pourquoi, à l'automne 2016, elle interpellait les membres du conseil d'arrondissement pour les sensibiliser aux difficultés que rencontrent les familles comme la sienne et proposer la création d'un parc plus accessible. Le conseil accueille alors l'idée avec ouverture et enthousiasme.



L'ÉTOILE DE PACHO

L'organisme l'Étoile de Pacho a collaboré de près au projet en conseillant l'équipe de conception des parcs sur toutes les facettes de l'accessibilité universelle du parc.

De nombreux enjeux ont marqué la démarche, de la conception du projet jusqu'à la première pelletée de terre en 2020. Le choix de l'endroit où implanter le futur parc inclusif était déterminant, car il devait se prêter à l'usage projeté par son emplacement non enclavé, sa topographie, son accessibilité, la proximité des utilités publiques et la possibilité d'aménager un stationnement adéquat. L'aspect financier et la nécessité de garantir que cet investissement majeur serait maximisé ont aussi été pris en compte.

Situé le long du boulevard Gouin, non loin de la rivière des Prairies, au cœur du quartier patrimonial de l'arrondissement et tout près d'une école primaire, le parc Saint-Joseph était tout désigné pour ce nouvel usage.

Afin de valider leur démarche, les équipes de l'arrondissement ont fait appel à l'expertise de L'Étoile de Pacho, un réseau d'entraide pour les parents d'enfants handicapés. Le mandat était clair : concevoir un parc dépassant le concept de



L'ÉTOILE DE PACHO

L'arrondissement a veillé à inclure des modules qui éveillent les sens pour les enfants dits sensoriels.

AU GRÉ DES DIFFÉRENCES

l'accessibilité pour y substituer celui de l'inclusion. Des modules de jeux à la surface du terrain, du choix du mobilier, des couleurs, jusqu'aux technologies du bloc sanitaire, tous les équipements du parc ont été soigneusement réfléchis et validés par l'organisme pour qu'ils répondent adéquatement aux besoins.

«L'arrondissement a fait preuve d'une grande ouverture tout au long du processus quant aux recommandations émises par notre équipe. De donner accès à une installation à une personne à mobilité réduite, ce n'est pas de l'enlever à quelqu'un d'autre, c'est de donner une chance égale à tout le monde de pouvoir participer à la vie, tout simplement », se rappelle Nathalie Richard, fondatrice et directrice générale de L'Étoile de Pacho.

Plusieurs pensent que la responsabilité qu'ont les organisations publiques de rendre leurs installations accessibles concerne seulement les problèmes de mobilité. Or, le concept d'accessibilité universelle devrait s'étendre à tous les types de limitations ou de handicaps (visuel, auditif, physique, intellectuel, comportemental). Ce qui distingue le parc Saint-Joseph est sans doute le fait que l'accès au parc, les installations sanitaires et tous les modules de jeux

soient totalement et également accessibles à toutes et tous, adultes et enfants, ayant ou non des limitations fonctionnelles de tout genre.

« Nous sommes extrêmement fiers des retombées du projet, tant sur le plan humain que social. Le parc Saint-Joseph s'est établi comme une véritable référence en matière d'aménagements universellement accessibles à Montréal et au Québec. Nous avons pu compter sur d'incroyables partenaires qui nous ont accompagnés tout au long de la réalisation de ce projet, et je tiens à les remercier sincèrement. Il n'y a aucun doute, ce parc contribue à faire de Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles un quartier plus accueillant et inclusif et nous souhaitons qu'il devienne un vecteur de développement et de vitalité pour l'avenir de notre arrondissement », explique Caroline Bourgeois, mairesse de l'arrondissement.

L'aire de jeux est recouverte d'une surface en caoutchouc qui permet un accès sans obstacle à tous les éléments. Contrairement à plusieurs aires de jeux dont les modules sont déterminés en fonction de l'âge, le parc Saint-Joseph présente un aménagement éclaté qui regroupe les modules par thématiques (balançoires, aire sensorielle, équipements de groupe, glissoires, etc.).

Les moindres détails ont été évalués, par exemple le choix du matériel des glissoires pour limiter l'électricité statique afin de ne pas nuire aux personnes avec des implants cochléaires, les assises des modules qui peuvent accueillir un enfant avec moins de tonus musculaire, les espaces entre les modules qui favorisent la circulation des fauteuils roulants et des jeux qui proposent une expérience sonore et tactile.

On retrouve aussi des stations de jeux aux couleurs contrastantes pour la stimulation visuelle, un carré de sable qui comporte une table de sable accessible à hauteur assise, plusieurs types de balançoires, des jeux d'eau avec une table d'eau accessible à hauteur assise, ainsi qu'une surface de jeu permettant l'accès aux fauteuils roulants. Plusieurs modules ont des fonctions de jeux multiples et peuvent ainsi plaire à tous. Malgré la topographie du terrain, aucun escalier n'a été aménagé afin de faciliter les déplacements dans l'ensemble du parc. Le stationnement comporte un débarcadère pour le transport adapté et un nombre de cases plus élevé que la norme réservée aux personnes handicapées. Le bloc sanitaire autonettoyant comprend deux toilettes universellement accessibles, dont une de dimensions suffisantes



L'aire de jeux d'eau comprend une table d'eau accessible à hauteur assise.

MICHELLE ANN STOREY



Le parc Saint-Joseph est situé au cœur du village patrimonial de Rivière-des-Prairies, face à la rivière des Prairies et en bordure du boulevard Gouin.

J.-F. O'KANE



Le revêtement au sol permet aux fauteuils roulants d'accéder à l'ensemble de l'aire de jeux. De plus, les couleurs vives, qui permettent de délimiter les zones de transit et de jeu, ont aussi été choisies pour faciliter les déplacements des personnes ayant des troubles visuels.

VALÉRIE BOUJRE

pour accueillir une personne en fauteuil ainsi que son accompagnateur, et incluant une table à langer pour adulte.

Pour Luc Castonguay, urbaniste et directeur du Développement du territoire et des études techniques de l'arrondissement, il va de soi que les villes doivent faire de l'inclusion une priorité.

« En tant qu'urbanistes, il est de notre devoir de nous assurer que les aménagements que l'on fait émanent et répondent à un besoin réel du milieu. C'est exactement le cas avec l'aire de jeux du parc Saint-Joseph. Dans les municipalités, l'aspect social prend de plus en plus de place dans la conception de nos aménagements, notamment

en raison du vieillissement de la population, d'où l'importance d'inclure davantage la participation publique dans nos actions de développement du territoire. D'ailleurs, la démarche dans laquelle s'inscrit notre projet est exemplaire, puisqu'il a été développé, de son idéation à sa réalisation, de concert avec un organisme, qui est venu compléter notre expertise et pousser notre vision sur l'accessibilité et l'inclusion. Depuis l'annonce de la création du parc, nous recevons plusieurs appels de collègues municipaux intéressés à en apprendre plus sur notre projet. En plus de tous les bénéfices que le parc Saint-Joseph apporte dans notre communauté, si sa réalisation peut permettre de faire progresser les mentalités

en matière de conception de parcs ailleurs au Québec, ce sera une grande fierté pour Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. »

La revitalisation du parc Saint-Joseph a créé un intérêt renouvelé pour le secteur en valorisant les éléments patrimoniaux, l'histoire du quartier et la vitrine fluviale. Il s'agit d'un complément parfait à l'aménagement de la place Saint-Joseph conçue en 2018, qui a aussi été pensée selon les principes d'accessibilité et d'inclusion. ✨

Cet article est le fruit de la collaboration des équipes ayant travaillé sur le projet du parc inclusif au sein de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, sous la gouverne de Luc Castonguay, directeur du Développement du territoire et des études techniques, et urbaniste.



Lorsqu'il s'agit d'assurance, nous sommes plus forts ensemble



Découvrez l'assurance auto, habitation et entreprise de La Personnelle

Découvrez tous les avantages de faire partie d'un groupe.

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

Villes & papillons

La ville est une arche. Désormais, la majorité de l'humanité y vit et apprend à partager les lieux avec des voisins sauvages à plumes et à poils.

» NICOLAS GILSOUL

En Europe, l'Italie accueille un million de sangliers, et la plupart sont citadins. Chicago pactise avec ses meutes de coyotes pour calmer les espiègleries des opossums. À Londres et à Bruxelles, les renards maraudent à la nuit tombée. À Mumbai, ce sont des léopards et, à Toronto, j'attends avec impatience le retour estival des papillons migrants. Les bêtes de ville trouvent dans cette mosaïque d'écosystèmes le gîte, le couvert et peu de prédateurs naturels. Certes, les conditions sont extrêmes. Il faut être opportuniste, souple et inventif pour survivre dans la jungle urbaine. La ville est un accélérateur d'évolution, mais le vivant est fragile. Si les populations d'oiseaux de jardin augmentent depuis dix ans à Paris, la France a déjà perdu un tiers de ses passereaux depuis le passage à l'an 2000. L'effondrement mesuré à l'échelle de la planète laisse sans voix.

Alors, quand on aperçoit une bergeronnette sur les quais de la Seine ou que l'on croise un rorqual dans les calanques de Marseille, on frissonne. Ces voisins-là nous bouleversent. Les écouter penser, les regarder s'entraider est devenu vital à l'heure où le vivant est en crise. Depuis le confinement d'un tiers de l'humanité, ce lien fragile qui nous unit est assourdissant. « Comment pouvons-nous leur faire plaisir? » me demandait un enfant. Il est temps de les écouter.

La ville amorce un virage important qui permet d'espérer de nouvelles alliances avec le vivant. Bien sûr, nous l'avons fait avant tout pour nous, les humains. Maintenons le cap et accélérons. La ville retrouve son ancrage géographique pour répondre aux effets conjugués du climat dérégulé et de l'artificialisation des terres. Inondations, crues, érosions littorales, recul du trait de côte, tempêtes et canicules augmentent. La ville brise ses corsets de béton et libère les rivières, déploie des prairies inondables, des roselières et des ripisylves. Elle démonte des autoroutes urbaines et transforme des kilomètres de berges industrielles pour initier d'autres lignes de vie. Elle adapte ses périmètres d'études aux bassins versants et suit les ruissellements de la pluie. Sur ses plages, la ville sculpte des paysages résilients contre les ouragans. Elle élargit ses horizons et tisse ses trames en région. Ses continuums écologiques sont verts, bleus, puis bruns comme le sol et noirs comme la nuit à protéger. Avec ce nouveau maillage de milieux, la ville ouvre ses portes à une vie menacée par la fragmentation des territoires, la déforestation et les poisons. En France, le hérisson des villes est en meilleure santé que son cousin des champs. Inquiète pour notre santé mentale et physique, la ville s'engage à changer ses habitudes. Elle bannit les pesticides et jardine écologique.



Elle révolutionne les mobilités douces et freine les voitures polluantes.

Elle expérimente des parenthèses de silence et d'obscurité pour sauver la nuit et ceux qui y vivent. Et pour répondre à notre désir de nature, la ville pousse toujours plus verte. Ses rues fleurissent, ses pieds d'arbres s'ensauvent, ses dents creuses accueillent des potagers et ses friches préparent des forêts en devenir. Ici et là, le pollen vole au vent, les graines s'échappent et les fruits sont pris d'assaut par les becs les plus fins. Les fourmis jardinent, les chauves-souris pollinisent, tout comme les abeilles sauvages et les lézards. Au sol, ça fouisse ; en l'air, ça papillonne.

J'ai rencontré un papillon sauvé par la ville sur les rives de Toronto. Le monarque est un papillon voyageur. Il hiverne au Mexique et passe l'été au Canada. Son voyage est inoubliable, il parcourt 4 800 kilomètres, mais ne pèse qu'un demi-gramme. Sa population a chuté de manière dramatique ces cinquante dernières années. Les coupables ne manquent pas : les forêts mexicaines où il dort l'hiver sont rasées à tour de bras, le Texas qu'il survole subit les effets aggravés des changements climatiques et son parcours champêtre est imbibé de pesticides. Les paysages de cultures intensives offrent peu d'abri et de nourriture au monarque, qui s'épuise d'ennui

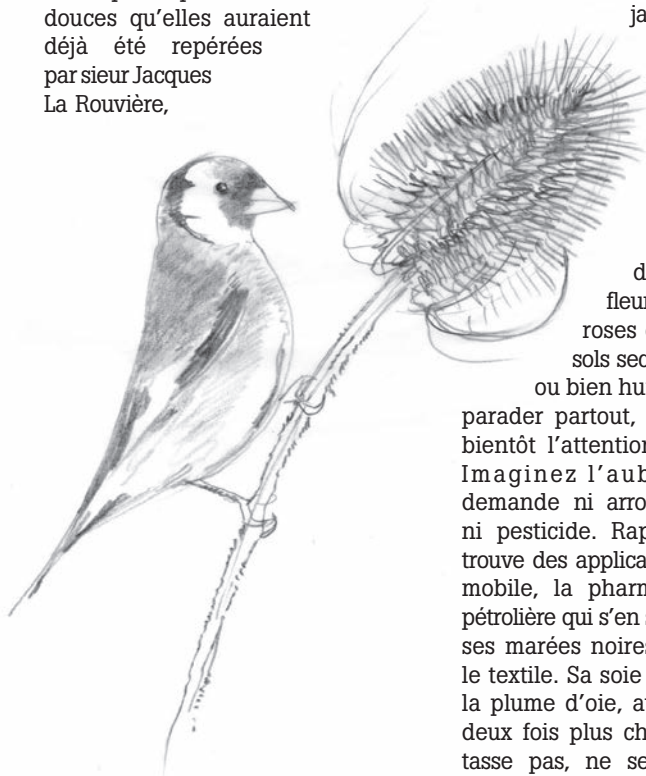


« Ce sont les villes qui ont agi les premières en remettant les plantes préférées du monarque à la mode. »

au-dessus d'un océan de maïs et de soja à perte de vue.

La migration du monarque est un spectacle extraordinaire, un de ceux qui bouleversent une vie. Les papillons se regroupent en gigantesques colonies. Ils sont parfois si nombreux qu'on peut les entendre voler, le ciel rempli de murmures soyeux. Lorsqu'ils se posent dans leurs forêts d'étapes, l'écorce de chaque tronc disparaît sous leurs corps minuscules. C'est alors l'arbre tout entier qui vibre de millions d'ailes frémissantes aux reflets orangés. Alors, quand il a fallu aider le monarque, le Canada n'a pas hésité. Ce sont les villes qui ont agi les premières en remettant les plantes préférées du monarque à la mode. La verge d'or nourrit le papillon adulte et l'asclépiade sert ses chenilles princières.

L'asclépiade produit des soies si douces qu'elles auraient déjà été repérées par sieur Jacques La Rouvière,



le bonnetier du roi Louis XV. À cette époque-là, l'asclépiade poussait au Canada comme du chiendent. Mais le lait de la plante contenant une dangereuse toxine pour le lapin, le bœuf et les moutons gloutons, les éleveurs ont pris peur pour leurs troupeaux et dégainé l'arme lourde. Les plaines cultivées du Midwest américain au début du XXI^e siècle étaient presque venues à bout des asclépiades. Les petits princes du monarque mouraient de faim. Les grandes villes canadiennes ont alors fait appel à leurs services des espaces verts et aux jardiniers amateurs pour en replanter massivement. Le monarque étant un papillon au capital de sympathie énorme, le message s'est répandu comme une trainée de poudre. Les ventes d'asclépiades ont monté en flèche, traversant même la fron-

tière pour envahir les jardins des États-

Uniens émus par le sort des bébés chenilles. Au rayon jardinerie, tout le monde est ravi.

Il existe cent quarante espèces d'asclépiades, à fleurs orange, jaunes, roses ou blanches, pour sols secs, drainés, riches ou bien humides. À force de parader partout, la plante retient bientôt l'attention des industriels. Imaginez l'aubaine : elle ne demande ni arrosage, ni engrais, ni pesticide. Rapidement, on lui trouve des applications dans l'automobile, la pharmacie, l'industrie pétrolière qui s'en sert pour absorber ses marées noires, et même dans le textile. Sa soie est plus fine que la plume d'oie, aussi légère, mais deux fois plus chaude. Elle ne se tasse pas, ne se mouille pas et

revient bien moins cher, sans plumer un seul oiseau. À l'ère du bien-être animal, c'est un argument marketing qui compte.

Une fois les princesses chenilles transformées, il s'agit de nourrir les papillons adultes. Le monarque a du chemin à faire. C'est un gourmet. Il aime la variété et les repas copieux. Il sélectionne les inflorescences bien garnies comme celles de l'achillée, des asters, de l'agastache, de l'héliotrope ou de la ciboulette. En fin de saison, néanmoins, avant le grand voyage, le monarque ne jure plus que par la généreuse verge d'or. Enchanter le monde reste une excellente motivation pour changer nos pratiques. Les jardiniers citadins au Canada en plantent aujourd'hui dans un vaste réseau de jardins d'étapes.

Au passage, le papillon nous offre une dernière leçon d'urbanisme : la pollution de l'air au CO₂ diminue la vigueur de ses plantes favorites. Leur pollen est trois fois moins nourrissant qu'avant la révolution industrielle. Alors devons-nous planter trois fois plus de solidages en ville ou bien accélérer la révolution des mobilités pour respirer mieux ?

Cela semble évident : on a tout à gagner à écouter les obsessions du monarque. ✨

Nicolas Gilsoul est chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres, architecte, architecte paysagiste et docteur à l'Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement à Paris.



UNE COHABITATION À RÉINVENTER

Les animaux en milieu urbain

Lorsque l'on pense aux animaux urbains, on pense souvent chiens, chats et autres animaux de compagnie. À ceux-ci s'ajoutent écureuil, pigeon, moineau et raton laveur qui recherchent la proximité avec l'humain pour s'alimenter. On parle de plus en plus du cerf de Virginie et du coyote, bien que leur présence semble plutôt incongrue au cœur d'une métropole.

» LÉA AUBÉ

» JEANNE-HÉLÈNE JUGIE

Toutefois, ce n'est qu'une infime partie de la faune urbaine, notamment à Montréal. En 2014, on retrouvait dans l'agglomération 120 espèces d'oiseaux, 270 de papillons, 80 de poissons, 13 d'amphibiens et 8 de reptiles. On note également deux espèces qui vivent presque exclusivement dans la métropole, soit la tortue géographique et la couleuvre brune¹.

Pour faire une place grandissante à la nature en ville, on s'interroge désormais sur la place que l'on donne à la faune et sur les nouvelles modalités de cette cohabitation.

L'évolution de la vision de la faune

La place des animaux en ville s'est transformée en étroite relation avec la conception occidentale des villes. Pour les Premières Nations, comme

pour les colons européens, les animaux étaient avant tout une ressource majeure – notamment le castor, le vison, le rat musqué, le renard et la martre. Cependant, un changement d'échelle s'est opéré avec les Européens, soit l'établissement d'un commerce d'exportation très lucratif qui a déséquilibré la relation symbiotique des humains avec leur milieu. Le commerce de la traite des fourrures a exploité le territoire, le ponctuant de ports, de marchés et d'ateliers du cuir et de la fourrure, qui ont participé à la naissance des villes au Québec.

Ensuite, l'animal se met au travail : les chevaux pour le transport, les chats pour le contrôle des rongeurs, les chiens pour la protection des foyers. Volailles et porcs participent à l'économie domestique jusque dans les villes.

Avec l'industrialisation, les machines remplacent les animaux et l'automobile

apparaît. La faune perd progressivement sa place : les chevaux sont expulsés des villes, les chiens et les chats deviennent des animaux de compagnie. Dès lors, les animaux façonnent peu la ville puisqu'ils s'adaptent à la vie et à l'espace des humains.

Depuis les années 1970 et surtout les années 2000, de nouvelles écologies redéfinissent la nature en ville. L'humain reconnaît progressivement le besoin de préserver la biodiversité, tant animale que floristique. On s'aperçoit que la faune offre des services écosystémiques, ces bienfaits que la nature peut apporter à l'humain, et on cherche à préserver les pollinisateurs, dont l'abeille domestique et le papillon monarque sont des figures emblématiques.

Une cohabitation souvent létale pour la faune sauvage

Avec la raréfaction de ces types de milieux dans les villes, certaines espèces ont perdu leurs habitats, ce qui a entraîné leur déplacement vers d'autres régions ou, dans certains cas, leur disparition. On retrouvait autrefois le loup, le cougar de l'Est, le wapiti et l'orignal dans la grande région de Montréal, tous chassés par l'urbanisation et la fragmentation des milieux. À titre d'exemple : « les loups désertent leur habitat lorsque, malgré la présence de proies suffisantes, le couvert forestier chute sous les 60 %, lorsque la densité d'habitants dépasse 42,9 au kilomètre carré et quand la densité des routes atteint 0,6 kilomètre par km², et celle des autoroutes, 0,2 kilomètre par km² ».

Actuellement, l'agglomération de Montréal compte moins de 2% de milieux humides, moins de 5% de milieux ouverts, 12% de couverture



THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY

1 VILLE DE MONTRÉAL ET SECÉTARIAT ICLEI. *Rapport sur la biodiversité – 2013*, Montréal, 2013, p. 20.

2 FRANCOEUR, Louis-Gilles. « Pendant que le loup n'y est pas », *Le Devoir*, 24 janvier 2003. [En ligne] : ledevoir.com/environnement/18975/pendant-que-le-loup-n-y-est-pas

forestière et un peu plus de 20% de canopée^{3,4}. Le territoire compte également une vingtaine d'espèces fauniques à statut précaire, et plusieurs autres espèces sont susceptibles d'être ajoutées à la liste, notamment des couleuvres et des chauves-souris, particulièrement sensibles à l'effondrement actuel des populations d'insectes. Lorsque les conditions de vie d'une espèce disparaissent, c'est une chaîne alimentaire et un écosystème entier qui est perturbé.

Une cohabitation forcée avec une faune opportuniste

Certains animaux se sont très bien adaptés aux conditions urbaines, comme le renard roux. Les nombreux pigeons, écureuils, lapins et chats forment la base de son alimentation. Une famille de renards roux, installée au Jardin botanique de Montréal, constitue une alliée intéressante puisqu'elle chasse les rongeurs qui viennent se nourrir des plantes cultivées.

Un autre exemple est le coyote, arrivé il y a seulement une cinquantaine d'années, notamment en raison de la disparition du loup dans le sud du Québec. Il a même modifié certains de ses comportements en ville, notamment en devenant

nocturne et en s'adaptant à la circulation automobile⁵. Ainsi a-t-il fait sa part dans la cohabitation avec les humains, tout comme l'écureuil et la mouffette.

Certaines espèces d'oiseaux ont dû trouver des solutions en milieu urbain pour faire leur nid. Le faucon pèlerin nidifie en hauteur, sur la tour de l'Université de Montréal et au 32^e étage de la tour de la Bourse, alors que le martinet ramoneur occupe les cheminées.

La cohabitation se réinvente en contexte de changements climatiques et d'effondrement de la biodiversité

Les changements climatiques ont des conséquences grandissantes sur les habitats des espèces animales, qui sont amenées soit à se déplacer, soit à s'adapter afin de trouver les conditions nécessaires à leur survie. L'humain a le pouvoir de freiner leur disparition, de faciliter la venue des animaux désirables et de contrôler les indésirables.

La bernache du Canada, le dindon et l'opossum sont des espèces qui profitent déjà de l'augmentation des températures pour s'installer dans les villes du sud du Québec. À l'inverse, une diminution impor-

tante des effectifs de l'hirondelle bicolore, du goglu des prés et de la grive des bois a été observée ces dernières années⁶.

Les modifications dans les zones de répartition des espèces entraîneront des changements profonds dans les écosystèmes en place, modifiant à nouveau l'espace et les conditions dans lesquels la biodiversité se réinventera.

Mode d'emploi : conserver, créer et connecter les espaces de nature en ville

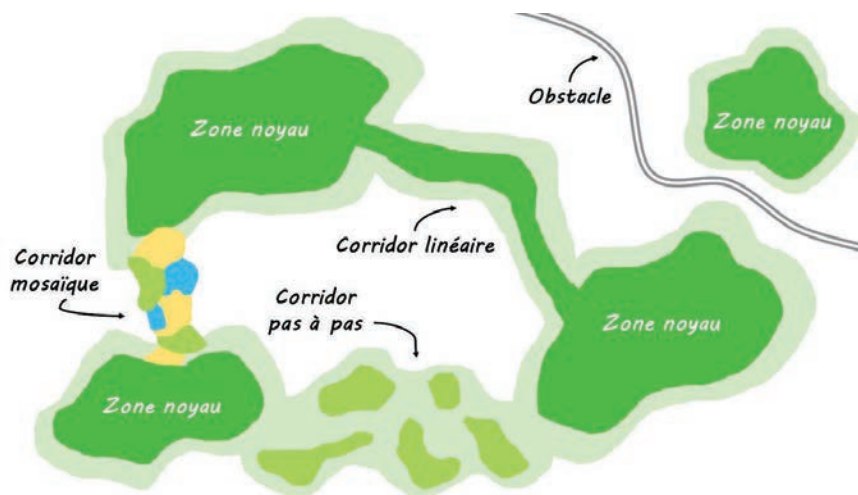
Afin de soutenir une faune variée, les villes durables doivent offrir des habitats fonctionnels – comme des boisés et des milieux ouverts et humides, de grandes tailles et interconnectés. Ceux-ci sont essentiels pour une grande majorité des espèces animales afin de répondre à leurs besoins vitaux, soit se nourrir, s'abriter et se reproduire.

L'aménagement des villes détermine grandement la présence, les caractéristiques et la qualité des écosystèmes urbains. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Mtl), propose les 3C, qui résument les actions possibles : Conserver, Créer et Connecter les milieux naturels et les habitats fauniques.

Conserver

Protéger et restaurer les espaces naturels, en plus de les doter d'un statut de conservation pérenne, sont à la base de la conservation. En ville, on ne peut plus se permettre de perdre le peu de nature qui subsiste – la création étant, de toute façon, beaucoup plus onéreuse et longue que la conservation. Aménagements et législations sont à utiliser sans modération pour diminuer la pollution lumineuse, ralentir la circulation routière aux abords des parcs, installer des abris fauniques, interdire l'utilisation de pesticides ou protéger durablement les habitats et les milieux naturels résiduels.

Des zones de conservation cohabitent avec des zones de récréation



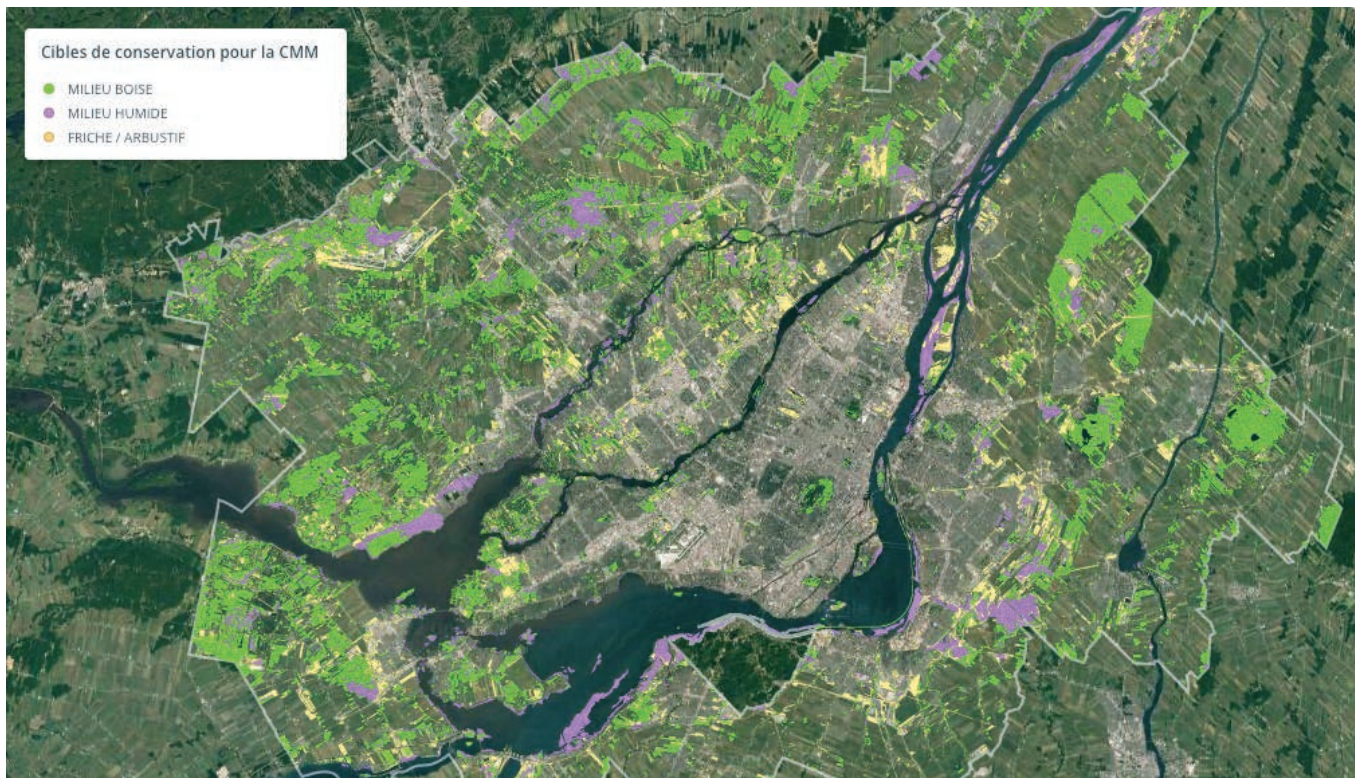
3 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM). *Grand Montréal en statistiques*, 2019, Montréal, CMM. [En ligne] : observatoire.cmm.qc.ca/grand-montreal-en-statistiques (consulté le 28 avril 2022).

4 VILLE DE MONTRÉAL. *Données ouvertes – Fiches naturelles*, [Données géomatiques], 2016, Montréal, Ville de Montréal. [En ligne] : donnees.montreal.ca/ville-de-montreal/frichenaturelle (consulté le 28 avril 2022).

5 GRAVEL, Alain. « Coyotes en ville : un comportement changé par le contact avec les humains », *Radio-Canada*, 30 juillet 2018. [En ligne] : ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/gravel-le-matin/segments/entrevue/81492/coyote-ahuntsic-humains-nourriture-faune

6 THERRIEN, Paul. « Les variations du climat modifient la faune urbaine », *Journal de Montréal*, 22 avril 2019. [En ligne] : journaldemontreal.com/2019/04/22/les-variations-du-climat-modifient-la-faune-urbaine

AU GRÉ DES ÉCOSYSTÈMES



dans des parcs (ex. : parc Marcel-Laurin) permettraient d'éviter la surfréquentation des espaces fragiles (ex. : parc Angrignon). Les golfs urbains possèdent déjà une biodiversité relativement intéressante, à consolider et développer par la conversion en espaces verts.

Créer

La nature, appelée « infrastructures végétalisées » ou « naturelles », doit souvent être (re)créée de toutes pièces en ville : mini-forêts, bandes riveraines, arbres de rue, toits verts, biorétention, jardins communautaires, etc. Étant considérées comme des îlots de chaleur et des déserts écologiques, les zones industrielles et commerciales sont justement des zones parfaites pour des projets de déminéralisation et de verdissement⁷.

Connecter

Consolider et augmenter la biodiversité nécessite la mobilité écologique à grande échelle, ce que nos villes cloi-

sonnées ne permettent souvent pas. Passages fauniques, dalles-parcs surplombant les autoroutes, corridors écologiques, trames vertes et bleues et ceintures vertes sont autant d'aménagements indispensables.

On le voit, le projet est ambitieux, mais ô combien indispensable à notre propre résilience. Fort heureusement, des villes, comme Montréal, s'engagent pour leur biodiversité, en suivant la Convention sur la diversité biologique⁸.

L'humain doit apprendre à gérer cette cohabitation : interdire le nourrissage, cadenciser les poubelles, contrôler les populations... Le cas du cerf de Virginie, en surnombre en ville vu le manque de prédateurs, est un enjeu important de cohabitation⁹. Quand une espèce est trop nombreuse, les animaux exercent une pression importante sur leur milieu, réduisant la biodiversité et limitant leurs propres ressources. De plus, les cerfs de Virginie, ces

doux herbivores, peuvent devenir nuisibles pour l'humain par la prolifération de la maladie de Lyme et les accidents de voiture. La réduction des populations devient donc un impératif autant pour la biodiversité que pour la sécurité publique.

Mais la présence des animaux en ville, malgré ces problèmes de cohabitation, est positive et à développer. Faire plus de place à la nature suppose de l'intégrer en amont et à toutes les échelles de nos aménagements. Le cumul de ces éléments naturels forme des écosystèmes singuliers, reconstitués et profondément anthropisés. Le statut de conservation de paysage humanisé, utilisé pour la première fois pour l'ouest de L'Île-Bizard, en témoigne. ✨

Léa Aubé, M. Env., B. Env., est chargée de projet en aménagement durable des zones industrielles au Conseil régional de l'environnement de Montréal. Jeanne-Hélène Jugie, Ph. D. géographie environnementale, DESS urbanisme et aménagement des territoires, est responsable « Solutions basées sur la nature » au Conseil régional de l'environnement de Montréal.

7 Les projets du CRE-Montréal : Campagne ILEAU, Stationnement écoresponsable, Zone industrielle durable.

8 VILLE DE MONTRÉAL. *Six actions concrètes en faveur de la biodiversité à Montréal*, [article], Montréal, 2021. [En ligne] : montreal.ca/articles/six-actions-concretes-en-faveur-de-la-biodiversite-montreal-5461 (consulté le 9 mai 2022).

9 CORRIVEAU, Jeanne. « Montréal n'entend pas abattre les cerfs en surnombre dans l'est de l'île », *Le Devoir*, 18 mars 2021. [En ligne] : ledevoir.com/environnement/597155/montreal-n-entend-pas-abattre-les-chevreuils-en-surnombre-dans-l-est-de-l-ile

Le rôle des lois dans l'offre de logements abordables

Le droit au logement étant un droit humain universel, plusieurs éléments viennent prouver la nécessité d'avoir une offre de logement abordable, social et familial dans une société. Divers arguments militent en faveur du logement social, comme la réduction des inégalités, l'augmentation de la qualité de vie sous tous les aspects, ainsi que les impacts positifs sur l'économie en général et la diminution des coûts en santé.

» M^e MARC-ANDRÉ LECHASSEUR

Un des plus grands effets du logement abordable et social est la réduction des conditions de vulnérabilité économique des populations défavorisées. En effet, le logement social permet notamment :

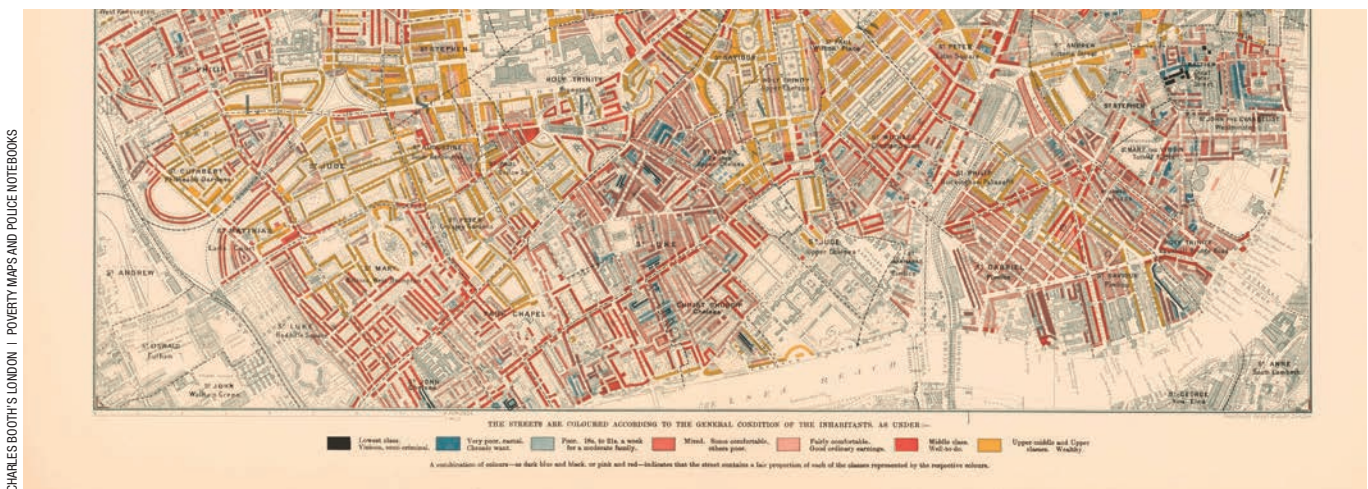
- D'assurer une **sécurité relative** afin que les populations défavorisées puissent mettre leur énergie sur l'amélioration de leurs conditions de vie et leur intégration sur le marché du travail¹ et, par le fait même, briser le cercle vicieux de la pauvreté ;
- D'éliminer des **obstacles à l'accessibilité** (pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou bien les personnes handicapées, par exemple) en leur permettant d'avoir accès à des logements adaptés à leurs conditions, ce qui favorise la réduction de leur stigmatisation au sein de la société ;
- De protéger les personnes vulnérables **d'expulsions forcées** ou qui font face à la discrimination ou à la stigmatisation ;
- De réduire la **discrimination envers les femmes**, en prenant compte de leur vulnérabilité en ce qui concerne notamment la violence sexuelle ou les préjugés qu'elles subissent dans la société, ainsi qu'en augmentant le statut socioéconomique des femmes ;

- D'aider les **personnes déplacées et immigrantes** à se loger dans un logement convenable, sans être contraintes de vivre dans des logements précaires, insalubres et non sécuritaires ;
- De réduire la discrimination envers les peuples autochtones ;
- De garantir un logement convenable à tous.

L'Angleterre prend conscience du phénomène

L'innovation viendra en grande partie de l'Angleterre, où Londres, déjà vers 1850, possède une population de 2,7 millions d'habitants, ce qui en fait la ville la plus peuplée au monde, devant Edo (Tokyo)². La Commission royale britannique de 1885 considère la surpopulation des *slums* à Londres comme un scandale. L'Anglais Charles Booth publie en 1889 un ouvrage explicite sur la pauvreté à Londres et qui fait l'apologie de la mobilité³. La pauvreté et la richesse y sont illustrées avec un niveau étonnant de précision, qui découle d'un recensement exécuté par l'équipe de Booth.

Le *Housing and Town Planning Act* (1909) anglais emprunte à l'Allemagne et répond à la pression grandissante visant à procurer des habitations saines à la population, à assurer la qualité de l'espace privé et public et à planifier le développement du territoire en fonction des usages et des densités⁴. Cette loi accorde aux municipalités des pouvoirs élargis pour remplacer et prévenir la construction de *slums* (to efface



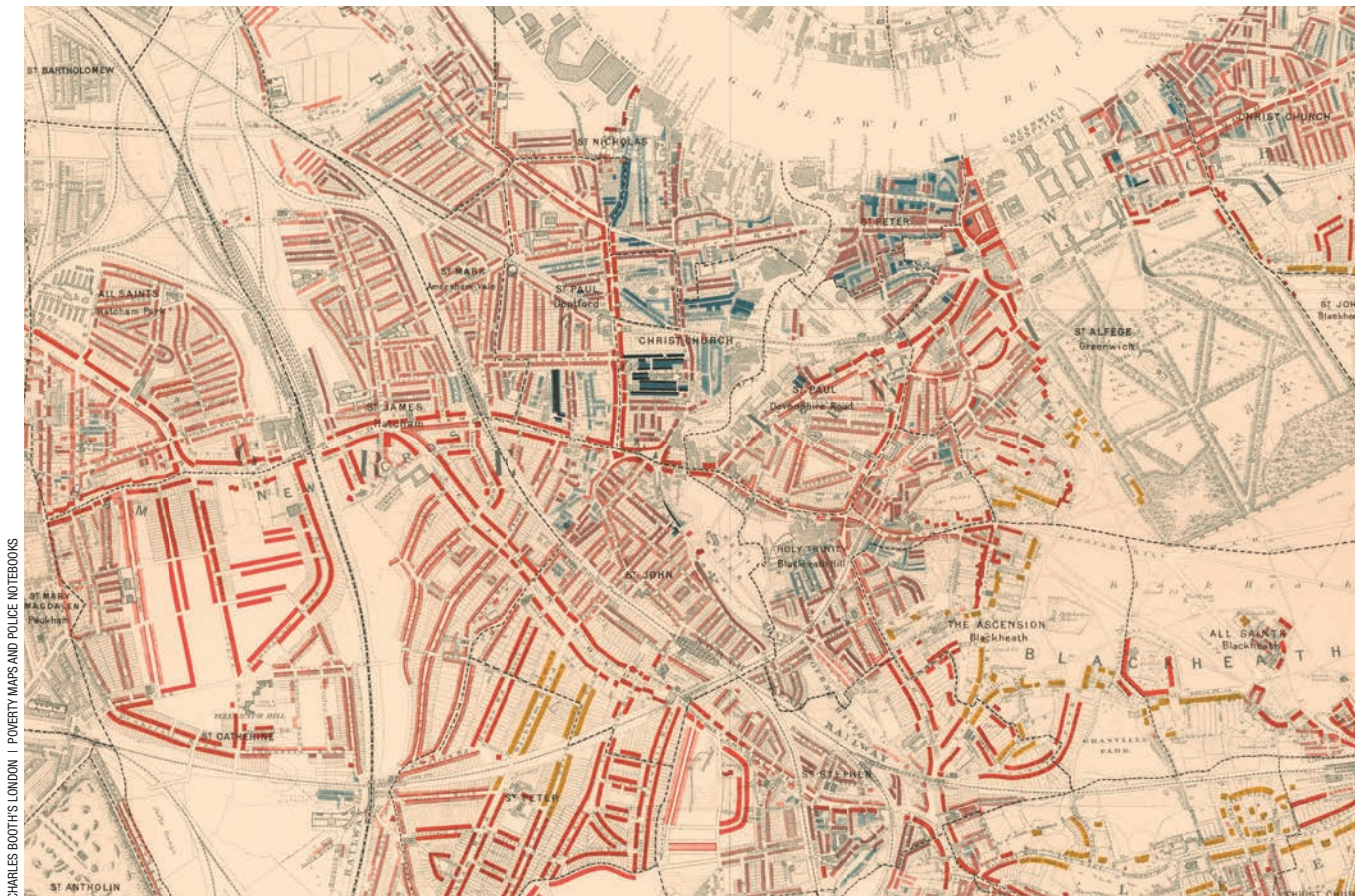
Extrait d'une carte publiée dans l'ouvrage de Booth, feuillet 7, Inner Western Central District

1 RQOH. *Le logement abordable : fondement de l'inclusion sociale*, déclaration conjointe, 2016, p. 1.

2 Sutcliff (1981).

3 BOOTH, Charles. *Life and Labour of the People*, vol. 1, London, 1889, et *Labour and Life of the People*, vol. 2, London, 1891. ENGLANDER, David. *Mr Charles Booth's Inquiry Life and Labour of the People in London Reconsidered*, Hambledon Press, London, 1993.

4 John Nettelford en sera un ardent promoteur, ce qui mènera à l'adoption de cette loi.



Extrait d'une carte publiée dans l'ouvrage de Booth, feuillet 12, South Eastern District

*the ghettos of meanness and the Alsatias of squalor*⁵). Outre la démolition des *slums*, l'idée maîtresse de cette législation est de donner aux autorités locales des pouvoirs de planification, d'encadrer les efforts des développeurs privés pour offrir des habitations pour la masse de la population et de construire des logements abordables, ce qui recoupe l'idée déjà développée en Allemagne pour les extensions urbaines.

Amorcé en Europe, le mouvement rejoint l'Amérique du Nord

Montréal et Toronto ne feront pas exception. La croissance de la population et les conditions de vie difficiles donneront lieu à l'un des plus forts taux de mortalité infantile en Amérique du Nord⁶. Les épidémies constituent un problème préoccupant qui, hormis la période liée à la grippe espagnole, iront peu à peu en décroissant grâce à la mise en place de mesures d'hygiène publique promues par les gouvernements provinciaux et municipaux à partir de la fin du XIX^e siècle et jusqu'au début du XX^e siècle. La prochaine étape, une fois la qualité du bâti assurée, est de sécuriser la facture du cadre d'insertion du bâti et d'en exclure les impondérables, de même que les indésirables, afin de minimiser le risque inhérent à l'investissement.

La première intervention fédérale en matière de logement fait suite au désastre d'Halifax en 1917⁷. Le 6 décembre 1917, le *Mont-Blanc*, un bateau transportant des munitions, explose dans le port, détruisant plus de 325 acres du quartier de travailleurs Richmond et tuant 1 635 personnes. Le jour même de la catastrophe, la *Halifax Relief Commission* est créée afin de venir en aide à la population locale. L'année suivante, le gouvernement fédéral intervient et, se basant sur la *Loi sur les mesures de guerre*, prépare un plan pour restaurer le quartier détruit par l'explosion.

Toutefois, il ne s'agissait alors que d'une intervention spontanée, sans planification à long terme⁸. D'autres interventions temporaires sont faites après la Première Guerre mondiale et durant la Grande Dépression, pour répondre aux crises. En 1935, le gouvernement fédéral, très réticent à intervenir en matière d'habitation, choisit de laisser ce secteur aux forces du marché, ignorant ainsi les recommandations d'un comité spécial ayant proposé l'établissement d'une autorité nationale d'habitation⁹.

En juin de la même année, le gouvernement fédéral adopte le *Dominion Housing Act* (ci-après « DHA »), une première

5 Burns, 1908, 949.

6 Valverde, p. 132. Là encore, les interventions visant à réformer les conditions de vie des habitants sont intimement liées à la philanthropie et au désir de mixité exprimé par des figures marquantes de cette époque, comme Jane Addams à Chicago ou Herbert Ames à Montréal.

7 OBERLANDER, H. P. et A. L. FALLICK. *Housing a Nation: The Evolution of Canadian Housing Policy*, juin 1992, p. 5.

8 *Id.*, p. 12.

9 *Id.*, p. 14.

législation en matière de logement social. Toutefois, cette tentative se solde par un échec ; les compagnies d'assurance et les prêteurs refusent de participer et très peu de logements sont construits¹⁰. D'autres programmes voient le jour dans les années qui suivent, notamment le *Home Improvement Plan*, permettant aux propriétaires d'emprunter à faible intérêt et d'obtenir un prêt garanti en partie par le fédéral afin de réparer et de rénover leurs propriétés¹¹.

C'est en 1938 que le DHA est remplacé par la *Loi nationale sur l'habitation* (ci-après « LNH »), qui marque un point tournant. Par cette loi, les personnes ayant un revenu modeste peuvent aller chercher de 80 à 90 % des coûts liés à la construction de logements en un prêt accordé par le gouvernement fédéral et les institutions bancaires¹². Plusieurs difficultés apparaissent et certains programmes sont impossibles à appliquer, notamment parce que les municipalités sont réticentes à adopter des règlements qui exempteraient de taxes foncières certains lots¹³.

L'économie du Canada est malheureusement encore blessée par la Grande Dépression.

La Seconde Guerre mondiale génère de nombreux emplois. Une crise du logement s'ensuit. En 1941, le gouvernement fédéral, grâce à la *Loi sur les mesures de guerre*, réussit à résoudre la crise en établissant la *Wartime Housing Limited* (ci-après « WHL »), une compagnie étatique ayant pour but de construire rapidement des logements temporaires pour les travailleurs industriels¹⁴.

En 1946, le Canada établit la Société canadienne d'hypothèques et de logement (ci-après « SCHL »), encore en activité aujourd'hui, afin de consolider les programmes fédéraux d'habitation en une seule entité. En 1947, l'ensemble des programmes du WHL se retrouve alors sous sa tutelle¹⁵.

En 1948, le droit au logement est reconnu pour la première fois par l'ONU dans la Déclaration universelle des droits de l'homme, dans l'article 25¹⁶. Cela signifie que toute personne a droit à un logement convenable ; celui-ci doit répondre aux besoins sociaux, économiques, environnementaux et culturels des personnes¹⁷.

Parallèlement, les premières lois québécoises sur l'habitation sont édictées en 1948. Il s'agit de la *Loi pour améliorer les conditions de l'habitation* et de la *Loi favorisant le règlement du problème du logement*¹⁸.

En 1954, la LNH est réformée en augmentant le nombre de prêteurs, dont les banques à charte, et en réduisant la mise de fonds nécessaire pour l'achat d'une propriété¹⁹. En 1957, la SCHL devient un des grands prêteurs dans l'industrie : 47,2 % des fonds administrés sous la LNH sont prêtés par la SCHL, comparativement à 2,7 % en 1955²⁰.

En juin 1964, la LNH est de nouveau amendée, ce qui marque le début d'une nouvelle ère pour le logement social. Les changements procurent une assistance importante aux municipalités en matière de réhabilitation et de redéveloppement et augmentent l'aide pour les projets de logements publics du provincial et du fédéral²¹.

La Société d'habitation du Québec (ci-après « SHQ »), créée le 27 septembre 1967²², marque un changement de tendance pour le gouvernement du Québec, jusqu'alors réticent à intervenir dans ce domaine.

Au milieu des années 1970, à la suite de la dépréciation des conditions économiques et de la montée du chômage, le Canada fait face à une crise du logement, avec plusieurs nouvelles unités inoccupées qui sont inabordable pour la population²³.

En 1973, la LNH est de nouveau amendée pour introduire des programmes importants pour pallier le besoin criant en matière de logement²⁴.

En 1976, le Canada et le Québec ratifient le PIDSC, reconnaissant du même coup le droit fondamental et universel au logement²⁵.

Dans les années 1990, le gouvernement canadien interrompt le programme de financement du logement social, laissant ainsi au gouvernement provincial les responsabilités liées aux logements abordables, mais sans les fonds²⁶.

En 2011, le gouvernement fédéral établit le programme Investissement dans le logement abordable (IDLA), dans lequel il a investi depuis plus de 238 millions de dollars pour venir en aide aux Canadiens²⁷.

Le 22 novembre 2017, le gouvernement fédéral annonce la première Stratégie nationale du logement (ci-après « SNL »).

La *Loi sur la stratégie nationale sur le logement*²⁸ est sanctionnée le 21 juin 2019. Elle crée le poste de défenseur fédéral du logement et constitue le Conseil national du logement ; tous deux veilleront à l'application de la Stratégie nationale sur le logement.

10 *Id.*, p. 15-17.

11 *Id.*, p. 18.

12 *Id.*, p. 19.

13 *Id.*, p. 20.

14 *Id.*, p. 23-24.

15 *Id.*, p. 25.

16 HCDH. *Le droit à un logement convenable*, fiche d'observation n° 21, p. 12.

17 Voir CDESC, préc., note 4.

18 SHQ, préc., p. 4.

19 OBERLANDER, préc., p. 53.

20 *Id.*, p. 56.

21 OBERLANDER, préc., p. 57 et suivantes.

22 SHQ, préc., p. 3.

23 OBERLANDER, préc., p. 73.

24 *Id.*, p. 121.

25 BENDAOU, M. « Le droit au logement tel que vu par le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels : sa mise en œuvre québécoise est-elle conforme ? », *Revue québécoise de droit international*, vol. 23, n° 2, 2010, p. 52 et 57.

26 SINTOMER, L.-F. « Le logement social au Québec », *VRM/Villes Régions Monde*, novembre 2016. [En ligne] : vrm.ca/le-logement-social-au-quebec.

27 Site Web de la SCHL : cmhc-schl.gc.ca/fr/professionals/industry-innovation-and-leadership/industry-expertise/affordable-housing/about-affordable-housing/affordable-housing-in-canada.

28 *Loi sur la stratégie nationale sur le logement*, L.C., c. 29, art. 313.

Les pouvoirs des municipalités québécoises en matière de logement abordable

Aujourd'hui, au Québec, deux lois principales englobent les pouvoirs habilitants des municipalités en matière de logement abordable²⁹ :

- *Loi sur la Société d'habitation du Québec*, RLRQ, c. S-8 ;
- *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ, c. A-19.1, art. 123.1 et 145.30.1 et suivants.

La *Loi sur la Société d'habitation du Québec* (ci-après « LSHQ ») institue la Société d'habitation du Québec (ci-après « SHQ »), un organisme qui prépare et met en œuvre les programmes lui permettant d'atteindre ses objectifs en matière d'habitation et de logement abordable³⁰.

La LSHQ autorise les municipalités à demander à la SHQ de préparer un programme d'habitation sur son territoire³¹. Lorsque le programme est approuvé par la SHQ et confirmé par le gouvernement, la municipalité possède tous les pouvoirs requis pour le mettre en œuvre³². Afin de soutenir la réalisation de tout projet de développement de logement social, la municipalité peut constituer un fonds de développement du logement social³³. Elle peut aussi contracter des emprunts³⁴.

La LSHQ permet aussi aux municipalités de préparer, avec l'autorisation du ministre, des programmes d'amélioration de quartiers et des programmes de dégagement de terrains³⁵, ainsi que des programmes d'acquisition et d'aménagement de terrains³⁶.

Une municipalité peut assujettir toute demande de permis de construction d'unités résidentielles à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la municipalité pour améliorer l'offre de logement abordable, social ou familial³⁷. Le règlement peut prévoir³⁸ :

- La création d'un certain nombre d'unités de logement abordable, social ou familial, en déterminant le nombre et le type d'unités exigées. L'entente peut aussi régir les dimensions et le nombre de pièces nécessaires, leur emplacement dans l'ensemble domiciliaire ou sur le territoire de la municipalité, ou encore la conception et la construction de ceux-ci³⁹ ;
- Le versement d'une somme d'argent, en déterminant le mode de calcul, ou ;

- La cession d'un immeuble en faveur de la municipalité, en déterminant les caractéristiques de l'immeuble à être cédé.

L'entente peut aussi prévoir les règles permettant d'assurer le caractère abordable des logements, et ce, pour la durée qu'elle désire⁴⁰.

Plus récemment, les municipalités québécoises ont obtenu le droit de préemption. À la différence du droit d'exproprier qui implique une vente forcée de la propriété et le paiement au propriétaire d'une indemnité basée sur la valeur, le droit de préemption (inscrit pour une durée de dix ans) implique une vente volontaire et un prix basé sur la valeur marchande de la propriété.

Cet outil, qui existe depuis longtemps en Europe, constitue un complément essentiel à la panoplie d'outils fonciers disponibles pour les municipalités, que l'on pense aux réserves foncières, réserves pour fins publiques, propriétés expropriées, programmes de subventions, réglementation d'urbanisme, etc.

À la différence de la plupart des outils, le droit de préemption permet à la municipalité de jouer un rôle de promoteur. Ainsi, le propriétaire qui reçoit une offre d'achat devra en aviser la municipalité qui a fait publier contre l'immeuble un avis d'assujettissement. Le prix constituera une condition essentielle de l'exercice du droit. Si la municipalité le juge trop élevé et refuse d'acquérir la propriété, elle en avisera le vendeur qui pourra procéder à la vente. Évidemment, s'il reçoit une seconde offre, à un prix différent, il devra soumettre celle-ci à la municipalité, le droit d'assujettissement n'étant pas aboli par le premier refus.

Évidemment, la question du financement du logement abordable demeure un élément clé ; de là, la possibilité pour la municipalité d'exiger des promoteurs la construction ou le versement d'une somme devant être utilisée à cette fin. Par ailleurs, deux éléments principaux méritent d'être soulignés. La pérennité du logement abordable doit être assurée. Dans l'état actuel des choses, il n'en est rien puisque des délais sont normalement associés au statut d'un tel logement, lequel se voit libéré de ce dernier après trente ou quarante ans, par exemple. En second lieu, il faut assurer l'entretien des logements abordables gérés par des OBNL ou des coopératives de logements. Or, le financement d'un tel entretien s'avère souvent problématique. Ainsi, une municipalité qui considère exercer elle-même un rôle de promoteur de logements abordables devra garder à l'esprit que leur pérennité et leur entretien sur le long terme commandent des investissements qu'il faut planifier adéquatement. Il ne s'agit pas seulement d'ériger : il faut maintenir. ✨

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

29 Sans compter les autres lois, règlements et directives propres à l'habitation qui s'appliquent aussi : *Loi sur le Tribunal administratif du logement*, RLRQ, c. T-15.01 ; *Loi sur les coopératives*, RLRQ, c. C-67.2 ; *Loi sur les compagnies*, RLRQ, c. C-38 ; *Code civil du Québec*, RLRQ, c. CCQ-1991, art. 1371-2643 ; *Charte des droits et libertés de la personne du Québec*, RLRQ, c. C-12.

30 *Loi sur la Société d'habitation du Québec*, RLRQ, c. S-8, art. 2 et 3.

31 *Loi sur la Société d'habitation du Québec*, art. 51.

32 *Id.*, art. 54.

33 *Id.*, art. 56.1.

34 *Id.*, art. 59.

35 *Id.*, art. 69 et suivants.

36 *Id.*, art. 77 et suivants.

37 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ, c. A-19.1, art. 145.30.1.

38 *Id.*, art. 145.30.1 et 145.30.2.

39 *Id.*, art. 145.30.3.

40 *Id.*, art. 145.30.3.

Répertoire des bonnes pratiques en urbanisme durable

Le *Répertoire des bonnes pratiques en urbanisme durable* vise à doter les membres de l'Ordre des urbanistes du Québec d'une plateforme Web portant sur des initiatives d'intérêt répondant à des critères de développement durable, à faciliter leur accès et à mieux faire connaître le rôle et la qualité des interventions des urbanistes au Québec. Depuis le lancement du *Répertoire*, différentes initiatives qui y figurent font l'objet d'une rubrique dans *Urbanité*. Pour consulter le *Répertoire* ou soumettre une nouvelle initiative : repertoireouq.com.

Guide de conception pour un développement urbain durable

Urbanistes impliqué.es :

- Louis Mazerolle, L'Atelier Urbain
- Charlotte Bodnar, L'Atelier Urbain
- Andréanne Baribeau, Ville de Carignan

Professionnel en aménagement impliqué

- Pierre-Olivier Robitaille, B.Sc. Urbanisme, Université de Montréal

Contexte et démarche

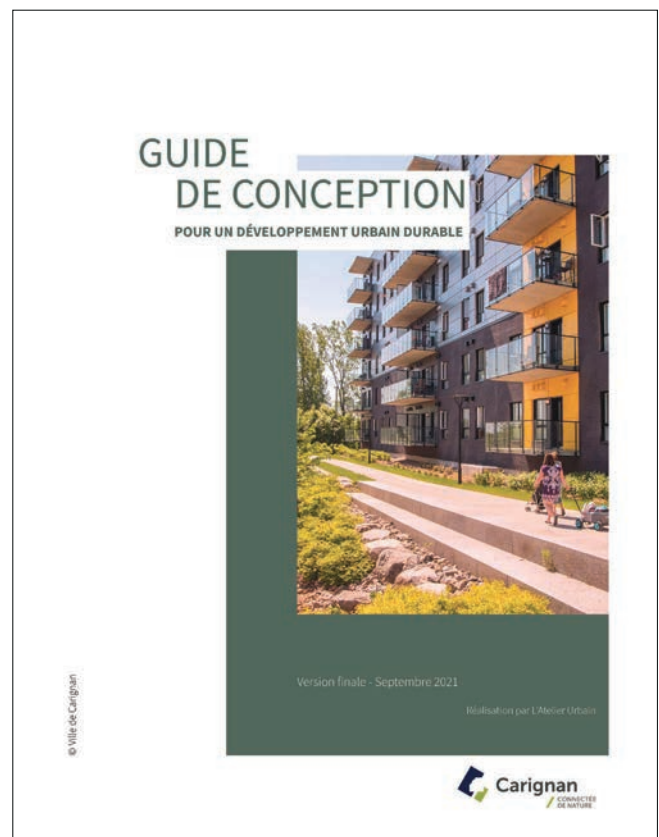
(mandat réalisé du printemps 2021 à l'automne 2021)

À la suite d'une réflexion entamée dès 2008 sur l'avenir d'un secteur stratégique appelé à devenir son centre-ville et de l'adoption en 2020 d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour ce même secteur, la Ville de Carignan a entrepris une démarche de planification d'un quartier durable.

Adopté en octobre 2021, le guide qui en a résulté met de l'avant les meilleures pratiques de durabilité, notamment pour les développements urbains à faible empreinte écologique. S'adressant particulièrement aux acteurs du développement immobilier, il permettra également à la Ville d'orienter concrètement les opérations immobilières projetées sur son territoire. L'objectif de la Ville de Carignan est de faire de son centre-ville un écoquartier, malgré une localisation suburbaine en deuxième couronne de Montréal, et ainsi permettre aux villes et aux municipalités aux prises avec des enjeux semblables de s'inspirer des bonnes pratiques en aménagement durable réalisées en milieu urbain.

Plusieurs échanges et recherches ont mené à la réalisation du guide, notamment les actions suivantes :

- convenir de la définition d'un écoquartier adapté aux réalités des villes suburbaines et comportant ces trois piliers : un écoquartier doit offrir un milieu de vie complet, assurer la santé et le bien-être des écosystèmes et limiter l'empreinte carbone de ses constructions et installations ;



- rechercher et consolider les meilleures pratiques de conception d'un écoquartier relativement aux piliers définis, dont la réalisation de développements urbains durables sobres en carbone au Canada et à l'étranger ;
- rencontrer les divers services de la Ville afin de comprendre les contraintes à la mise en place de telles pratiques et ainsi permettre de définir des lignes directrices.

Le guide de conception est le fruit d'un étroit travail collaboratif entre les professionnels de la Ville et l'équipe de L'Atelier Urbain.

Description

Le guide se compose de cinq sections :

- présentation du contexte urbain et de la planification de Carignan ;
- vision s'appuyant sur trois piliers : milieu de vie complet, santé environnementale et empreinte carbone ;
- meilleures pratiques et lignes directrices (cinq pour chaque pilier) devant guider l'aménagement de nouveaux milieux urbains, notamment le secteur central ;
- description et schématisation du processus d'approbation réglementaire des projets immobiliers ;
- grille d'autoévaluation des projets pour les promoteurs immobiliers.

La démarche et le contexte du mandat ont contribué à approfondir la réflexion sur la création d'un écoquartier en contexte suburbain au Québec et à repousser les limites auxquelles certaines villes québécoises se sont butées jusqu'à maintenant. De plus, le guide est un outil de vulgarisation et d'information pour les développeurs ainsi qu'une feuille de route pour des ajustements réglementaires et la planification des aménagements publics.

Défis, retombées et enseignements

Parmi les défis, mentionnons :

- le court délai de réalisation à la veille des élections municipales et la limite des pouvoirs municipaux ;
- l'absence de centralité locale vers laquelle diriger la croissance urbaine ;
- la localisation de la ville en deuxième couronne de l'agglomération métropolitaine impliquant des déplacements de transit et une forte dépendance à l'automobile ;
- la planification et la desserte de transport collectif par des partenaires (ARTM, EXO) ;
- enfin, le défi de dégager un équilibre entre les meilleures pratiques en matière d'écoquartier, ce qui est réaliste dans le contexte immobilier et ce qui suscitera l'adhésion de la population et du conseil municipal.

Parmi les bénéfices de cet outil pour la Ville de Carignan, mentionnons :

- une meilleure compréhension des attentes de la Ville par rapport aux développeurs ;
- un guide afin d'améliorer sa réglementation et ses outils d'urbanisme ;
- l'élaboration de conditions pour les ententes sur les travaux municipaux ;
- une prévision améliorée pour les aménagements et les équipements, ainsi que l'évaluation d'incitatifs municipaux ;
- l'appui à la construction potentielle d'une nouvelle centralité urbaine exemplaire.

Le guide permet de faire avancer la réflexion sur les écoquartiers au Québec. Bien que les lignes directrices aient été déterminées pour convenir au contexte de la Ville de Carignan, bon nombre de celles-ci sont pertinentes pour d'autres milieux suburbains, voire même certains milieux urbains.

Afin de garantir la pérennité des actions encourageant la transition écologique et porteuses de résilience, le guide et les documents ont été rédigés à l'intention des professionnels

en urbanisme et pour qu'un transfert de connaissances sur les meilleures pratiques s'effectue lors de l'accompagnement des clients afin d'autonomiser ces derniers. ✨

4.2 Lignes directrices - Milieu de vie complet

MV-1 - Cadre bâti compact et à échelle humaine

La compacité du cadre bâti réfre à la fois à la relation entre les bâtiments (marges de recul, types d'implantation), de même qu'au rapport entre l'espace construit et non construit. Comme moyen de densification, le cadre bâti devra être compact et assurer un encadrement au niveau de la rue qui favorise le confort des piétons. Pour ce faire, les moyens suivants sont identifiés :

- profondeur des marges avant réduites;
- largeur des marges latérales réduites;
- implantation contigüe favorisée;
- hauteur des façades avant de bâtiments (ou du podium, le cas échéant) en relation avec la largeur de la rue (rapport idéal de 1:2 et maximal de 1:1);
- intégration respectueuse du gabarit des bâtiments adjacents;
- ouvertures (portes et fenêtres) donnant sur le domaine public.

Localisation

Domaine privé

Retombées attendues

- Diminution des distances à parcourir
- Sentiment d'encadrement sur le domaine public
- Acceptabilité sociale d'une forme de densité urbaine

Mise en oeuvre

- Intégration à la réglementation
 - Révision des dispositions critères et normes favorisant la compacité aux règlements de zonage, de PIA et de PAE

La contigüe des bâtiments permet des lots plus étroits et, ainsi, augmenter la densité par compacté plutôt que par hauteur. De même, des marges avant réduites améliorent la relation de la façade à la rue et donnent une échelle humaine.

Source: L'Atelier urbain

Rapport hauteur/largeur à échelle humaine. Adossé à un mur de faible gabarit une marge de recul arrière ou latérale importante, de même qu'un recul des étages permettent d'écrire un langage d'architecture, la perte d'un assailement et d'identité de ces assis.

Source: L'Atelier urbain

© Ville de Carignan, 2021

Guide de conception pour un développement urbain durable | page 35

5.2 Grille d'autoévaluation

La grille d'évaluation suivante est spécialement conçue à l'intention des promoteurs immobiliers. Elle vise à servir d'outil lors de la conception d'un projet immobilier afin de faire de celui-ci un projet de qualité supérieure et, ainsi, faciliter son approbation. En plus du respect de la réglementation, une réponse à l'ensemble des lignes directrices est recommandée.

Le projet immobilier...	Ligne directrice
<input type="checkbox"/> est compact en privilégiant une implantation contigüe ou, à défaut, des marges latérales minimales	MV-1
<input type="checkbox"/> encadre la rue et crée une interface dynamique avec celle-ci par une marge avant peu profonde	MV-1
<input type="checkbox"/> encadre la rue en créant, par la hauteur des façades avant de bâtiments (ou de podium, le cas échéant) un rapport d'environ 1:2 avec la largeur de la rue (sans excéder un rapport de 1:1)	MV-1
<input type="checkbox"/> s'intègre respectueusement au gabarit des bâtiments adjacents en créant une continuité ou une gradation avec ceux-ci	MV-1
<input type="checkbox"/> a une interface dynamique avec la rue grâce à ses ouvertures (portes et fenêtres) sur sa façade principale	MV-1

Le projet immobilier...	Ligne directrice
<input type="checkbox"/> comprend des allées piétonnières ou encore des portes cochères favorisant les déplacements à pied à l'intérieur et vers l'extérieur du site	MV-2
<input type="checkbox"/> maximise le nombre d'unités (logement ou établissement) dont la porte donne directement sur le domaine public	MV-2
<input type="checkbox"/> comprend des support à vélos à l'extérieur pour stationnement de courte durée et, lorsque pertinent, un local à accès contrôlé pour stationnement de longue durée	MV-2
<input type="checkbox"/> inclut une diversité d'espaces extérieurs végétalisés pour ses occupants	MV-3
<input type="checkbox"/> met en valeur le patrimoine, l'art public ou l'identité du lieu	MV-4
<input type="checkbox"/> minimise les surfaces minérales et imperméables	SE-1
<input type="checkbox"/> comprend, le cas échéant, des rues droites intégrant des noues végétalisées	SE-1
<input type="checkbox"/> comporte, le cas échéant, un bassin de rétention paysager	SE-1
<input type="checkbox"/> conserve et protège des arbres matures existants sur le site	SE-2
<input type="checkbox"/> prévoit un couvert végétal comprenant des arbres à grand déploiement sur tout le terrain	SE-2

page 52 | Guide de conception pour un développement urbain durable

© Ville de Carignan, 2021

PNAAT : du chemin parcouru, mais la destination est encore loin

Au cours de la dernière année, le territoire a été au centre des discussions comme cela n'avait jamais été le cas auparavant au Québec. Depuis l'annonce des travaux en vue de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) en janvier 2021, le milieu de l'aménagement et la société civile se sont mobilisés à un niveau inégalé pour faire parler de l'aménagement et mettre de l'avant leur vision de l'avenir du territoire. Un point fort a notamment été la tenue du Sommet québécois de l'aménagement du territoire en janvier 2022.

» **DAVID ALFARO CLARK**, urbaniste, conseiller aux affaires publiques et gouvernementales

L'Ordre n'a pas été en reste, avec l'organisation d'une série de midis-causeries, une contribution assidue au comité consultatif mis en place par le gouvernement, une présence active dans les médias, de même que la participation à des actions conjointes avec nos partenaires au sein de l'Alliance ARIANE.

En parallèle, et aussi grâce à cette mobilisation, il y a eu une prise de conscience des questions d'aménagement et d'urbanisme par la population ainsi qu'une appropriation du sujet par les médias. Un consensus s'est forgé en faveur d'un changement de paradigme en aménagement du territoire, comme jalon nécessaire pour faire face à l'éventail des défis actuels : changements climatiques, crise du logement et préservation des milieux naturels et des terres agricoles. Le récent débat sur la densification et l'étalement urbain, qui est révélateur de l'évolution des mentalités, a donné un coup de pouce salutaire à la Politique nationale, alors à l'étude par les autorités politiques.

Dans la foulée, le gouvernement a adopté, en juin 2022, sa vision stratégique de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Saluée par l'OUQ et la grande majorité de nos partenaires, cette vision, bien qu'imparfaite, représente un gain indéniable. Elle constitue un soutien officiel à plusieurs notions clés, dont le contrôle de l'étalement urbain, la densification, l'importance des milieux de vie complets et compacts, la place de premier plan des centres-villes et l'apport essentiel de l'aménagement du territoire pour la lutte et l'adaptation aux changements climatiques. Il s'agit également d'une reconnaissance de la nécessité d'un leadership gouvernemental assumé ainsi qu'un appel à la cohérence de ses actions en vue d'un aménagement durable et de qualité.

Malgré ces avancées, la vision stratégique est toutefois source d'une certaine déception, car il s'agit d'un document de haut niveau, avec peu d'actions concrètes identifiées et aucun budget associé. On indique simplement que les moyens seront précisés dans le plan de mise en œuvre attendu à l'hiver 2023.

Face à des vents de face prévisibles et des dissidences internes, le gouvernement a choisi de repousser les choix plus délicats après les élections¹. Et, bien que la vision pose des diagnostics pertinents à plusieurs égards, les libellés du texte adopté sont soigneusement formulés pour laisser des portes de sortie, advenant que les calculs politiques pèseraient contre les

mesures contraignantes. De plus, le gouvernement n'a mis en place aucune mesure de type contrôle intérimaire – ce qui aurait témoigné du sérieux de ses intentions –, malgré ce que l'Ordre et d'autres organismes réclamaient.

Par conséquent, la Politique nationale est actuellement un document théorique qui, en soi, ne garantit pas le renouveau du cadre d'aménagement tant souhaité. Et bien que nous sentions une grande volonté de la part de nos interlocuteurs administratifs de faire aboutir le chantier, son issue dépendra des aléas de la politique ; il y a loin de la coupe aux lèvres.

« Un consensus s'est forgé en faveur d'un changement de paradigme en aménagement du territoire, comme jalon nécessaire pour faire face à l'éventail des défis actuels »

Ainsi, nous sommes dans une période critique pour l'avenir de cette politique longtemps espérée et, au-delà, pour l'avenir de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme au Québec. La tournure de la campagne électorale, l'issue du scrutin et la nomination d'un nouveau ministre ou d'une nouvelle ministre des Affaires municipales auront un impact déterminant sur la suite du dossier. Quels que soient les scénarios, il ne faut pas baisser la garde, mais plutôt rester mobilisés et continuer de parler d'aménagement du territoire afin que le gouvernement tienne parole. ✨

¹ Texte écrit avant la tenue des élections provinciales.

Des nouvelles de la permanence

La permanence souligne l'arrivée au sein de son équipe de l'urbaniste Benoît Fortier. Ce dernier agit, depuis mai, à titre de conseiller à la qualité de la pratique. Il accompagnera notamment la révision du processus d'inspection. Bienvenue Benoît! ✨

L'infolettre *Plani-Sphère*

Plani-Sphère est désormais le titre de votre infolettre. Ce dernier a été proposé par Jérémie Vachon dans le cadre du concours « Un titre pour l'infolettre ».

Nous vous invitons à lire régulièrement *Plani-Sphère*. Votre infolettre est la première source d'informations provenant de l'Ordre. L'Ordre s'en sert d'ailleurs pour vous transmettre des informations actualisées, utiles et importantes dans un format court et pratique. Surveillez sa parution les mercredis toutes les deux semaines!



Liste de ressources sur les Premières Nations

Lors de la Journée nationale des peuples autochtones, l'Ordre a mis en ligne, le 21 juin, une liste non exhaustive de ressources pour encourager ses membres et le public à approfondir leurs connaissances, dans une perspective de réconciliation. La constitution de ce répertoire marque l'un des premiers jalons d'une démarche visant à rapprocher la profession des peuples autochtones. Nous vous invitons à consulter la liste dans la rubrique Actualités. Vous y découvrirez entre autres des opportunités de formations informelles. ✨

Votre dossier membre

En vertu du Code des professions, vous êtes tenu de faire savoir à la secrétaire de l'Ordre dans les trente jours :

- 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 ;
- si vous faites ou avez fait l'objet d'une décision judiciaire ou disciplinaire ;
- tout changement relatif à votre statut. ✨

Tableau de l'Ordre

LISTE DES DÉMISSIONS

AU 1^{er} AVRIL 2022

Pierre Aubé
Alain Beauregard
Audrey Bluteau-Deslauriers
Christine Boegner-Pagé
André D'Arçon
Kaven Davignon
Benoît Fugère
Yves Gaillardetz
Sarah Kraemer
Yves Langevin
Clément Le Quintrec
Marie-France Loiseau

Pierre Marcoux
Richard Morin (n° de permis 347)
Richard Morin (n° de permis 500)
Sébastien Paquet
Gaétan Patry
Fanny Pécheux
Réal Pitt
Maxence Ponche
Céline Quirin
Thierry Sénécal
S. Ling Suen
Normand Trottier

LISTE DES NOUVEAUX MEMBRES

AU 1^{er} AVRIL 2022

Vincent Cottet
Tristan Dussol
Marc-Antoine Fournier
Étienne Gagnon-Desrosiers
Alexandre Gervais
Emilie Peyrols



à l'agenda

OCTOBRE 2022

Congrès annuel de l'Ordre

5, 6 et 7 octobre

Réglementation professionnelle et déontologique des urbanistes 101

13 et 14 octobre

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) 101

19, 20 et 21 octobre

Loi sur la qualité de l'environnement et lois connexes

27 et 28 octobre

NOVEMBRE 2022

Planifier et bâtir des milieux de vie pour une population vieillissante, en collaboration

avec Vivre en Ville

2 et 3 novembre

Les Journées de l'environnement sonore

10, 11 et 15 novembre

Examen d'admission

18 et 25 novembre, deux demi-journées en avant-midi

Loi sur le patrimoine culturel

21 et 22 novembre

Consultation publique et participation citoyenne : Vers une nouvelle dynamique des projets urbains

28 et 29 novembre



La revue *Urbanité*

Tirage : 2 600 exemplaires

DISTRIBUTION

Membres de l'OUQ • Abonné.e.s et autres

MISSION

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes ;
INFORMER les lectrices et les lecteurs 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

COORDINATION

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 222
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 invité.e.s 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 et Archives nationales du Québec • Bibliothèque et Archives 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

Julie Desrosiers, administratrice

Valérie Fauvel-Benoit, administratrice

Raoul Desmeules, administrateur nommé

Marie-France Langlois, administratrice nommée

Permanence :

Hélène Lefranc, directrice générale

Nathalie Corso, secrétaire de l'Ordre

Sophie Blanchet-Vaugeois, conseillère à la formation continue

Shony Da Costa, coordonnatrice aux événements

Jaëlle Héroux, conseillère aux communications

David Alfaro Clark, conseiller aux affaires publiques et gouvernementales

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

Benoît Fortier, conseiller à la qualité de la pratique

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

Votre propriété est plus qu'un lieu de vie, c'est un lieu d'accomplissements.

En tant que membre de l'Ordre des urbanistes du Québec, profitez de nos offres avantageuses pour réaliser vos projets immobiliers en toute confiance.



Rénover

renoassistance.ca/lp/ouq/

1 877 736-6360



Entretenir

services.proassistance.ca/ouq

1 833 946-6776



Vendre

services.duproprrio.com/ouq

1 866 387-7677