

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ



La pratique en région

VILLE DE CHIROUGAMAU ET © WSP GROUPE A. JARNEVEU



Votre profession, vos privilèges

Profitez de taux et de rabais privilégiés
sur des produits et services financiers.

desjardins.com/professionnels



Desjardins



L'image de la couverture présente le concept d'aménagement retenu dans le cadre de la vision dégagée par le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Chibougamau. Sur l'image, l'implantation de lampadaires identitaires, dont la lanterne rappelle le passé minier et le bois d'ingénierie, l'industrie locale, contribuera à la personnalité distinctive de l'artère commerciale.

- » **Mot du président** 4
- Des pratiques inspirantes en région**
Donald Bonsant, urbaniste
- » **Actualités** 5
- Une transition dans les transports collectifs**
Marie-Josée Lessard, urbaniste
- Métropoles en action**
Marie-Josée Lessard, urbaniste
- OIDP Montréal 2017 : pour une participation publique sans exclusion**
Jean Paré, urbaniste émérite
- Rues conviviales : entre normes et aménagement urbain**
Pascal Lacasse, urbaniste
- DEUXIÈME RENDEZ-VOUS COLLECTIVITÉS VIABLES DE VIVRE EN VILLE
S'engager vers une croissance urbaine à faible impact climatique
Amélie Castaing, urbaniste
- AUAMQ
Une journée d'étude couronnée de succès
Paul Arsenaault, urbaniste
- » **Lecture** 10
- JANE JACOBS
Déconstruire les dogmes et agir avec détermination
André Boisvert, urbaniste émérite
- De l'archéologie à l'histoire de Montréal**
Jacques Trudel, urbaniste

- Comprendre la mobilité dans la ville contemporaine**
Marie-Josée Lessard, urbaniste
- » **Opinion** 12
- Île-des-Moulins : des éloges très appréciés**
Marcel Junius, urbaniste émérite
- » **Pratique régionale** 13
- VILLE DE GATINEAU
La « zone de bruit ambiant altéré », un bon outil réglementaire
Frédéric Tremblay
- » **Pratique municipale** 17
- Plan stratégique de développement du périmètre urbain**
Luc Castonguay, urbaniste
- VALORISATION DU CENTRE-VILLE À COWANVILLE
Un premier stationnement à réinvestissement local
Olivier Ricard
- » **International** 20
- Aménager des fronts de mer résilients et actifs à New York**
Sylvain Lefebvre
- 4Cities, un programme de maîtrise en études urbaines hors du commun**
Pascale Gagnon-Boucher, urbaniste

dossier La pratique en région

- » **La pratique en région** 25
- Paul Arsenaault, urbaniste
Mario Carrier, urbaniste
- » **La pratique de l'urbanisme municipal dans la MRC de La Matapédia** 26
- Frédéric Desjardins, urbaniste
- » **Le paysage : une approche à exploiter** 29
- François Bienvenu, urbaniste-stagiaire
- » **ESPACES PÉRIURBAINS ET RURAUX** 31
- Le territoire « FRUGAL » en France et au Québec**
Mario Carrier, urbaniste
- » **La relance du noyau villageois pour insuffler l'optimisme** 33
- Olivier Legault, urbaniste et
Pier-Olivier Morissette, urbaniste
- » **LE PPU DU CENTRE-VILLE DE CHIBOUGAMAU** 36
- La nordicité au cœur de la revitalisation urbaine**
Louis-Michel Fournier, urbaniste,
Patrick Lachapelle, urbaniste et
Stéphanie Rocher, urbaniste



- » **En pratique** 38
- DE LA PRAIRIE EN FRICHE À L'ÉTANG FAUNIQUE
L'échangeur des autoroutes 40, 73 et 973 se refait une santé
Julie Forest, urbaniste, Martin Lafrance et Daniel Trottier
- » **Chronique juridique** 40
- PROJET DE LOI N° 122
Quand les gouvernements de proximité riment avec l'agriculture de proximité
M^e Guylaine Caron
- » **Regard sur le passé** 42
- YVON TREMBLAY (1935-2016)
Un grand bâtisseur de l'aménagement et du développement régional
André Boisvert, urbaniste émérite

- » **Nouvelles de l'ordre** 45
- Impacts de la loi n° 11**
Frais de retard lors du renouvellement de votre cotisation
Décès de M. André Christin
Nouveau site Internet
La tribune du syndic
- » **À l'agenda** 47

Des pratiques inspirantes en région

Bien que la pratique de l'urbanisme en région ne soit pas toujours sous les projecteurs, il s'en dégage des tendances inspirantes en réponse à des défis de taille. En effet, nos membres évoluant dans les villes éloignées des grands centres ne cessent de trouver au quotidien des solutions adaptées à leurs réalités spatiales et culturelles qui gagnent à être connues.

La mobilisation des citoyens, le partage des ressources humaines et financières ainsi qu'un positionnement axé sur le caractère distinctif de chaque municipalité sont autant de bonnes pratiques à découvrir, comme vous pourrez le constater dans le dossier sur les pratiques inspirantes en région de ce numéro d'*Urbanité*. L'expertise et l'éthique de travail des urbanistes en région sont des éléments essentiels au bon développement des municipalités, tout comme le travail d'équipe. Les objectifs des professionnels de l'aménagement, des élus, des citoyens, des commerçants et autres intervenants concernés se doivent de converger vers un aménagement du territoire durable et de qualité.

Impacts du projet de loi n° 11

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) a été invité par l'Office des professions du Québec (OPQ) à participer, le 18 septembre dernier, à une séance d'information sur les principaux éléments du projet de loi n° 11, adopté le 8 juin 2017. Cette loi, modifiant le Code des professions, a un impact direct sur l'ensemble des quarante-six ordres professionnels du Québec, principalement en ce qui concerne l'admission et la gouvernance. Entre autres, la gouvernance des ordres sera uniformisée et la séparation des pouvoirs entre le conseil d'administration, le président et le directeur général sera clairement identifiée. L'OUQ avait déjà commencé à modifier ses pratiques en matière de gouvernance dans les dernières années en adoptant des règles de gouvernance modernes. La majorité des changements instaurés par cette loi n'aura donc pas d'effet marquant sur la gestion quotidienne de l'OUQ. Je vous invite à lire le compte rendu de cette séance d'information dans la rubrique «Nouvelles de l'Ordre».

Mise à jour de la planification stratégique

Même si plusieurs bonnes pratiques sont déjà mises en place à l'interne, l'amélioration continue est une préoccupation des membres du conseil d'administration. Les présidents des différents comités bénévoles de l'Ordre ont d'ailleurs été conviés à une rencontre de travail le 8 novembre prochain, dans le cadre de la Journée mondiale de l'urbanisme. Cette réunion permettra

d'arrimer les différents mandats et objectifs des comités autour d'une vision commune et, par le fait même, de mettre à jour notre planification stratégique 2015-2020 en tenant compte du projet de loi n° 11 et des nouvelles obligations dévolues aux ordres professionnels. Les grandes conclusions de cette journée de réflexion seront évidemment dévoilées aux membres de l'Ordre en temps opportun.

Remise de prix lors de la Journée mondiale de l'urbanisme

Le 8 novembre se tiendra le Gala Excellence 2017. L'Ordre procédera alors, dans une ambiance festive, à sa remise annuelle de prix au cours d'un cocktail dînatoire. À cette occasion, l'OUQ remettra le prix Jean-Paul-L'Allier qui honore un élu québécois s'étant distingué par sa vision, son leadership et ses réalisations en urbanisme et en aménagement du territoire. De plus, des urbanistes reconnus pour leur compétence professionnelle, leur intégrité et les services exceptionnels rendus à la collectivité, au développement et au rayonnement de la profession d'urbaniste au Québec recevront le prestigieux titre de membre émérite, alors que des étudiants des programmes d'urbanisme accrédités seront honorés pour l'excellence de leur parcours scolaire. Finalement, le Prix du Conseil interprofessionnel du Québec (CIQ) sera remis à un urbaniste qui s'est distingué par son apport exceptionnel à sa profession et à son ordre professionnel. ✨

**Le président,
Donald Bonsant, urbaniste**



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



Une transition dans les transports collectifs

» MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste

Le Sommet mondial des transports publics de l'Union internationale des transports publics (UITP) s'est tenu du 15 au 17 mai 2017 au Palais des congrès de Montréal. Plus de 2 500 délégués d'entreprises, de gouvernements et d'organisations œuvrant en transport et provenant de plus de 80 pays se sont réunis pour échanger sur les meilleures pratiques dans le secteur du transport public.

Le thème du congrès, «*Lead the transition*», a servi de fil conducteur à ce sommet et a permis d'identifier les enjeux du transport public dans les villes en raison des nombreux changements et des nouveaux défis de mobilité. Le président de l'événement a retenu quatre thèmes : l'innovation, l'intégration, les partenariats et la décarbonisation, indiquant que : «*Ces tendances permettront aux sociétés de transport d'assurer une transition vers plus de mobilité intégrée dans les villes où les clients pourront choisir différentes options pour le dernier kilomètre, incluant les véhicules autonomes et les services de véhicules partagés.*»

Plus de soixante-dix sessions et conférences se sont déroulées, en plus d'un forum de l'innovation, ainsi qu'un salon d'exposition des principales nouveautés technologiques et tendances du transport public.

Plusieurs sessions ont abordé le thème de l'innovation, s'attardant sur les conditions visant à faciliter l'intégration des bonnes pratiques. L'UITP a rendu public un guide caractérisant l'innovation dans les systèmes de transport dans plusieurs grandes villes : *UMii – Urban Mobility Innovation Index*. Ce guide enrichit l'étude de la mobilité dans le contexte de la planification du développement durable et identifie les meilleures approches, les contraintes, les investissements nécessaires, etc. Pour certaines villes, l'accent est mis sur le partage des informations et les données ouvertes, comme à Oslo, assurant ainsi au public une information de qualité.

À Sydney, les citoyens sont invités à participer au développement des stratégies de mobilité, alors qu'à Munich, l'accent est mis sur les services et l'achat en ligne. Enfin, San Francisco a revu la gouvernance de la fonction transport en regroupant les unités de circulation et de transport collectif : «*Les responsabilités ne doivent pas avoir de frontières!*»

Dans une période de changement en matière de mobilité, certaines conditions gagnantes consistent à partager les objectifs, à briser les silos, à miser sur «*l'approche solution*», à rendre l'environnement réglementaire plus flexible. Un indice encore peu développé, soit celui de l'abordabilité et de l'accessibilité, a retenu l'attention des panélistes. «*Un bon système pour de bons déplacements.*»

D'autres sessions ont abordé la question de la mobilité intégrée, faisant référence à une offre complémentaire aux systèmes de transport : les taxis, les vélos en libre-service, les voitures partagées. Une intégration se voit également dans les opérations : stratégies tarifaires, infrastructures de service, applications technologique, billettique, etc. Au chapitre des nouveautés, on a pu assister à plusieurs démonstrations, notamment d'autobus électriques et de véhicules autonomes.

Un projet pilote de véhicule sans conducteur sera bientôt réalisé au Québec. Pendant un an, un minibus électrique, développé par les sociétés de transport Keolis et Navya, circulera dans un quartier à vocation écologique appelé Urbanova de la ville de Terrebonne. Il pourra transporter jusqu'à quinze personnes sur un trajet d'un kilomètre. Cette expérimentation permettra de vérifier le comportement des véhicules autonomes en condition hivernale.

Enfin, plusieurs conférenciers ont rappelé que les infrastructures de transport et les services de mobilité doivent contribuer à répondre aux besoins des usagers. ✨



PARC JEAN-DRAPEAU

**INTELLIGENCE
CRÉATIVE.
VALEUR
COLLECTIVE.**

lemay

lemay.com

Métropoles en action

» MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste

Le XII^e Congrès mondial de Metropolis s'est tenu à Montréal du 19 au 22 juin 2017 sur le thème «Enjeux globaux : Métropoles en action». Cet événement a réuni plus de 140 maires et 1 500 délégués locaux et internationaux en provenance de 85 pays. Plus de 250 conférenciers ont échangé sur le développement durable, l'intégration et le *vivre ensemble*, la mobilité urbaine, la sécurité, la participation citoyenne, le développement économique et l'innovation technologique, l'économie sociale et la gouvernance métropolitaine.

L'atelier « Les villes au cœur des solutions – stratégies intégrées de développement durable » a permis aux Villes de Brasilia, Kiev, Athènes, Bamako, Accra, Séoul et Montréal de présenter les principaux enjeux auxquels elles font face sur les plans environnemental, social et économique. Montréal a identifié trois défis à relever, soit Montréal sobre en carbone, Montréal équitable ainsi que Montréal exemplaire. La Ville de Séoul s'est donné une politique énergétique. Son succès repose sur la participation active des entreprises et des citoyens, les incitatifs économiques, l'engagement des citoyens dès le début du processus, des objectifs à moyen et à long terme, un système de surveillance et sur un leadership de la mairie. Les problèmes de logement, d'occupation illégale des terres et d'eau potable à Brasilia, résultant d'une croissance urbaine, sont quelques-uns des défis importants à relever. La Ville a proposé la formation d'équipes de conseillers techniques afin d'aider les familles à se construire et elle a aussi proposé la réalisation d'un vaste programme de protection et de mise en valeur d'un plan d'eau. La Ville de Kiev mise sur l'introduction de nouvelles technologies pour reconstruire les infrastructures urbaines. La Ville de Bamako s'est donné une vision de développement pour 2030 reposant sur les énergies renouvelables, une concentration de la population dans les zones déjà bâties, le verdissement, le développement du transport

collectif et de pistes cyclables et sur une démarche de participation citoyenne afin d'assurer l'adhésion de la population.

D'autres conférences ont porté sur les enjeux de mobilité urbaine et sur l'utilisation des technologies pour le développement des services urbains. Entre autres, le programme *Smart Columbus Challenge* de l'Université de Columbus en Ohio est un bon exemple où l'on tente de réinventer la mobilité. Il s'agit d'un laboratoire de recherche et d'expérimentation sur les routes intelligentes, les véhicules autonomes, la planification des nouveaux systèmes de transport multimodal qui a obtenu un financement important du gouvernement américain. Une session plénière a porté sur les villes comme acteurs de changement et partenaires des gouvernements nationaux.

Le développement des aires métropolitaines a donné lieu à des réflexions portant sur la gouvernance, les mécanismes de coordination entre les différents paliers gouvernementaux (local, métropolitain, national, et la société civile). Des conférenciers invités de Montréal, Barcelone, Santiago et Johannesburg ont aussi abordé les questions de décentralisation des finances publiques, du Nouvel agenda urbain adopté par l'ONU en 2016 et des défis d'atteindre l'ensemble des objectifs de développement durable des Nations Unies.

De nombreuses autres conférences ont permis d'échanger sur le rôle des villes, les actions, défis et facteurs de réussite.

À l'issue du congrès, les maires des grandes villes et les représentants de l'Association internationale des maires francophones (AIMF) ont proclamé la Déclaration de Montréal. Ce document présente les engagements des villes à relever les défis locaux et globaux et à mettre en œuvre l'Accord de Paris sur le climat.

Voir le site Web : Metropolis et la Déclaration de Montréal. ✨

OIDP Montréal 2017 : pour une participation publique sans exclusion

» JEAN PARÉ, urbaniste émérite

En cette année de son 375^e anniversaire, Montréal accueille de nombreuses rencontres internationales, plusieurs ayant pour objet les enjeux de gouvernance, de coopération et de démocratie des villes. En juin, il y a eu coup sur coup la 17^e Conférence de l'Observatoire international de la démocratie participative (OIDP), du 16 au 19, puis le XII^e Congrès mondial de Metropolis, du 19 au 22. Retour sur OIDP Montréal 2017.

Créé en 2001, l'OIDP regroupe quelque 500 villes, organisations et centres de recherche. Il se définit comme un espace de partage et de mise en œuvre d'expériences en matière de démocratie participative locale.

Entre le Mozambique en 2016 et Barcelone en 2018, OIDP 2017 a réuni à Montréal près de 450 participants de plus de 30 pays, autour du thème «Participation sans exclusion». Le programme proposait une cinquantaine de conférences, tables rondes, ateliers et partages d'expériences, alimentés par une centaine d'élus, d'universitaires, de praticiens et de citoyens engagés. L'événement se déroulait en quatre langues, cinq même, avec l'entrée en matière en langue crie de John Paul Murdoch – une remarquable présentation de la démocratie participative au sein de sa nation.

Comme le rappelle la Déclaration finale, le thème de la conférence s'inscrivait dans la foulée d'engagements pris à l'échelle internationale en vue de «mettre en place des

Rues conviviales : entre normes et aménagement urbain

» PASCAL LACASSE, urbaniste

À l'invitation de l'Association québécoise des transports (AQTr), *Urbanité* a assisté à un colloque le 1^{er} juin dernier. Celui-ci tentait de répondre à la question : Comment s'approprier la rue ?

Les conférenciers ont su soulever les enjeux et identifier les défis que représentent les aménagements visant à redonner l'aspect social de la rue. Dès la première conférence de la matinée, le ton était donné sur les problèmes de ces aménagements en lien avec la législation. Bien que les aménagements des rues conviviales passent souvent par du marquage pour délimiter et agrémenter la zone, chaque couleur est associée à une utilisation particulière du marquage routier dans le *Tome V* des normes du Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : le bleu, pour le stationnement pour handicapés ; le rouge, pour les voies réservées aux autobus ; le vert, pour les pistes cyclables. Bref, les aménagements en place qui utilisent les couleurs ne sont pas conformes au Code de la sécurité routière, tout comme les différents types de partage de la rue à travers le monde qui seront présentés durant la journée.

Une fois cette douche froide reçue, des praticiens d'ici et d'ailleurs sont venus présenter leur projet et leurs réflexions. D'ici, l'auditoire a eu la chance d'observer des projets de transformation très intéressants des villes de Terrebonne, Montréal, Québec et Laval. Une mention spéciale à la Ville de Laval qui tente de dompter l'automobile autour de la Place Bell pour en faire une place à l'échelle plus humaine. D'ailleurs, ce sont des spécialistes hautement qualifiés qui sont venus humblement

plateformes inclusives qui permettent la participation effective de tous aux mécanismes de prise de décision, de planification et de suivi». Or, par-delà les perspectives ouvertes entre autres par les outils numériques, les facteurs humains nécessaires à une authentique participation ont aussi été longuement abordés.

Ainsi, John Paul Murdoch a montré que les approches de délibération traditionnelles de la nation crie ont assuré une base solide à la mise en œuvre des engagements de la Paix des Braves de 2002. Exigeantes parce qu'elles rassemblent beaucoup de participants durant plusieurs heures, ces approches ont trouvé écho dans d'autres discussions comme celles sur le budget participatif, d'où il ressortait que la volonté politique, évoquée fréquemment, ne dépendait pas seulement des élus et que la société civile devait se l'approprier. Autrement dit, l'intérêt citoyen appelle une responsabilité partagée qui s'étend dans la durée.

Du reste, l'écrivain et citoyen engagé Alexandre Jardin a fait valoir que de parler de participation à la prise de décision

faire état de leurs constats – que ce soit Fiona Chapman, de Pedestrian Projects Public Realm Section de Toronto; Ben Hamilton-Baillie, avec ses Shared Spaces du Royaume-Uni; ou encore Michael Seth Wexler, de Copenhagenize Design Co. du Danemark. Leurs commentaires vont tous dans la même direction : la voiture prend trop de place en ville, un rééquilibrage de la rue est nécessaire, et les solutions existent.

Au-delà des projets, les conférenciers ont insisté sur l'importance d'aménager sa ville pour et avec ses citoyens à travers un urbanisme participatif et de travailler en multidisciplinarité pour éviter les surprises. Par exemple, l'architecte paysagiste peut créer un bel aménagement pour un bassin de rétention. Mais en raison de la proximité de la rue et de la pente du bassin, une glissière de sécurité est nécessaire, ce qui enlève tout le charme du bassin. Cette leçon, la Ville de Terrebonne l'a apprise; elle a changé ses façons de faire dans sa gestion des contrats.

En somme, cette journée a permis de constater que les villes n'en sont qu'au début de la réappropriation de l'espace public qu'est la rue et que l'aspect social de celle-ci devient de plus en plus important. Les projets cités ont su démontrer la pertinence de ce concept qui vise à améliorer la qualité de vie urbaine. Il ne reste plus qu'au Code de la sécurité routière de le reconnaître.

Au fil du temps, *Urbanité* s'est beaucoup intéressée à ces enjeux. Vous pouvez consulter les nombreux articles sur l'aménagement de la rue dans les précédents numéros de la revue. Ces derniers sont disponibles sur le site de l'Ordre des urbanistes du Québec. ✨

est quelque peu réducteur. Pour lui, il faut aussi faire place à l'action. Des initiatives citoyennes d'intérêt public peuvent être mises en œuvre directement par ceux et celles qui les conçoivent, même si la participation au sens strict ne devrait s'appliquer qu'aux processus décisionnels des pouvoirs publics, selon Michel Venne, ex-directeur général de l'Institut du Nouveau Monde.

On retiendra enfin de la conférence de l'OIDP que la notion de proximité, indissociable de la participation, ne s'arrête pas aux élus locaux mais s'étend d'emblée à l'ensemble des citoyens. À méditer, alors qu'OIDP 2017 coïncide avec l'adoption d'une loi consacrant les municipalités comme gouvernements de proximité.

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a assuré l'encadrement et la coordination de la conférence 2017 de l'OIDP. Les présentations, entrevues et tables rondes sont en grande partie accessibles en ligne sur le site Web oidp2017mtl.com, où elles peuvent être visionnées en différé. ✨

DEUXIÈME RENDEZ-VOUS COLLECTIVITÉS VIABLES DE VIVRE EN VILLE

S'engager vers une croissance urbaine à faible impact climatique

» AMÉLIE CASTAING, urbaniste

Lors de la deuxième édition des Rendez-vous Collectivités viables, le 25 mai 2017, Vivre en Ville a réuni à Montréal près de 250 professionnels et décideurs québécois autour du thème de la croissance urbaine à faible impact climatique. Résolument axé sur la transformation des collectivités, l'événement déployait un programme mobilisateur qui s'est d'abord ouvert par une présentation de l'ancienne mairesse de Houston, Annise Parker. Parmi les invités internationaux figurait également Carl Elefante, actuel vice-président et président 2018 élu de l'American Institute of Architects. Sa conférence, «L'architecture et l'urbanisme, des alliés pour réduire les émissions de GES», a suscité l'enthousiasme, notamment lorsqu'il a rappelé que les villes sont au service du développement humain et a demandé aux architectes et urbanistes de se sentir acteurs de la santé publique afin de bâtir des milieux «net zéro».

Parmi les modèles de consolidation urbaine au service du climat, la politique globale de la Ville de Sacramento en Californie, ainsi que, plus proches de nous, les écoquartiers de la Ville de Québec ont été présentés. La programmation a également dévoilé des exemples de collectivités résilientes et performantes avec des promoteurs proactifs au Québec à travers le cas de l'îlot central du Technopôle Angus à Montréal et le projet de l'écoquartier Pie-X à Victoriaville.

La journée s'est achevée avec la grande conférence «Transformer durablement sa ville» de Bertrand Delanoë, maire honoraire de Paris. L'intervention de l'édile parisien a été présentée par Denis Coderre, maire de Montréal, qui a invité à redéfinir le rôle des villes à titre de gouvernements de proximité. Bertrand Delanoë a insisté sur le fait que pour transformer durablement sa ville, il faut en être amoureux. Il a également appelé à l'audace, et à rendre vivante la pratique démocratique. Orateur hors pair, il a été ovationné par la salle en guise de conclusion de la journée.

Une publication : *Le poids de l'éparpillement*

L'événement tenu au Monument-National a été l'occasion de dévoiler les résultats de la première étude de Vivre en Ville sur le bilan carbone de 18 pôles d'activité au Québec. *Le poids de l'éparpillement*¹ met en évidence l'impact climatique de la localisation des emplois, des commerces et des équipements de loisirs. À partir des dernières données rendues disponibles par les enquêtes Origine-Destination de Montréal, Québec, Sherbrooke, Gatineau et Trois-Rivières, l'étude montre comment les déplacements en direction de pôles périphériques et mal connectés au reste des agglomérations émettent davantage de gaz à effet de serre que ceux à destination des centres-villes, facilement accessibles en transport en commun et à pied.

Fait intéressant, les zones urbaines spécialisées qui n'offrent qu'une accessibilité automobile affichent un bilan carbone



en transport qui s'avère désastreux par rapport à celui des centralités d'agglomérations, avec des émissions par déplacement de 64 à 175% plus élevées selon les pôles et les agglomérations étudiés.

Un appel à l'action

Lors de ce deuxième Rendez-vous Collectivités viables, Vivre en Ville a convié les différents paliers de gouvernement à contribuer à une planification urbaine adaptée à l'urgence climatique, à travers sept principes :

1. Limiter la part de la croissance dirigée vers les couronnes au pourtour des régions métropolitaines.
2. Limiter l'éparpillement des lieux d'emploi.
3. Déterminer des cibles précises et fermes de consolidation et de densification du tissu urbain existant.
4. Mettre le développement des nouvelles technologies au service d'une mobilité partagée.
5. Intégrer systématiquement des mesures d'adaptation aux changements climatiques.
6. Investir massivement dans le développement de réseaux structurants de transport collectif.
7. Intégrer la lutte contre les changements climatiques aux documents d'aménagement et d'urbanisme.

Appel à la collaboration

Enfin, Vivre en Ville a lancé le programme de collaboration Collectivités à faible impact climatique. Adressée au milieu municipal (municipalités, MRC ou communautés métropolitaines), cette invitation vise l'élaboration de stratégies, plans ou projets de consolidation urbaine visant une réduction du bilan carbone de ces collectivités et du Québec. Ces projets pourraient prendre différentes formes, à toutes les étapes de réalisation d'un projet d'aménagement : encadrement d'analyses urbanistiques, élaboration de concepts d'aménagement, identification de balises de design, recherche de pratiques inspirantes, révision critique de documents de planification, identification de critères d'évaluation de projets, etc. Plus d'informations sont disponibles à vivreenville.org/collaboration-carbone. ✨

¹ VIVRE EN VILLE. *Le poids de l'éparpillement. Comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*, coll. L'Index, 2017, 32 p. (www.vivreenville.org/poids-eparpillement)

AUAMQ

Une journée d'étude couronnée de succès

» PAUL ARSENAULT, urbaniste

Le 26 mai 2017, l'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec (AUAMQ) a tenu une journée d'étude à Victoriaville sous le thème « Santé urbaine – enjeux/rôles/responsabilités ». Cet événement a permis à la cinquantaine de participants de constater l'importance des liens entre la planification des différentes composantes de la ville et la santé et la qualité de vie de ses citoyens et de ses visiteurs.

Les expériences d'une douzaine de collectivités canadiennes ont été présentées par la directrice générale du Centre d'écologie urbaine de Montréal, suivie de l'urbaniste Sophie Paquin, de la Direction régionale de la santé publique de Montréal, qui a soumis des solutions et des outils aux participants pour diminuer les impacts de l'aménagement et du transport sur la santé.

Lors d'un atelier pratique, les participants ont pris conscience de l'importance de repérer, de comprendre et d'éliminer les obstacles pour que les villes puissent favoriser le développement d'un milieu de vie inclusif et durable. De l'avis de tous, cet atelier interactif comprenant la simulation de différents handicaps a mené à une meilleure compréhension des enjeux de l'accessibilité universelle. À cet égard, il est important de souligner que la Ville de Victoriaville a adopté, dès 1999, une politique d'accessibilité universelle « Pour une municipalité inclusive ! ». Récemment, elle a été la première ville à obtenir la certification « Destination pour tous », de Kéroul.

La journée d'étude s'est poursuivie en abordant le thème de l'alimentation et la ville. Le midi-conférence a fait découvrir le mouvement international Les Incroyables Comestibles par le fondateur d'un circuit court alimentaire à Victoriaville.

En après-midi, la ville nourricière et les habitudes alimentaires ont été les sujets abordés tour à tour par un conseiller de Vivre en Ville, qui a rappelé l'importance d'inscrire l'alimentation dans l'agenda municipal. Cette préoccupation est partagée par la Ville de Saint-Bruno; l'urbaniste Anik Fortin a présenté la Politique adoptée en réponse à plusieurs préoccupations soulevées par ses citoyens dans le

L'AUAMQ est un organisme à but non lucratif qui regroupe plus de 600 professionnels qui œuvrent directement dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement pour des organismes municipaux et paramunicipaux. Sa mission principale consiste à favoriser le partage des connaissances entre ses membres, l'étude d'expériences d'ici et d'ailleurs, dans le but de faire progresser les pratiques en urbanisme et l'aménagement du territoire.



Denis Laliberté et Vanessa Lafleur-Chouinard, collaborateurs-stagiaires au Service de la gestion du territoire de Victoriaville, ont joué un rôle de premier plan dans le succès de l'atelier pratique.

JEAN DEMERS, VILLE DE VICTORIVILLE

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la Ville de Victoriaville présente ainsi sa vision de l'accessibilité : « Offrir un milieu de vie où chacun peut bénéficier des mêmes services de façon similaire et autonome, peu importe ses caractéristiques personnelles. » Pour son application, ce concept exige deux volets :

- une approche inclusive qui implique de planifier, concevoir et offrir les services municipaux, et ce, des infrastructures aux modalités administratives, en fonction de l'ensemble des usagers ;
- une approche adaptative qui vise à éliminer toutes les barrières physiques, sociales et de communication existantes pouvant limiter une personne dans l'accomplissement de ses activités de tous les jours.

cadre de la vision 2035 « Imaginons une collectivité viable ». Enfin, la présentation de la Coalition poids a sensibilisé les participants aux outils disponibles pour les urbanistes et les aménagistes municipaux visant à promouvoir de bonnes habitudes alimentaires et à influencer la pratique de l'activité physique, notamment en soulignant les modalités permettant aux municipalités d'autoriser le jeu libre dans les ruelles et rues résidentielles.

Dans son mot de clôture, le président de l'AUAMQ, l'urbaniste Sylvain Thériault, n'a pu que souligner la qualité des présentateurs et l'intérêt manifesté par l'ensemble des participants. ✨

JANE JACOBS

Déconstruire les dogmes et agir avec détermination

» **ANDRÉ BOISVERT**, urbaniste émérite

Ce livre est fait d'une sélection de textes – articles et conférences – produits au cours de huit décennies et qui ont pour objet l'évolution de la pensée urbanistique visionnaire de Jane Jacobs. L'introduction générale et celle des chapitres situent chaque contribution dans les contextes qui ont amené l'auteure à forger sa propre compréhension du fonctionnement des villes. On présente les étapes de son parcours, les fondements de ses idées et les motifs qui l'ont entraînée dans ses célèbres batailles, notamment dans son époque étatsunienne et new-yorkaise et, par la suite, dans son époque canadienne et torontoise.

Présentés dans l'ordre chronologique de leur parution, les textes se rattachent à cinq périodes coiffées d'un titre iconique (traduction libre) :

Une naturaliste de la ville – 1934-1952
La construction des villes – 1952-1965
L'amorce du développement – 1965-1984
L'écologie des villes – 1984-2000
Des modèles du développement pour l'avenir – 2000-2006

Originaire de Scranton en Pennsylvanie, Jane Jacobs arrive à New York à dix-huit ans, en 1934, avec son diplôme de «*high school*». Elle rêve de devenir journaliste. Durant quatre années, elle occupe divers emplois – en usine ou dans des bureaux – tout en cherchant à publier des articles dans diverses revues. Son tempérament de batailleuse s'exprimant à sa façon et sans retenue ne manque pas de surprendre – on juge ses sujets comme plutôt bizarres.

Pour élargir sa culture générale, elle s'inscrit au programme d'extension de

l'Université Columbia. Elle étudie la géographie, l'histoire, le droit, la philosophie et les sciences. L'historien Henri Pirenne, avec son analyse de la culture urbaine dans l'Europe médiévale, deviendra une de ses influences marquantes. À vingt-cinq ans, elle copublie un premier livre, *Constitutional Chaff*, en marge de ses cours de droit. Elle y commente les propositions de la convention constitutionnelle de 1787 qui n'ont pas été retenues dans la Constitution des États-Unis. L'ouvrage révèle son esprit peu orthodoxe et, par une obscure manigance, s'ensuit son renvoi de Columbia. Elle sera dès lors profondément méfiante à l'égard du monde scolaire et de la corrélation convenue entre l'autorité et le prestige des titres universitaires. D'ailleurs, tout au long de sa carrière, elle refusera les multiples reconnaissances offertes par le milieu universitaire.

L'observation fine des phénomènes en présence dans son Greenwich Village d'adoption l'initie à la complexité organisée dans laquelle fonctionne la ville. Elle constate que la base citoyenne offre les moyens pour solutionner une grande partie des problèmes qui peuvent surgir. Les grands projets des pouvoirs publics dans l'après-guerre l'interpellent : par exemple, la rénovation urbaine du type démolition-reconstruction ou encore l'insertion brutale des voies autoroutières dans la ville. L'argumentaire qu'elle oppose aux autorités new-yorkaises met en lumière les dommages irréparables qui en découlent sans que les problèmes d'origine soient solutionnés pour autant. Les manœuvres de mystification qu'utilisent parfois politiciens et technocrates l'amènent à réfléchir sur les questions d'éthique et de morale dans le domaine de la politique et des affaires.



Elle saisit l'importance de l'activité économique qui prend sa source dans les villes et les quartiers et qui constitue le moteur du développement humain. Les villes dynamiques, foyers d'innovation, arrivent à exporter leurs solutions aux problèmes urbains. En 1980, Jane Jacobs surprend avec la publication d'un ouvrage intitulé *The Question of Separatism*, qui présente le projet d'un Québec souverain comme viable, se basant sur sa théorie de l'économie.

Ce livre offre une excellente introduction à la pensée multidimensionnelle de Jane Jacobs, une pensée qui demeure pertinente, autant pour la compréhension du fonctionnement des villes et de leur aménagement que pour la qualité de la vie humaine à protéger. ✨

JACOBS, Jane. *Vital Little Plans: The Short Works of Jane Jacobs*/edited by Samuel Zipp and Nathan Storrington, Toronto, Random House Canada, 2016, 490 p.

De l'archéologie à l'histoire de Montréal

» JACQUES TRUDEL, urbaniste

On ne saurait trop vanter les mérites de ce magnifique ouvrage qui brosse un tableau de la pratique archéologique montréalaise et donne la parole à bon nombre de ses artisans, tout en mettant en lumière sa contribution indispensable à la connaissance de l'histoire et de la préhistoire de cette ville.

Réalisée grâce à l'Entente sur le développement culturel de Montréal entre la Ville et le ministère de la Culture et des Communications, la «*première publication d'envergure*» réalisée dans ce domaine, qu'on sent longuement mûrie, vient à point nommé manifester l'ampleur des travaux et recherches accumulés depuis plusieurs décennies. Grâce à des illustrations nombreuses et bien choisies ainsi que par un style d'écriture généralement alerte et concis communément adopté par une quarantaine de collaborateurs, l'ouvrage possède la rare qualité d'être en même temps très fouillé et tout de même accessible à un large éventail de personnes intéressées, allant du profane féru d'histoire aux nombreux professionnels de l'archéologie et des domaines connexes.

L'ensemble de l'ouvrage a été conçu de manière à établir un lien systématique avec l'histoire et la préhistoire du territoire. Par le fait même, il contribue aussi à révéler concrètement la présence ancienne des premiers habitants de ce territoire, ainsi qu'à faire éloquentement ressortir l'importance des éléments d'identification culturels et historiques présents à toutes les étapes de l'aménagement de l'espace urbain.

La présentation est structurée en chapitres portant sur les sites et groupes de sites accompagnés des données historiques qui leur sont reliées, le tout regroupé de façon chronologique en trois parties couvrant respectivement la préhistoire, le régime français et le régime britannique. Cette matière prin-

cipale est encadrée au début et à la fin par deux sections consacrées à l'archéologie et à ses principales techniques. On trouve aussi dans l'ensemble du texte des éléments d'information pointue sur plusieurs des diverses spécialités de l'archéologie et des disciplines qui lui sont couramment associées : bioarchéologie, zooarchéologie, archéopalynologie, géomorphologie, paléogéographie, de même que la restauration d'artefacts.

Personne ne se plaindra de ce que les archéologues, en nous en instruisant, fassent l'apologie de leur discipline. Comme les auteurs le disent eux-mêmes, l'existence de l'ensemble de ces travaux de longue haleine et de leurs résultats est relativement méconnue du public montréalais. «*Le savez-vous?*», écrivent-ils d'ailleurs en tout début d'introduction!

On a pourtant assisté depuis nombre d'années à une nette croissance des efforts consentis par plusieurs institutions muséales montréalaises, particulièrement celles ayant vocation dans ce domaine¹ qui en effectuent notamment la démonstration *in situ* – comme l'accomplit à grande échelle le musée de Pointe-à-Callière – et organisent de multiples activités de reconnaissance. Il n'en demeure pas moins que de nombreux sites passent encore inaperçus parmi ceux – plus de 230, nous dit-on – qui ont fait et font présentement l'objet de fouilles documentées sur le territoire municipal. La nécessité d'une mise en valeur soutenue, respectant les contraintes pertinentes, est d'ailleurs soulignée. À cet égard, tout en admettant qu'il ne s'agit pas ici d'un guide, une localisation cartographique plus précise de l'ensemble des sites évoqués aurait été utile.

En plus de son intérêt général sur le plan de la culture et de l'histoire, l'ouvrage constitue, pour les urbanistes, une très riche source d'information sur les exigences liées à la préservation et à la mise en



valeur des potentiels archéologiques ainsi que sur les nombreuses interrelations qu'elles sous-tendent avec les conditions de développement et d'utilisation des sites concernés. Au-delà de la question des précautions à prendre et des procédures à suivre lors de l'aménagement de sites sensibles, c'est aussi les occasions de mise en valeur fournies par les projets de redéveloppement et d'aménagement d'espaces publics qui sont à considérer, dont l'intégration d'une signalisation adéquate. Plusieurs bons exemples existent, les fortifications rendues visibles au Champ-de-Mars en étant sans doute l'exemple le plus spectaculaire. En somme, plusieurs moyens de faire mieux connaître ces activités et leur signification relèvent de notre champ professionnel. Aux urbanistes donc d'agir!

L'ouvrage se termine sur un bel épilogue évoquant le passage des millénaires qui ont marqué le vaste territoire continental abritant notre île, signifiant ainsi que l'archéologie se situe dans une temporalité bien différente de celle dans laquelle nous vivons au quotidien. Rappel salutaire qui porte à réfléchir. ✨

BALAC, Anne-Marie et François C. BÉLANGER (dir.). *Lumières sous la ville. Quand l'archéologie raconte Montréal*. Recherches amérindiennes au Québec, 2016, 308 p.

À LIRE ÉGALEMENT - Deux ouvrages de grand intérêt signés par d'éminents collègues à la page 46 du numéro.

Île-des-Moulins : des éloges très appréciés

Dans le numéro d'hiver 2017 de la revue *Urbanité*, notre confrère Gérard Beudet signe un article intitulé «La patrimonialisation des quartiers centraux et des centres historiques». Aux pages 31 et 32, il commente une opération d'urbanisme pensée et réalisée par le ministère des Affaires culturelles en 1974, à Terrebonne. Je m'en félicite. J'en apprécie d'autant plus la teneur que l'article provenant d'un éminent confrère campe bien l'esprit qui animait la Direction générale du patrimoine (DGP) de cette époque.

» **MARCEL JUNIUS**, urbaniste émérite

En effet, l'Île-des-Moulins, dont on répète que ce fut une réussite, a été le fruit d'une intense collaboration citoyenne. C'est, on en conviendra, une excellente nouvelle devant le gâchis de certains plans de conservation traitant des espaces réputés culturels comme des propriétés d'une quelconque promotion immobilière. Les études préliminaires et l'élaboration des plans qui amenèrent les prises de décisions finales furent conduites par la DGP dans un «esprit nouveau», celui de l'ouverture offerte par les dispositions de la *Loi sur les biens culturels* jumelée à une concertation citoyenne. Ce fut payant. J'ai déjà évoqué, en 1975, que la qualité d'un site urbain ne pouvait plus se réduire au simple calcul des investissements publics et privés. Qu'il y a plus grand ! Il y a le génie du lieu et ses conséquences.

À Terrebonne, l'aménagement de l'Île-des-Moulins nous invita à mettre en œuvre un concept inédit et prometteur, celui de «l'utilité culturelle». Nous le préconisons pour le sauvetage intelligent du patrimoine immobilier, considérant les difficultés inhérentes à ce type de projet.

La brève description et les conclusions que livre Gérard Beudet de l'opération Île-des-Moulins sont des commentaires élogieux. Ils s'adressent à ceux et celles, les croisés du patrimoine, qui furent avec moi, à la DGP, dès 1972 : historiens, archéologues, architectes et urbanistes, animateurs, comptables et secrétariats. Je n'oublie ni les membres du comité consultatif, ni le maire avec son conseil de ville, ni le ministre Denis Hardy ne cherchant rien d'autre que la réussite du projet. Tous trouveront dans les propos de Gérard Beudet une récompense et, pour ma part, la confirmation d'un modèle prometteur, malheureusement aujourd'hui disparu ! Sinon, ce sera tout de même le souvenir, par le devoir de mémoire, d'un travail bien fait. Je ne citerai pas les noms de mes collaborateurs de peur d'en oublier ici et là, en cours de route. Ils se reconnaîtront, j'en suis certain. Je les salue. Je les remercie à nouveau.

Lorsque le ministre me parla du projet de l'Île-des-Moulins, je lui répondis que changer sur ce territoire la tristesse en beauté serait une excellente façon de démontrer dans le concret – loin des colloques et des palabres, mais dans la réalité – que l'urbanisme culturel est la réponse aux affres d'un aménagement trop souvent confiné à la réponse d'un calcul économique. C'est là que se situa notre second regard en affirmant et en statuant que l'aménagement du territoire est d'ordre culturel. Mes confrères savent que je n'ai jamais dérogé de ce principe. Cet épisode me donna l'occasion de débattre avec Georges-Émile Lapalme et Guy Frégault de la finalité des objectifs du ministère des Affaires culturelles et, naturellement, de la place qui revenait à l'aménagement culturel du territoire. Qu'on ne s'étonne pas, c'est de ce questionnement vécu avec ces deux personnalités hors du commun que l'idée de l'amélioration de la «qualité du cadre de vie» par la culture est apparue. Et que c'était dans nos prérogatives de faire avancer ce sujet. Plus que cela, ce sera une mission. Ce sera mon combat. Il se poursuit. Il se poursuivra !

À l'exception de la Place Royale, le ministère n'avait pas d'expérience en cette matière, mais il y avait des urbanistes et des architectes compétents, éclairés et de talent dans nos rangs. Nous étions conscients de nos faiblesses, mais plus encore étions-nous convaincus de l'efficacité et de la force d'un plan de sauvegarde ou d'aménagement culturel. Notre attitude offensive, due à la vitalité débordante des fonctionnaires de la DGP nouvellement créée, militait pour une prise en charge sensible de ce territoire. Surtout signifiante. Elle augmentera la foi dans notre mission. Nous rehausserons la qualité de l'espace. Nous le solidifierons dans le concret pour assurer l'épaisseur culturelle du Québec par une intervention de haut calibre. C'est cela qui a été fait.

La chance, ce fut la volonté des fonctionnaires alliés aux citoyens et à un comité consultatif conscient de la portée histo-

rique du site. Tous étaient convaincus de devoir faire la démonstration sans faille qu'un excellent voisinage est possible entre la délicatesse d'un ancien patrimoine, une nouvelle affectation du sol et une architecture vivante comme savait si bien le faire notre confrère André Blouin, si les propositions se canalisent dans l'esprit d'un urbanisme culturel. J'ose le dire, méticuleux, jusque dans les moindres détails du paysage historique ou de l'invention architecturale. Imaginatif aussi pour faire naître par l'ébullition des idées des sentiments de dépassement.

Le reste de l'histoire est décrite dans l'article de Gérard Beudet et dans d'autres analyses, dont celle de Johanne Brochu. Cette dernière écrit dans *Urbanité*, en mars 2005 : « [Il s'agit là d'] un cas exemplaire d'une stratégie de conservation et de mise en valeur dont l'originalité tient de son inscription dans une perspective urbanistique.¹ » Je confirme cette lecture.

Denis Vaugois, ancien ministre des Affaires culturelles, écrira dans la publication officielle du gouvernement², du ministère et de la DGP «[...] Terrebonne est sans doute l'un des meilleurs exemples de ce qu'il faut faire pour le patrimoine : le redonner aux citoyens en fonction des usages qu'ils auront eux-mêmes définis». Vaugois termine en disant «[...] ainsi des Québécois vivront leur passé dans l'avenir». J'ajoute que pour un peuple qui est en évolution constante, cette perspective n'est pas mal du tout.

Enfin, le journal *Le Devoir* publiera le 30 juillet 1998 un article de Jean Chartier intitulé «Splendeurs dans l'Île-des-Moulins». Il vient à point pour me permettre de conclure avec le sous-titre : «Le Vieux-Terrebonne s'est refait une beauté pour son 325^e anniversaire» ! Oui, cela fait plaisir aux urbanistes, si souvent oubliés. 🌟

Marcel Junius, urbaniste émérite, architecte, a été directeur général du Patrimoine au ministère des Affaires culturelles du Québec, président de la Commission des biens culturels du Québec et président du Conseil de l'Environnement – ministère de l'Environnement du Québec. Récipiendaire du Prix du Québec – prix Gérard-Morisset pour le patrimoine en 2003, il est également président honoraire d'Héritage Québec.

1 BROCHU, Johanne. «Le patrimoine urbain, entre conservation et devenir». *Urbanité*, mars 2005, p. 11.

2 MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES DU QUÉBEC. *L'Île-des-Moulins*, préface de Denis Vaugois, Québec, 1979, 63 p.

VILLE DE GATINEAU

La « zone de bruit ambiant altéré », un bon outil réglementaire

La prise de conscience graduelle de la présence envahissante du bruit dans l'environnement québécois franchit un jalon important lorsque les projets routiers de grande envergure deviennent assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement¹. La notion de l'impact sonore évolue désormais, passant d'un objet de nuisance publique à un domaine d'étude technique qui est discuté et débattu non seulement entre techniciens et ingénieurs, mais aussi dans la sphère publique grâce aux audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec (BAPE).

» FRÉDÉRIC TREMBLAY

Gatineau ne fait pas exception : entre 1987 et 2013, pas moins de neuf projets routiers sont ainsi évalués et certains sont, en conséquence, significativement modifiés ou carrément refusés. Pourtant, même pendant cette période, l'urbaniste municipal n'intervient à peu près pas dans ces débats qui se tiennent principalement entre le ministère des Transports (MTQ), le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et le grand public. C'est au sein de sa politique environnementale que la Ville de Gatineau se donne le mandat, depuis 2010, d'évaluer un possible resserrement de sa réglementation sur le bruit et d'analyser le bruit ambiant sur son territoire. Les principales contraintes au développement et les défis futurs pour sa réglementation ont été intégrés à son schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)² et sont présentés ci-après.

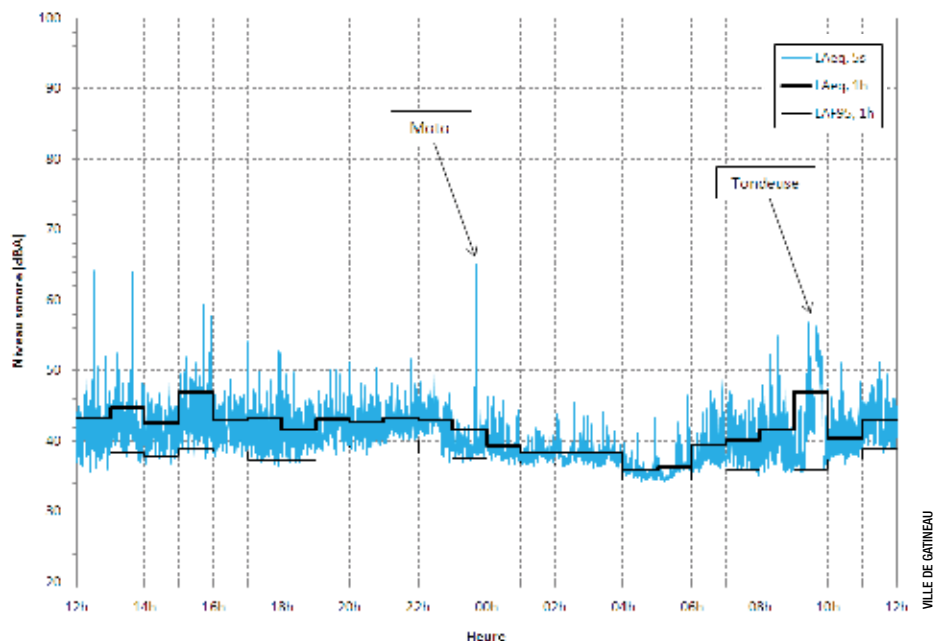
L'enjeu du bruit ambiant en urbanisme

Il faut rappeler, d'entrée de jeu, que le bruit est un contaminant et, à ce titre, un champ de compétence réglementaire du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. C'est en partie parce que ce champ de compétence

demeure largement inoccupé que le monde municipal intervient en la matière, traditionnellement en vertu du pouvoir de réglementer les nuisances dans la *Loi sur les cités et villes*, pouvoir qui a été transféré et étendu à la *Loi sur les compétences municipales* depuis 2005.

Mais le bruit est plus que nuisance, sifflet, cloche ou klaxon. C'est pourquoi, dès la première édition de ses orientations en matière d'aménagement³, le gouvernement énonce des attentes à

l'intention du monde municipal, tout en faisant écho à la Politique sur le bruit routier du MTQ⁴. Derechef, les contraintes au développement en marge de certains axes de transport font partie du contenu obligatoire d'un schéma d'aménagement. Problème réglé, alors? Pas tout à fait. Lorsque le MTQ analyse un projet de schéma, il se contente d'être le chien de garde de son propre réseau – sa politique sur le bruit routier est ainsi limitée. Qu'en est-il donc du développement en marge d'un boulevard urbain?



Graphique 1 : courbe de mesure prise au 32, rue du Chêne-Rouge à Gatineau, le 20 septembre 2011.

1 Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, article 2, alinéa e.

2 SADR en vigueur disponible en ligne.

3 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*, Publications du Québec, 1994.

4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier*, Publications du Québec, mars 1998.

Vouloir encadrer l'aménagement du territoire en fonction du bruit ambiant est un exercice délicat qui peut facilement dérailler en raison du réflexe instinctif de se référer à un concept de nuisance pour apprécier l'impact sonore. Le graphique 1, qui détaille une lecture de 24 heures dans un quartier résidentiel de Gatineau, illustre bien la problématique : le bruit ambiant, un Leq_{24h} de 42 dBA, est fort acceptable. Cependant le passage de la moto vers 23 heures 45 pourrait certes faire l'objet de plaintes, tandis que l'utilisation d'une tondeuse, entre 9 et 10 heures, passerait probablement inaperçue malgré son impact sonore plus important.

La démarche adoptée à Gatineau

Le Service de l'urbanisme et du développement durable de Gatineau a commencé par évaluer la charge réelle que représente le bruit, en termes de plaintes et de poursuites, puis a fait procéder à un premier examen du bruit ambiant sur le territoire de la ville. Ce mandat s'est déroulé en septembre 2011, au moyen de 16 mesures-échantillons de 24 heures⁵. Il nous a permis de constater que :

- les villages urbains et le territoire agricole sont des milieux généralement paisibles, où le bruit ambiant n'est que peu altéré ;
- le voisinage des artères urbaines subit un bruit ambiant fortement altéré ;
- le centre-ville, en marge de secteurs ludiques, subit un bruit ambiant fortement altéré – ce constat a fait l'objet d'un second mandat, un suivi estival qui s'est déroulé en 2013⁶.

Les deux derniers constats méritent que l'on s'y attarde. Gatineau a fait évaluer le voisinage de quatre artères urbaines distinctes comprenant deux tronçons de voies municipales et deux tronçons de routes régies par le MTQ, soit respectivement, d'une part, deux tronçons à fort débit et une vitesse limite de 50 km/h et, d'autre part, deux tronçons avec un débit moindre et une vitesse limite de 70 ou 90 km/h.

Selon les lectures faites, les profils de bruit pour ces deux derniers tronçons sont presque identiques. Le bruit ambiant sur les propriétés affectées est respecti-

vement de 65,8 et 63,3 dBA. À aucun moment, le bruit équivalent horaire ne descend sous la barre des 50 dBA, et il ne descend sous la barre des 60 dBA qu'entre 23 heures et 5 heures. Cet état de fait met en lumière deux problématiques distinctes :

- faire respecter un règlement sur les nuisances avec des niveaux de bruit de 50 dBA ou moins (ce qui est le standard pour plusieurs règlements municipaux) est sans effet ;
- à défaut de pouvoir réduire le bruit des tronçons routiers à la source, il y a lieu de s'inquiéter sur l'irritation et le stress induit chez les habitants du voisinage (voir l'encadré).

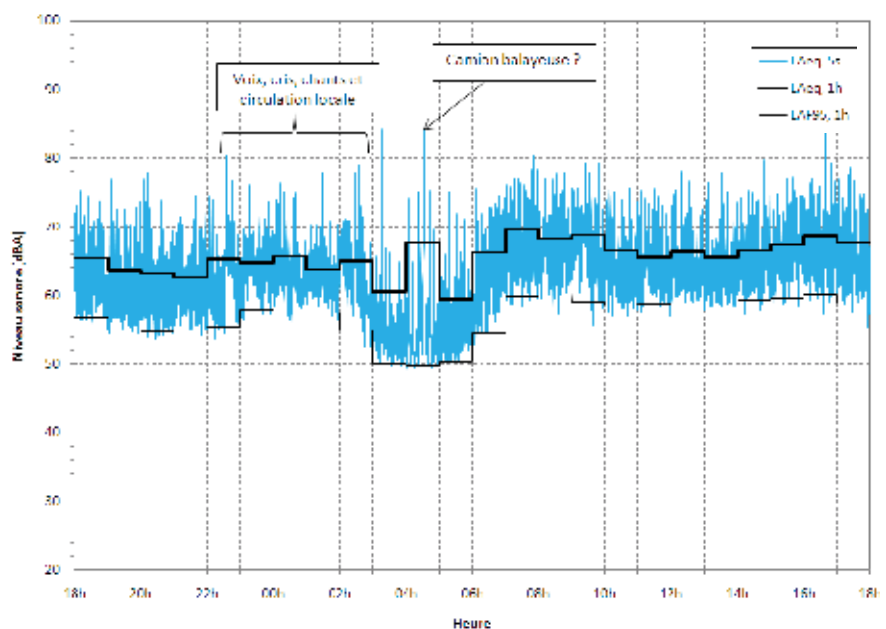
Pour les propriétés au centre-ville avoisinant les lieux d'affaires ludiques, le constat est tout aussi préoccupant (voir le graphique 2). Ici, avec un bruit équivalent de 66,6 dBA, nous sommes en présence d'une situation où, si la seule source de bruit était une route du MTQ, il y aurait matière à évaluer la construction d'un écran antibruit. Évidemment, dans le cas d'une rue urbaine avec des entrées charretières et des bars et discothèques, cette option n'est aucunement envisageable. De

plus, concentrer notre attention sur le bruit nocturne, fort élevé, porte ombrage au reste de la journée, où le bruit ambiant demeure constamment perturbé (en fait, le bruit équivalent à 4-5 heures, après la fermeture des bars, est encore plus élevé !).

L'intérêt de la zone de bruit ambiant altéré

Cela nous amène à nous interroger sur la façon de gérer l'aménagement dans de tels secteurs. La Politique sur le bruit routier du MTQ offre deux pistes de solution : une distance séparatrice ou un aménagement correctif – talus, écran, etc.

Ces deux pistes ont de sérieuses limites dans le contexte où le gouvernement demande aux municipalités, notamment dans son plan d'action sur les changements climatiques⁷, d'induire un aménagement durable du territoire. À titre d'exemple, resserrer le tissu urbain va à l'encontre de l'idée de dégager une distance séparatrice qui devrait faire plusieurs dizaines de mètres ou, autre exemple, il est illusoire de penser amenuiser le bruit ambiant d'un logement situé au quatrième étage à l'aide d'un écran correctif.



Graphique 2 : courbe de mesure prise au 85, Promenade du Portage, 3^e étage, le 16 septembre 2011.

5 SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Mesures de bruit ambiant sur le territoire de Gatineau, décembre 2011.

6 SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT ET EAU. Suivi du niveau de bruit ambiant estival au centre-ville de Gatineau. Rapport d'analyse critique, novembre 2013.

7 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Le Québec en action – vert 2020. Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, 2012 (disponible en ligne).

Dans la mesure où l'aménagement durable demandé aux municipalités va forcément impliquer d'exposer un nombre croissant de résidents à des sources de bruit de plus en plus variées – résultat d'une densité accrue et de la mixité des usages –, il faut se doter d'un outil d'aménagement qui va rendre le voisinage viable, à défaut de quoi une portion des acheteurs résidentiels risque de poursuivre son exode vers la banlieue ou le milieu rural, exacerbant ainsi l'étalement urbain.

Sans être une panacée, cet outil pourrait consister en une «zone de bruit ambiant altéré», qui serait une zone de contrainte anthropique superposée à l'affectation traditionnelle du territoire, où la municipalité pourra à la fois modifier l'application de sa réglementation en matière de nuisances publiques et, ce qui est beaucoup plus important, mettre en vigueur des critères particuliers de construction d'un logement ou de développement d'un voisinage. Le graphique 3 illustre deux possibilités de voisinage en bruit ambiant altéré, avec une première rangée de bâtiments dont le but est de faire office d'écran correctif.

En plus des prescriptions touchant directement la conception du bâtiment, qui pourront être édictées via le règlement de construction, et des autres outils dont dispose l'urbaniste, tels les plans d'implantation et d'intégration architecturale ou les plans d'aménagement d'ensemble, l'intervention municipale dans une zone de bruit ambiant altéré devrait aussi, en toute logique, inclure des efforts de réduction à la source (de telles mesures ne sont pas à dédaigner, certaines pouvant entraîner des réductions allant jusqu'à -10 dB) :

- diminuer la vitesse permise (selon le concept de « zone 30 » utilisé en Europe ;
- accroître la part modale en transport en commun ;
- choisir un bitume plus silencieux et optimiser la qualité de la surface de roulement ;
- accroître la fluidité de la circulation et planifier l'offre de stationnement public ;
- implanter des mesures de sensibilisation en matière de civisme face au bruit.

L'enjeu du bruit en santé publique, un enjeu international

L'essentiel de la recherche en matière de bruit environnemental est accompli par la section Europe de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui a produit des recommandations en matière de bruit communautaire, une étude de morbidité environnementale causée par le bruit et une révision récente de ses normes de bruit nocturne. Le bruit est également un domaine de normalisation pour ISO.

De ces recherches, le monde municipal peut utiliser plusieurs outils ou modèles prévisionnels comme aides à la décision, tels la courbe de Schultz, reproduite à la norme ISO 1996-1, qui mesure l'irritation causée par un bruit routier, ainsi que des modèles prévisionnels de risque additionnel de maladies cardiovasculaires, d'insomnie ou de nuisance, publiés par l'Organisation mondiale de la santé.

Dans le domaine des sources de bruit linéaire, il est à noter que depuis juillet 2008, l'Union européenne impose aux États membres de produire des plans d'action sur le bruit visant, entre autres, les agglomérations de 250 000 habitants et plus. L'outil de réflexion spatiale privilégié est une modélisation systématique du bruit routier, ferroviaire et aéroportuaire qui est superposée à une carte d'occupation du territoire, ce qui permet d'apprécier visuellement les pans de la population qui sont exposés à des bruits fortement altérés. On trouve un exemple d'utilisation de cet outil dans l'exposé du Plan Environnement sonore du Grand Lyon, incluant la cartographie du bruit routier établie en 2007, en consultant le site suivant : www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/environnement/bruit/20110719_planbruit2010.pdf.

Pour en savoir plus

DIALOG. *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, document préparé pour la FCM et l'ACFC, 2013.

ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION. *ISO 1996-1 : 2016. Acoustique – description, mesurage et évaluation du bruit de l'environnement*, 2016.

PARLEMENT EUROPÉEN. *Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement*, UE, 2002.

WHO EUROPE. *Burden of disease from environmental noise: Quantification of healthy life years lost in Europe*, 2011.

WHO EUROPE. *Night noise guidelines for Europe*, 2011.

WHO. *Guidelines for community noise*, 1999.



VILLE DE GATINEAU

Graphique 3 : deux types d'aménagement de voisinages conçus pour produire une façade accalmie : à gauche une ligne-écran, à droite un design épannelé.

« Vouloir encadrer l'aménagement du territoire en fonction du bruit ambiant est un exercice délicat qui peut facilement dérailler en raison du réflexe instinctif de se référer à un concept de nuisance pour apprécier l'impact sonore. »

Rendre le concept opérationnel

La planification d'une telle zone anthropique requiert une notion initiale de la source de bruit et de l'effet à obtenir. Le cas le plus simple – une ligne-écran en marge d'une artère routière – peut se borner à viser la première rangée de lots riverains à l'artère routière. Autour de sources ponctuelles, telles des industries ou des discothèques, la superficie de la zone peut devenir plus importante et devra être élaborée en fonction de lectures sonométriques sur le terrain.

Ce que Gatineau a prévu à cet égard dans son SADR peut être résumé comme suit. Pour le bruit routier et ferroviaire, chaque tronçon désigné sera bordé par une zone de bruit ambiant altéré, dont la profondeur est définie au document complémentaire ; ces tronçons incluent la voie ferrée ainsi que des boulevards urbains. Concernant les routes gérées par le MTQ, les dispositions prévues sont établies en concordance avec la Politique sur le bruit routier.

Pour le centre-ville, qui fait déjà l'objet d'un programme particulier d'urba-

nisme, l'étendue d'une zone de bruit ambiant altéré entourant la zone ludique sera évaluée dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme. Cette mesure est en sus de la mesure précédente dans le cas des artères urbaines qui traversent le centre-ville.

Pour l'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa, le plan d'action du SADR prévoit qu'une fois que les prévisions d'ambiance sonore (courbes NEF) et les prévisions à long terme d'ambiance sonore (courbes NEP) auront été déposées par la Corporation de l'aéroport et approuvées par Transport Canada⁸, tout conflit d'usage sera encadré par une zone de bruit ambiant altéré.

Le document complémentaire du SADR énonce les objectifs de Gatineau en matière de performance acoustique⁹. Tout d'abord, une préférence d'intervention est établie, selon le type de tronçon, entre la distance séparatrice, le talus ou l'écran et l'insonorisation. Des critères de performance à atteindre pour l'atténuation sonore sont ensuite établis, en fonction de l'intervention choisie. Des modalités d'application sont également précisées.

Selon le choix du promoteur d'avoir recours à une série de mesures sonométriques ou un modèle prévisionnel, le document complémentaire impose les standards de qualité de l'industrie, soit respectivement ISO 1996-1 (voir l'encadré) et TNM version 2.5 ou plus récent de la FHWA¹⁰.

Et après...

À la suite de l'entrée en vigueur du SADR (décembre 2015), le Service d'urbanisme et de développement durable de Gatineau doit proposer l'éventail réglementaire à utiliser pour assurer la concordance avec les objectifs énoncés. Les notions de propriété et d'entretien visant les écrans, talus ou mesures d'insonorisation du bâtiment, qui n'ont pas été traitées par le SADR, seront à établir. La gestion en milieu déjà construit demeure à étudier. Enfin, pour appuyer l'application des zones de bruit ambiant altéré, un plan d'action de mesures de réduction du bruit à la source sera à évaluer, dans le cas des tronçons municipaux. ✨

Frédéric Tremblay, M. Sc., est conseiller en environnement au Service de l'urbanisme et du développement durable de la Ville de Gatineau.

8 Pour les normes fédérales concernant les aéroports, voir : TRANSPORT CANADA. *Aviation. Utilisation des terrains au voisinage des aéroports*, Publication TP 1247F, 8^e édition, 2005.

9 Chapitre 11, article 11.6.2, pages 11-206 à 11-208.

10 Voir : www.fhwa.dot.gov/Environment/noise/traffic_noise_model/



REMY BOLLY

privé, en vue d'en assurer la protection à perpétuité.

Limiter l'étalement

Couvrant une superficie de 226 km², soit l'équivalent de la ville de Laval, et comptant plus de 95 000 habitants, Saint-Jean-sur-Richelieu a bénéficié d'une forte croissance domiciliaire, commerciale et industrielle au cours des dernières années.

Constitué de 73% de terres agricoles et d'environ 7,6% d'aires protégées, le territoire est aussi fortement urbanisé. La révision des priorités de développement constituait donc l'étape logique en vue de consolider et de densifier les espaces résiduels en zone blanche (voir la carte).

En conformité avec le plan d'urbanisme, la vision portée par le plan stratégique de développement privilégie l'utilisation des zones déjà urbanisées, de manière à minimiser les investissements requis

pour de tels développements. La Ville souhaite ainsi optimiser l'utilisation des ressources disponibles, notamment en ce qui a trait aux équipements publics ainsi qu'aux réseaux d'aqueduc et d'égout, existants et prévus.

Évaluation des projets

Lié au programme triennal d'immobilisations (PTI), le plan est assujéti aux différentes normes gouvernementales en matière de protection de l'environnement. Préparé en collégialité avec les divers services municipaux qui participent à la planification du territoire, le plan stratégique est encadré par un processus de recommandation soumis au conseil municipal. Ces étapes d'approbation offrent la possibilité de réviser annuellement l'inventaire et le classement des projets, en fonction d'une grille d'évaluation détaillée et pondérée.

Les projets autorisés ou qui seront réalisés par la Ville sont analysés selon une

série de critères, puis classés en trois catégories, selon un cycle bien défini dans l'année :

- Pondération des projets : février-mars
- Analyse au PTI et adoption par le conseil : juin
- Rencontre avec les promoteurs des projets retenus : juillet-août
- Planification des projets : septembre...

Pour qu'un projet puisse se qualifier, les critères jugés essentiels sont la rentabilité et la création d'emplois ; la revitalisation d'un site, l'effort de compensation, l'impact sur l'étalement urbain et son caractère distinctif. L'état d'avancement du projet, le fait qu'il corrige des problématiques, qu'il permette d'implanter un équipement collectif et qu'il consolide la trame urbaine sont aussi des données importantes pour l'évaluation. Un pointage est également accordé si le projet inclut l'aménagement de parcs et l'accès aux milieux naturels, s'il prévoit les déplacements actifs et s'inscrit dans l'offre de transport en commun.

Cette gestion plus serrée du développement du périmètre urbain permet aux différents services municipaux de mieux planifier leurs activités, notamment en équipement de loisirs, sécurité publique, transport en commun et déplacements actifs, ainsi qu'en entretien et renouvellement des infrastructures.

En actualisant les pratiques de travail de l'équipe municipale, le plan stratégique de développement urbain favorise à la fois des développements rentables et de qualité, répondant aux attentes des citoyens. ☀

Luc Castonguay est urbaniste à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu depuis 2007. Il occupe le poste de directeur du Service de l'urbanisme depuis 2011.

Distinction en environnement pour la Ville

C'est avec une grande fierté que la Ville a reçu le prix Distinction Diversité biologique de Réseau Environnement, pour sa contribution remarquable à la protection et à la mise en valeur de la biodiversité.

Décerné le 22 mars, lors du salon international Americana, ce prix prestigieux reconnaît le travail exceptionnel réalisé notamment pour la mise en œuvre du plan de conservation des milieux naturels de 386 hectares. « Dans la dernière décennie, la Ville s'est démarquée dans la protection de ses milieux naturels en milieu urbain. À ce jour, 90% des milieux naturels ont été acquis au bénéfice de la collectivité. De plus, nous nous sommes engagés à réaliser cinq objectifs en faveur du verdissement de notre Ville, dont la plantation de 50 000 arbres en dix ans, l'atteinte de 10% de couvert boisé sur l'ensemble du territoire, la création d'un parc naturel d'envergure et une meilleure protection des boisés en zone agricole », a déclaré le maire de Saint-Jean-sur-Richelieu, Michel Fecteau.

Les initiatives municipales sont nombreuses et variées en matière de diversité biologique et se traduisent par des interventions environnementales concrètes, des investissements financiers importants, ainsi qu'une collaboration étroite avec les partenaires de la communauté et les organismes œuvrant dans le domaine de l'environnement. Pour en savoir plus : www.sjsr.ca/environnement.

VALORISATION DU CENTRE-VILLE À COWANSVILLE

Un premier stationnement à réinvestissement local

La revitalisation des centres-villes est un enjeu important pour plusieurs municipalités au Québec. Assurer la vitalité d'un centre-ville n'est pas chose simple, puisqu'elle implique plusieurs variables telles que : l'implantation de plusieurs commerces de proximité, l'aménagement d'aires de repos conviviales, l'accessibilité aux piétons, aux vélos et aux voitures, tout en maintenant une harmonie globale. Deux éléments non négligeables de cette équation sont également les ressources financières pour atteindre ce résultat et la mise en place d'un projet porteur et rassembleur pour la population.

» OLIVIER RICARD

La Ville de Cowansville cherche depuis plusieurs années des solutions afin de revitaliser son centre-ville. Cette ville de 13029 habitants, située en Montérégie, a mis en place au printemps dernier un stationnement à réinvestissement local afin de valoriser son centre-ville.

La Ville s'est inspirée de ce qui existe dans certaines municipalités américaines sous le nom de *Parking benefit district* (PBD). Cette approche simple consiste à cibler un secteur de la ville et à investir directement dans l'amélioration urbaine de cette zone grâce aux revenus recueillis par les parcomètres. Le PBD est également utilisé dans certaines grandes villes américaines afin de diminuer la congestion des stationnements. Il s'agit de l'une des premières initiatives de ce genre au Québec. L'idée est à ce point nouvelle, qu'à la demande de Cowansville, l'Office québécois de la langue française (OQLF) a eu recours au service d'un terminologue afin de créer l'équivalent francophone du terme anglais. Par la suite, le terme « stationnement à réinvestissement local » (SRL) a été intégré au *Grand dictionnaire terminologique* de l'OLF.

« Nous sommes très fiers de cette initiative, qui cadre tout à fait avec la planification stratégique de la Ville dans laquelle la valorisation du centre-ville est un enjeu important. Notre action est à plus petite échelle de ce qui se fait aux États-Unis, mais nous croyons que l'impact sera tout de même significatif pour le centre-ville et pour ses commerçants », souligne le maire de Cowansville, M. Arthur Fauteux.

Grâce au SRL, les parcomètres ne sont plus un irritant. Ils deviennent plutôt un projet rassembleur pour la revitalisation du centre-ville. Grâce aux suggestions des commerçants, des autocollants ont d'ailleurs été ajoutés sur les parcomètres afin d'expliquer le SRL aux usagers du centre-ville. Il en résulte également un meilleur suivi des commerçants et des citoyens concernant les parcomètres défectueux.

Le centre-ville de Cowansville, qui compte une cinquantaine de parcomètres, permet de recueillir en moyenne un montant de 16000\$/année. Cette somme, auparavant intégrée au budget global de la Municipalité, sera placée dans un fonds spécifique réservé uniquement pour des améliorations au centre-ville. Concrètement, c'est 100% des revenus générés par les parcomètres qui iront directement à la valorisation du centre-ville. Les frais de réparations ou les bris seront entièrement assumés par la Ville et ne viendront pas affecter les sommes recueillies.

Aucune société de développement économique n'étant présente à Cowansville, et puisque l'aménagement du centre-ville n'est pas dans le mandat de la Chambre de commerce locale, le budget sera entièrement géré par la Ville de Cowansville. Un fonds spécial a été créé par la trésorerie afin d'accumuler l'argent au cours de la saison. La Ville sera donc responsable de coordonner le projet sélectionné par les commerçants.

Les améliorations au centre-ville pourront prendre différentes formes : aménagement paysager, transport actif, mobilier urbain, ruelle verte, éclairage, etc. Au début de 2017, un groupe de commerçants du centre-ville sera formé afin de

déterminer les besoins et les priorités. La Ville présentera alors le montant recueilli en 2016. Selon l'ampleur du projet choisi par les commerçants, ce montant pourra être utilisé dès 2017 ou conservé pour une prochaine année. Le montant recueilli sera alors mis de côté à chaque fin d'année.

Les commerçants pourront par la suite réfléchir ensemble aux améliorations souhaitées et présenter à la Ville un projet qui pourra prendre forme au centre-ville. Le projet retenu par les commerçants devra être accompagné de soumissions, respecter le cadre budgétaire et répondre à un besoin commun au centre-ville. La décision finale, notamment concernant la viabilité du projet, sera prise en partenariat entre les commerçants et la Ville, un bel exemple de collaboration et d'implication citoyenne.

Les parcomètres permettent d'assurer une fluidité dans le stationnement au centre-ville et préviennent l'accaparement des espaces pour une longue durée. Les stationnements devant les commerces sont ainsi utilisés seulement par des clients et non par des employés. Cela devient plus intéressant si le montant recueilli dans les parcomètres est directement réinvesti dans cette zone afin de la mettre en valeur et d'améliorer l'expérience pour les citoyens et les visiteurs. Directement touchés par la valorisation du centre-ville, les gens d'affaires du secteur sont impliqués dans la démarche, et le choix des améliorations sera le résultat de propositions faites par ceux-ci. ✨

Olivier Ricard est Directeur du Service de l'Aménagement urbain et de l'Environnement à la Ville de Cowansville.

Aménager des fronts de mer résilients et actifs à New York

En urbanisme, on observe depuis quelques années un changement de paradigme dans la planification et l'aménagement des fronts de mer, des berges de fleuves ou de rivières et de tout autre espace où un plan d'eau d'importance côtoie un cadre bâti et des infrastructures urbaines.

» SYLVAIN LEFEBVRE

Au fil des années, plusieurs villes se sont munies de structures de protection contre les risques de débordement de ces plans d'eau, contre les crues et autres raz-de-marée de tempête. Des digues, remblais, brise-lames et autres aménagements souvent fabriqués en béton ou avec des enrochements massifs ont représenté pendant longtemps (et encore aujourd'hui dans plusieurs métropoles) les éléments centraux de pratiques courantes pour bloquer et affronter les risques inhérents à certains phénomènes naturels ou encore pour y résister. Le réchauffement climatique ayant perturbé plusieurs écosystèmes et surtout, ayant un effet démontré sur la hausse du niveau de la mer, plusieurs stratégies de valorisation ou de revitalisation des fronts d'eau misent désormais sur des

aménagements plus sensibles à l'interface nature-ville et plus soucieux du rétablissement des milieux naturels qui représentent souvent une protection plus durable et plus efficace que les structures qui font « front » à la mer, qui s'opposent et résistent aux plans d'eau plutôt que de faciliter cette transition spatiale. Ces nouvelles stratégies de valorisation des fronts d'eau combinent des projets de prévention, de protection, d'adaptation et de verdissement, mais aussi la construction d'équipements et d'infrastructures sportives souples, modulables et qui participent activement à la durabilité et à la réappropriation citoyenne des projets eux-mêmes.

En effet, il ne s'agit plus de faire « front » et de bloquer la menace, mais plutôt de planifier des interventions plus efficaces et plus responsables sur cette interface « terre-eau », comme l'ajout de végétation,

de plantes indigènes originales, l'aménagement de réseaux d'évacuation, de buttes naturelles et autres. Ceux-ci permettent notamment de mieux absorber certains débits d'eau. Les équipements comme des kiosques, des plateaux sportifs, des pavillons peuvent aussi être transformés rapidement en murs de protection advenant un raz-de-marée de tempête puissante.

Le cas new-yorkais

Depuis le passage de l'ouragan Sandy en 2012 (305 000 logements affectés et 19 milliards de dollars US en dommage sur Manhattan seulement), la Ville de New York a entrepris une stratégie ambitieuse pour repenser ses berges. Ce schéma de réaménagement global concerne le plus grand estuaire et la plus vaste concentration d'espaces publics des États-Unis (2 562 km de rivage, dont 37 % accessibles au public, 3 % en zones



Verdissement des quais de la rivière Hudson le long des sentiers piétonniers et de la piste cyclable sur le Manhattan Waterfront Greenway, septembre 2016.



Un des nombreux plateaux sportifs au Hudson River Park, le long du Manhattan Waterfront Greenway, septembre 2016.

SYLVAIN LEBEVRE

protégées et 60% inaccessibles pour des raisons de sécurité). C'est près de 17 000 hectares contenus dans 539 parcs et espaces publics qui sont visés par cette vision d'aménagement. Près de 5,3 millions d'habitants sont à une distance de marche de dix minutes de tout ce littoral¹. Entre 2009 et 2014, plusieurs actions furent menées afin d'assainir les eaux près des zones industrielles, mais aussi de fournir davantage de parcs et d'espaces publics à la population riveraine. Sur cette période, plus de 200 hectares de parcs et de lieux publics se sont rajoutés à l'offre déjà existante.

Dans les zones littorales urbaines de Manhattan et de Brooklyn, on retrouve une nouvelle génération d'aménagements publics, ludiques, récréatifs et sportifs qui ont été pensés avec le souci d'améliorer la résilience du littoral et d'offrir des espaces et équipements fonctionnels et naturalisés. Plusieurs segments des rives le long de la rivière Hudson et de la rivière East ont été aménagés au fil des années pour accommoder cyclistes et piétons, mais aussi pour créer un réseau d'équipements sportifs et d'espaces publics de qualité. Deux coulées vertes se distinguent avec plusieurs équipements sportifs. Le «Manhattan Waterfront Greenway» fut un des premiers tronçons d'un vaste réseau bleu, public, cyclable et ludique qui prend

forme depuis 1993 dans la métropole new-yorkaise. Mais ce n'est qu'en 2004 qu'un plan directeur proposera la consolidation de l'ensemble de cette boucle de 51 kilomètres autour de l'île².

Face à Manhattan, de l'autre côté de la rivière East et d'une longueur de 23 kilomètres, le «Brooklyn Waterfront Greenway» est aussi un excellent exemple de cette transformation avec la mise en place d'un corridor de pistes cyclables, de parcs et d'équipements sportifs très diversifiés (terrains de tennis, de soccer et autres modules d'entraînement physique, pavillons pour pratiquer diverses activités sportives avec toitures de protection, sentiers piétonniers, plages et quais pour pratique d'activités nautiques). Un ensemble d'espaces verts pour la détente et la déambulation, mais aussi des équipements incitant fortement à l'activité physique viennent agrémenter les quais et les berges de ce corridor avec le souci de conjuguer les aménagements de protection et de naturalisation des berges aux besoins des populations et des usagers de ces espaces.

Depuis plus de dix ans, une des originalités dans la réalisation et l'animation de ces projets réside dans les mécanismes de concertation et d'harmonisation des divers acteurs concernés, mais surtout dans la participation citoyenne, l'intendance («stewardship») et l'appropriation

de ces espaces. Dans la grande région de l'estuaire, c'est 146 organisations de la société civile et autres groupes communautaires qui offrent des programmes très diversifiés qui encouragent l'implication citoyenne, et 22% d'entre elles sont engagées dans l'organisation d'activités telles que la navigation de plaisance active, la natation ou la pêche sportive. Près du tiers de ces organisations offrent aussi plusieurs programmes éducatifs sur les changements climatiques et la hausse du niveau de la mer ainsi que sur la nécessité de construire une meilleure résilience sociale.

Un littoral actif pour Montréal?

Avec ses 267 km de berges, dont seulement la moitié est accessible à la population, l'île de Montréal possède un potentiel sous-exploité en matière de valorisation des fronts d'eau, et particulièrement sous l'angle du design actif. On retrouve plusieurs tronçons de piste cyclable, des espaces publics et des parcs, mais il existe très peu d'équipe-



Cécile Demers

Urbaniste et géographe
Consultante en urbanisme pour
cd urbanistes-conseils
Formations Cécile Demers inc.

www.cdurbanistes-conseils.com



3341, boul. de la Gare, bur. 201
Vaudreuil-Dorion, Qc, J7V 8W5
T 450-424-6336 F 450-424-7779
Courriel : smorin@videotron.ca

1 Toutes ces statistiques sont tirées de : HUDSON RIVER FOUNDATION. *New York – New Jersey Harbor & Estuary Program : Connecting with Our Waterways – Public Access and its Stewardship in the New York – New Jersey Harbor Estuary*. 2016, 27 pages.

2 Sur l'évolution du front de mer de cette métropole, on pourra lire aussi : GASTIL, W.R. *Beyond the Edge. New York's New Waterfront*. Princeton Architectural Press, 2002, de même que : GRAS, Pierre. «La recomposition du waterfront new-yorkais : entre patrimoine, gentrification et mobilisation sociale», *Urbanité*, n° 4, novembre 2014.



Aménagements conjuguant protection et naturalisation des berges sur le Brooklyn Waterfront Greenway, septembre 2016.

SYLVAIN LEFEBVRE

« Depuis plus de dix ans, une des originalités dans la réalisation et l'animation de ces projets réside dans les mécanismes de concertation et d'harmonisation des divers acteurs concernés, mais surtout dans la participation citoyenne, l'intendance («stewardship») et l'appropriation de ces espaces. »

ments sportifs en comparaison avec plusieurs autres villes nord-américaines. Plusieurs kilomètres de rives sont privatisés pour un usage résidentiel, et une part importante l'est aussi pour la fonction industrialo-portuaire. Il existe donc des difficultés structurelles et foncières importantes pour consolider le réseau actuel, mais plusieurs pistes ont été avancées ces dernières années pour améliorer l'état actuel de l'offre récréative et sportive des fronts d'eau. L'amélioration du réseau cyclable, l'aménagement de plages et de zones favorables et sécuritaires pour la pratique en eau vive (surf de rivière, kayak, etc.), la consoli-

dation du réseau «bleu» par l'aménagement de nouveaux quais, de nouvelles zones et rampes de mise à l'eau ou encore l'implantation plus soutenue de modules sportifs et d'équipements ludiques et récréatifs le long de ces parcours verts et bleus permettraient de mieux répondre aux besoins des populations locales.

Dans le cadre des activités du 375^e anniversaire de Montréal, les potentiels énormes que représentent les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, la zone du Vieux-Port, la pointe du Havre, l'île des Sœurs, le parc des Rapides, pour ne nommer que ceux-là, pourraient être

mieux exploités. Et dans une vision métropolitaine (Laval, île Perrot, île Dorval, îles de Boucherville, etc.), il existe aussi des possibilités de raccordement, de coopération intermunicipale et surtout de consolidation des aménagements riverains publics qu'il faudrait exploiter de façon cohérente, responsable et durable. Planifiés et appuyés par une mobilisation citoyenne et locale, ces projets pourraient s'inspirer de certaines initiatives qui sont déjà reconnues pour leur originalité, leur justesse et leur pertinence. ☀

Sylvain Lefebvre, est professeur au Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal.

4Cities, un programme de maîtrise en études urbaines hors du commun

Bruxelles, Vienne, Copenhague et Madrid. Qu'ont en commun ces quatre capitales européennes? Elles accueillent tour à tour le programme de maîtrise en études urbaines 4Cities et ses cohortes nomades d'étudiants provenant de partout à travers le monde. Ces quatre villes font ainsi l'objet d'analyses urbaines originales et transdisciplinaires, tout en servant de trame de fond à une expérience universitaire et humaine unique.

» **PASCALE GAGNON-BOUCHER**, urbaniste

Le programme de maîtrise en études urbaines 4Cities est une aventure formatrice de deux ans offerte conjointement par un consortium de six universités européennes : la Vrije Universiteit Brussel, l'Université libre de Bruxelles, l'Universität Wien (Vienne), la Københavns Universitet (Copenhague), l'Universidad Complutense de Madrid et l'Universidad Autónoma de Madrid. Il s'agit d'un programme d'études de type «Erasmus Mundus Joint Master Degrees¹», qui est cofinancé par l'Agence exécutive en éducation, audiovisuel et culture (EACEA) de la Commission européenne.

Le parcours proposé se compose de 15 cours, abordant la ville et l'urbanité sous des angles aussi divers que la géographie sociale et économique, la sociologie urbaine, l'urbanisme, la démographie, l'histoire, les études européennes, les études culturelles, l'architecture, le

développement durable et la gouvernance. Les cours sont orientés vers une approche pratique et accordent une importance centrale au travail de recherche sur le terrain. De plus, le programme 4Cities est ponctué de multiples excursions dans les villes d'accueil, ainsi que dans les pays et les villes voisines. Enfin, le parcours culmine par la rédaction d'un mémoire de maîtrise, soit un travail individuel de recherche scientifique visant le domaine des études urbaines et adoptant une approche transnationale et comparative.

Chaque cohorte de 4Cities est constituée d'un groupe de 25 à 35 participants, qui voyagent et étudient ensemble dans les quatre villes, et ce, pendant les deux années du programme. Les généreuses bourses d'études offertes par l'Union européenne visent à rassembler des étudiants d'origines et de disciplines diversifiées. Ainsi, au cours de ses neuf années d'existence, 4Cities

a accueilli des participants provenant de plus de 40 pays et de 25 champs de formation différents. En somme, la maîtrise en études urbaines 4Cities se veut une expérience immersive, internationale et interdisciplinaire.

Philosophie du programme

En 2004, un groupe de recteurs du réseau UNICA (Réseau des universités des capitales d'Europe) a exprimé la volonté commune de développer un programme d'études européennes portant sur l'urbanité. Ils ont alors fait appel à Eric Corijn, directeur du Centre de recherches urbaines Cosmopolis et expert sur la question. J'ai eu la chance de m'entretenir avec lui en janvier 2017 lors de mon séjour en Belgique².

Lorsqu'on constate que la majorité de la population mondiale vit en ville, on comprend que «mondialisation est synonyme d'urbanisation», explique le cofondateur du programme 4Cities et

1 Pour une description de ce programme, voir le site eacea.ec.europa.eu/erasmus_mundus/

2 Entrevue réalisée le 18 janvier 2017 à Bruxelles avec Eric Corijn, cofondateur du programme 4Cities, professeur émérite en géographie sociale et culturelle à la Vrije Universiteit Brussel.

BC2

RÉFLÉCHIR
L'ESPACE

—

MONTRÉAL
QUÉBEC
SHAWINIGAN

GRUPEBC2.COM



PLACE DU CURÉ-LABELLE
VILLE DE SAINT-JÉRÔME

Université de Vrije



professeur émérite en géographie sociale et culturelle à la Vrije Universiteit Brussel. « Les villes, connectées entre elles en réseaux, deviennent les opérateurs du système mondial, poursuit M. Corijn. C'est l'urbanité qui est aux prises avec les grands défis planétaires ; [...] pour les villes, c'est un ordre du jour immédiat. » En ce sens, « on ne conçoit pas l'urbanité comme une ville dans un pays. Si on développe l'urbanité, c'est, selon moi, sous la forme d'une société postnationale. » Donc, le nom qui a été choisi pour le programme est 4Cities, non seulement parce qu'il se déroule dans quatre villes, mais aussi « *for cities* » ou « *in favor of cities* ». Avec ce programme, « nous contribuons à développer tout ce territoire intellectuel et didactique qui prend l'urbanité comme projet politique, comme projet de société ».

Le programme de maîtrise 4Cities contribue également à briser les silos entre les universités et représente beaucoup plus qu'une simple collaboration entre institutions. Fier et enthousiaste, M. Corijn explique : « Le programme rassemble une équipe de professeurs et de chercheurs qui savent ce que les autres font et qui construisent sur le travail de l'autre. [...] Ce qui est innovateur ici, c'est non seulement cette transversalité en recherche, mais surtout, en enseignement. » En décloisonnant les pratiques de

formation nationales et en misant sur une approche pratique et multidisciplinaire, le programme 4Cities produit un savoir qui dépasse les frontières de l'institution universitaire.

Impact du programme sur l'urbanisme

Les diplômés du programme de maîtrise en études urbaines 4Cities retournent généralement à leur champ de pratique professionnelle respectif en ayant acquis des compétences propres au domaine de la recherche urbaine critique, ainsi qu'une perspective globale sur les questions reliées à l'urbanité. Face à la complexité des systèmes et des problèmes urbains, il n'existe pas de réponse professionnelle unique, indique M. Corijn. « Nos étudiants arrivent à aller au-delà de leur profession, à mieux comprendre les autres pratiques. [...] Ce que l'expérience 4Cities donne, c'est de sortir de sa zone de confort, de comprendre comment se combiner avec l'autre, de retirer l'autre de sa zone de confort, pour en faire quelque chose de nouveau. Voilà ce qu'est l'urbain. » Après 4Cities, les diplômés se trouvent plus à même d'animer la transversalité nécessaire pour aborder les problématiques et cultiver la complexité du système urbain.

Concernant l'urbanisme, le programme 4Cities porte une idée assez claire sur ce qu'est le projet urbain, explique



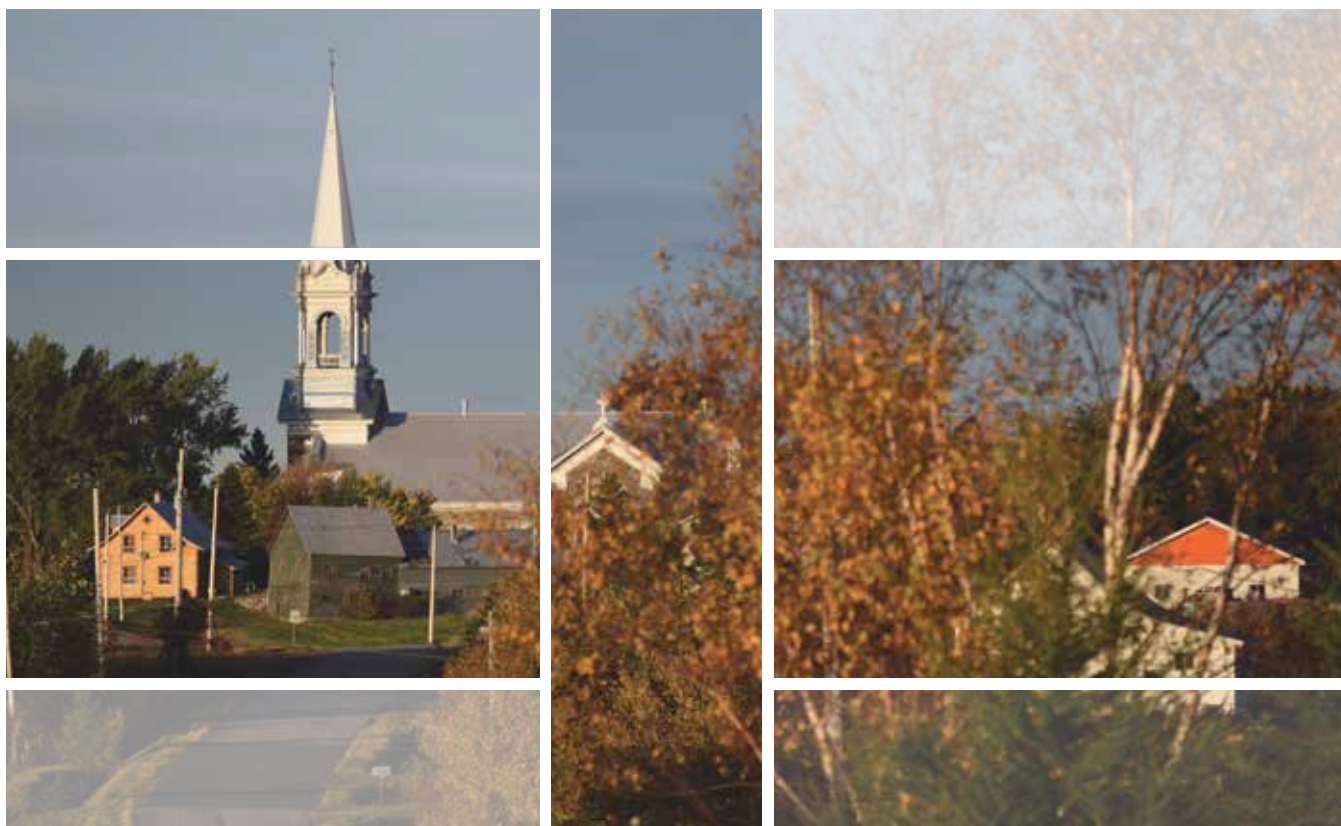
Pascale, en compagnie d'Eric Corijn, à la Vrije Universiteit Brussel.

M. Corijn. « Le projet urbain est d'abord une vision, une ligne générale, issue du débat démocratique. [...] Il ne s'agit pas que de bâtir la ville. Il faut penser la ville avant de la construire. [...] Par ailleurs, il ne faut pas nécessairement construire. "La solution" réside peut-être ailleurs. Il ne faut pas non plus penser que l'on construit pour l'éternité. On peut construire dans la temporalité, favoriser les usages temporaires, les usages combinés, etc. [...] On peut inverser les réflexions, on peut combiner le matériel avec l'immatériel. » À 4Cities, « on ouvre le champ de l'urbanisme au virtuel, au provisoire, à l'imaginaire, à d'autres disciplines, mais avec une approche déclarant qu'il n'y a pas de solution matérielle à tous les problèmes ». Alors que les villes deviennent de plus en plus grandes et de plus en plus complexes, conclut-il, « l'urbanisme est selon moi LA discipline à développer. Mais l'urbanisme ne doit pas se limiter à la construction de la ville ; c'est aussi la conceptualisation de l'urbain ».

Une expérience humaine inoubliable

Ultimement, le programme de maîtrise en études urbaines 4Cities constitue un périple transformateur, tant aux plans scolaire, professionnel et personnel. Déménager quatre fois en deux ans, découvrir chaque fois une nouvelle université, une nouvelle ville, un nouveau pays. S'adapter constamment, absorber des tonnes d'informations, ouvrir ses horizons. Mais par-dessus tout, rencontrer des gens passionnants provenant de tous les coins du monde, débattre, échanger, s'entraider, voyager et vivre ensemble ces moments intenses. S'il était possible de résumer cette expérience unique en deux mots, ceux-ci seraient *ouverture* et *solidarité*. ✨

Pascale Gagnon-Boucher, urbaniste, est étudiante au programme de maîtrise 4Cities et travaille à la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal.



Village de Saint-Damase

JEAN-YVES DIONNE

La pratique en région

Être urbaniste en région, hors des grands centres urbains, présente des défis différents. Si les milieux fortement urbanisés sont souvent sujets aux pressions de développement et de reconversion de l'espace, la situation est plus diversifiée dans les milieux ruraux. Pendant que certains milieux ruraux, relativement nombreux – particulièrement ceux situés en région métropolitaine ou intégrés à des agglomérations urbaines – connaissent une croissance importante liée notamment à l'économie résidentielle, d'autres font face à une très faible croissance, à une stagnation ou à une décroissance.

Le dossier regroupe différents exemples de pratiques et des points de vue qui illustrent la diversité des enjeux et des solutions pour la planification des territoires ruraux. Ces cas sont illustrés, soit à travers la question de la gouvernance vue, par exemple, à partir de l'expérience de la collaboration intersectorielle dans la mise en commun de ressources dans la MRC de la Matapédia, ou la question de la prise en compte de plus en plus grande de la composante paysagère dans l'aménagement du territoire, ou encore sous l'angle d'un urbanisme plus vernaculaire bien exprimé avec le cas de la ville nordique de Chibougamau. Également, la recherche française abordée dans ce dossier appelle à une nouvelle vision du monde rural situé en région urbaine ou métropolitaine, vision qui n'est pas sans remettre en cause des façons de penser ces espaces ruraux et de pratiquer l'urbanisme au sein de ceux-ci.

Tous ces exemples, à n'en pas douter, devraient trouver écho chez les nombreux urbanistes du Québec qui œuvrent en milieu rural, mais aussi, pourquoi pas, chez les urbanistes pratiquant en milieu urbain, qui pourraient aussi intégrer ces espaces dans leur vision de la ville. ✨

- » **PAUL ARSENAULT**, urbaniste
- » **MARIO CARRIER**, urbaniste

La pratique de l'urbanisme municipal dans la MRC de La Matapédia

Souvent confrontées à des conditions socioéconomiques difficiles, les petites municipalités situées en régions éloignées n'ont généralement ni les ressources financières ni un volume de tâches suffisamment important pour justifier l'embauche à temps plein d'une ressource professionnelle dédiée à l'urbanisme. Ce problème étant présent aussi dans la Vallée de la Matapédia, les 18 municipalités constituant la Municipalité régionale de comté (MRC) de ce territoire l'ont résolu en se dotant d'un service d'urbanisme régionalisé au sein d'une équipe multidisciplinaire.

» **FREDERIC DESJARDINS**, urbaniste

La MRC de La Matapédia, dont la population s'élève à près de 18 000 résidents, est située à la limite de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent et est traversée par le tronçon de la route nationale 132 reliant le fleuve Saint-Laurent à la Baie des Chaleurs. Bien qu'occupée depuis le milieu du XIX^e siècle – déjà, à cette époque, la région était reconnue internationalement pour la pêche au saumon et accueillait l'élite anglo-saxonne –, ce n'est qu'un peu avant le début du XX^e siècle que le peuplement de la région prit son véritable essor avec la présence des compagnies forestières.

Au tournant des années 1960, la population atteint un sommet avec près de 33 000 citoyens, mais la tertiarisation de l'économie et la transformation des pratiques en foresterie et en agriculture viennent heurter violemment l'ensemble des régions périphériques du Québec. De 1960 à 1976, le territoire constituant aujourd'hui la MRC connaît un exode important de sa population qui chute alors jusqu'à 22 000 habitants. Depuis, la population continue de décroître, quoiqu'à un rythme moindre.

Cette décroissance démographique fait contraste avec les régions urbanisées du sud du Québec qui, durant cette même période, se développent et s'étalent à vive allure. Ce constat mènera à la mise sur pied de la Commission provinciale d'urbanisme en 1963 ainsi qu'à l'adoption des deux lois phares en matière d'aménagement du territoire, soit la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAAQ) et la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), respectivement en 1978 et 1979.

Constituée en 1982, dans la foulée de l'entrée en vigueur de la LAU, la MRC se distingue rapidement par la création à l'échelle régionale de nombreux services normalement offerts par les municipalités

locales ou des entreprises privées, notamment les services de protection incendie, de foresterie, de génie municipal, d'inspection municipale et d'urbanisme. Certains de ces services sont financés à même les quotes-parts alors que d'autres, dont le service d'urbanisme, sont financés par les municipalités clientes sur la base d'octroi de mandats.

La pratique de l'urbanisme municipal

Après l'adoption du premier schéma d'aménagement en 1986, le Service d'aménagement et d'urbanisme de la MRC s'équipa pour offrir aux municipalités locales la rédaction des plans et des règlements d'urbanisme. Parmi les 23 municipalités existantes à l'époque, 21 en ont confié le mandat à la MRC, les autres plans et règlements étant rédigés par des firmes privées. Le Service était alors constitué d'un directeur de service, d'un urbaniste et d'un technicien. En 2001, à la suite de l'adoption du schéma d'aménagement révisé, la MRC rédigea les plans et règlements pour la totalité des municipalités sur son territoire.

Ces activités furent suspendues en raison d'un manque de personnel entre 2007 et 2010, mais les municipalités constatèrent rapidement le besoin d'un urbaniste à temps plein et le service fut réinstauré par l'embauche d'une ressource au printemps 2010.

Depuis 2010, le Service d'aménagement et d'urbanisme de la MRC de La Matapédia a continué de réaliser des mandats pour l'ensemble des municipalités; il a ainsi produit près de 300 règlements d'urbanisme. La plupart de ceux-ci sont des règlements de modifications, mais d'autres plus élaborés portent sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et les usages conditionnels. Enfin, des mandats particuliers concernant de nombreux aspects de l'urbanisme ont été réalisés, tels que la conception de maquettes numériques, de plans concepts de parcs et de campings ou de mise en œuvre de plans de déplacement.

En plus d'accomplir les mandats pour les municipalités, le Service porte des

Chalet dont le type d'architecture est préconisé par le règlement sur les PIIA adopté par la municipalité de Sainte-Érène visant à créer un environnement bâti de qualité associant récréation et habitation, dans le contexte du développement rapide d'un secteur contigu à la station de ski Val-d'Irène.



MRC DE LA MATAPÉDIA

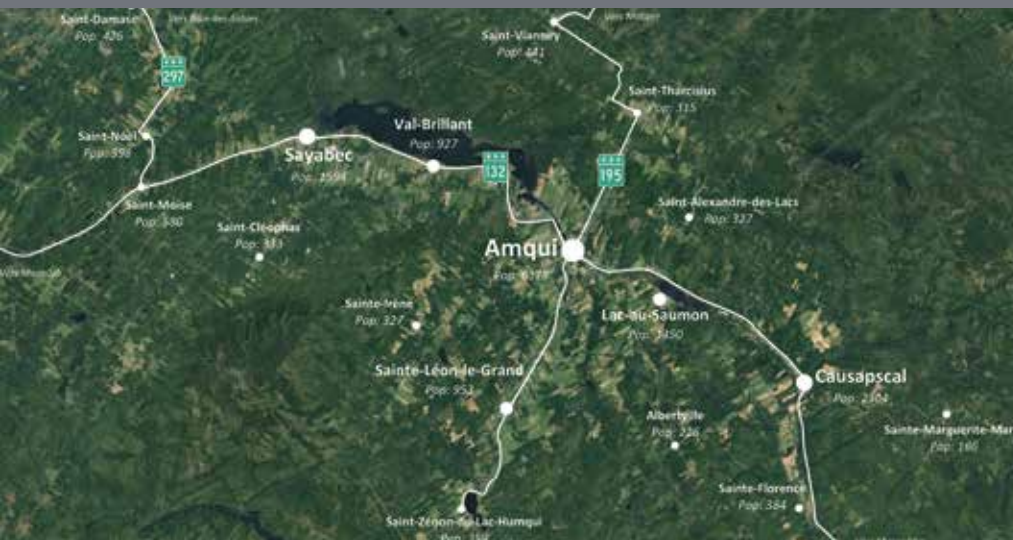


PHOTO AÉRIENNE : GOOGLE EARTH

Localisation des municipalités de la MRC de La Matapédia.

dossiers d'aménagement régionaux ou y collabore; c'est le cas notamment pour la conception du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) et certains volets du Plan d'intervention en infrastructure routière locale (PIRL).

Les impacts de l'urbanisme sur le territoire

L'élaboration et l'entrée en vigueur de la première génération de plans et de règlements d'urbanisme marquent un changement majeur pour les municipalités locales, dont les impacts se font encore sentir aujourd'hui. Ce fut d'abord l'occasion d'approfondir les connaissances sur les différents aspects du territoire et des communautés matapédiennes. Ces nouvelles informations ont permis l'élaboration d'orientations portant sur une multitude d'enjeux relevant aujourd'hui de la pratique courante, mais qui, à l'époque, étaient inusités – la protection de l'environnement et des paysages, la mise en valeur du patrimoine bâti et la délimitation des zones inondables en sont quelques exemples.

L'adoption des règlements d'urbanisme assurait la mise en œuvre de ces orientations. Pour la première fois, les coupes forestières étaient encadrées afin de protéger les paysages, la construction de nouveaux bâtiments dans les zones inondables cartographiées était prohibée et les bâtiments situés dans les aires patrimoniales ne pouvaient plus être modifiés sans tenir compte de critères architecturaux.

Une MRC, 18 municipalités, autant de réalités différentes

La Ville d'Amqui, en tant que ville-centre de la MRC où l'on retrouve la plupart des activités commerciales et institution-

nelles, est le principal client du Service d'aménagement et d'urbanisme. Les besoins de cette ville sont diversifiés, et certains des mandats donnés concernent des problématiques urbaines telles que l'analyse des besoins en stationnement au centre-ville et les pratiques à adopter en matière de gestion du développement domiciliaire.

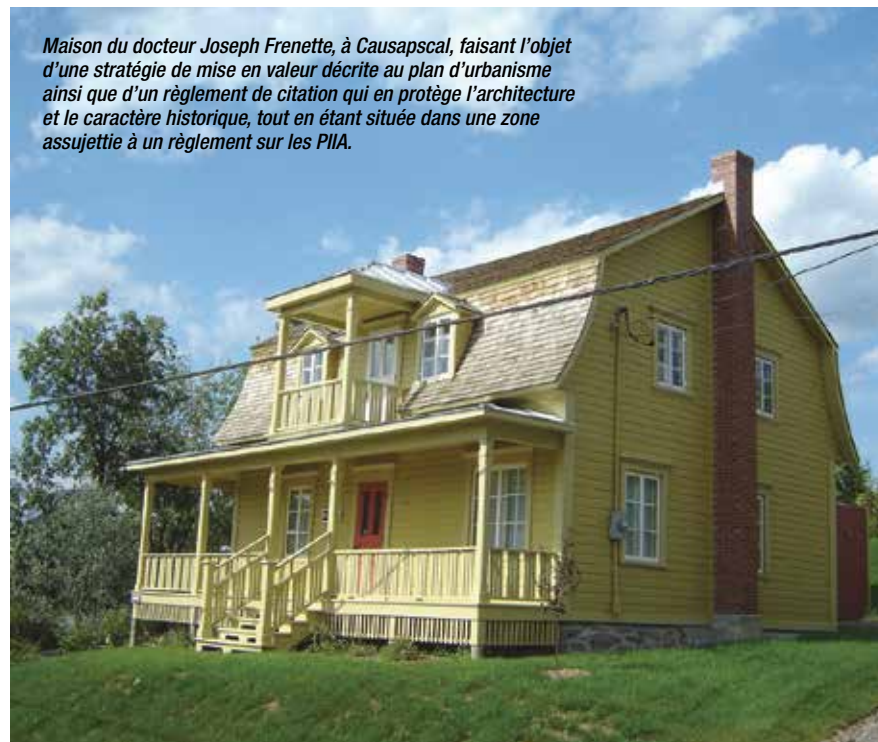
À l'opposé, la grande majorité des mandats des plus petites municipalités sont relativement simples et se limitent généralement à des modifications concernant les usages permis ou les normes d'implantation des bâtiments. Toutefois,

il arrive que surgissent des problématiques spécifiques au caractère rural de ces milieux, comme le resserrement du couvert forestier autour du noyau d'une petite municipalité. Cette situation est causée par l'abandon progressif des activités agricoles au cours des dernières décennies, engendrant ainsi des inconvénients liés à la proximité des animaux sauvages ainsi qu'un risque accru de propagation d'incendie. Ce mandat a pris la forme d'un rapport d'analyse et de la rédaction de dispositions réglementaires à intégrer au règlement de zonage.

Concernant le développement immobilier, le contexte socioéconomique difficile complexifie, pour l'ensemble des municipalités, l'implantation des projets de développement domiciliaire; le nombre limité de nouvelles constructions rend pratiquement impossible la rentabilisation des infrastructures de base et conséquemment le recours à une planification d'ensemble cohérente, que ce soit par l'adoption d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) ou d'un plan concept préparé par un promoteur.

Les élus et la population

De manière générale, les élus des municipalités plus peuplées apprécient particulièrement le Service, car celles-ci sont plus à même d'y recourir. Ceci dit, il est pertinent de souligner que plu-



Maison du docteur Joseph Frenette, à Causapsal, faisant l'objet d'une stratégie de mise en valeur décrite au plan d'urbanisme ainsi que d'un règlement de citation qui en protège l'architecture et le caractère historique, tout en étant située dans une zone assujettie à un règlement sur les PIIA.

MRC DE LA MATAPÉDIA

Lac Matapédia et Parc régional de la Seigneurie-du-Lac-Matapédia, vus depuis le belvédère de la route Saucier à Val-Brillant. L'abattage d'arbres dans les corridors panoramiques est régi par les règlements de zonage de plusieurs municipalités afin de protéger la qualité des paysages.



sieurs municipalités sont irritées par les procédures prescrites par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* entourant l'adoption et la modification des règlements, celles-ci étant souvent perçues comme inutilement longues, pointilleuses et inadaptées à la réalité des milieux ruraux.

Aussi, la concentration du développement dans les périmètres urbains qui est prescrite par les orientations gouvernementales est souvent perçue comme une entrave au développement des communautés locales qui constatent le désir de plusieurs citoyens ou anciens résidents de s'établir « à la campagne », dans les rangs à l'extérieur des noyaux villageois ou des petites villes. De son côté, le monde agricole est préoccupé par les contraintes qui pourraient être engendrées par une occupation résidentielle de la zone agricole découlant d'un assouplissement des règles en matière de protection du territoire agricole et des distances séparatrices.

Lors d'une présentation tenue devant un conseil municipal il y a quelques années, les élus se sont vu expliquer le contenu de leur plan d'urbanisme qu'ils méconnaissaient complètement.

Ceux-ci ont été enthousiasmés et étonnés de l'ampleur des sujets abordés et des orientations à caractère économique toujours pertinentes dont ils ignoraient l'existence. Cette situation reflète bien le défi, pour les élus municipaux déjà très sollicités et confrontés à l'apprentissage constant d'une multitude de sujets variés, que représentent la prise de connaissance de ces documents et leur appropriation aux fins de mise en œuvre.

Constat et perspectives d'avenir

La collaboration accrue du Service d'aménagement et d'urbanisme avec les services de génie municipal et de développement semble favoriser la reconnaissance du rôle de la planification sur la qualité des milieux de vie, bien que des préjugés persistent sur l'impact négatif du cadre légal et réglementaire sur la vitalité des communautés et leur capacité à se développer.

Avec l'amorce imminente de la refonte du schéma d'aménagement révisé, le Service sera appelé à travailler de concert avec les municipalités locales de manière à susciter une réflexion sur l'avenir souhaité pour le territoire et les communautés matapédiennes ainsi que sur les moyens à déployer pour y parvenir.

Dans ce contexte, comme les emplois et les services se concentrent de plus en plus dans certaines municipalités, l'analyse des besoins et l'élaboration des orientations des plus petites communautés gagneront à prendre en considération la présence de ces pôles qui, bien que situés à l'extérieur de leur municipalité, répondent aux besoins de leur population.

Ce sera aussi l'occasion d'intégrer dans le nouveau schéma de nombreux volets du plan de développement durable officiel de la MRC, l'Écoterritoire habité de La Matapédia¹, un ambitieux projet de revitalisation de la MRC basé sur le modèle des parcs naturels régionaux de la France.

Bref, l'importante tâche qui attend le Service d'aménagement et d'urbanisme de la MRC de La Matapédia nous rappelle que, malgré les divergences d'opinion et de vision, tant les fonctionnaires que les élus partagent le même objectif, soit celui de voir prospérer les communautés et de participer à édifier des milieux de vie dynamiques et de qualité répondant aux besoins des populations. ✨

Frédéric Desjardins, urbaniste, travaille au Service d'aménagement et d'urbanisme de la MRC de La Matapédia.

¹ Voir le site : www.ecoterritoirehabite.ca/matapedia

Le paysage : une approche à exploiter

Le concept de paysage se définissant dans les « interrelations » qu'entretiennent les éléments d'un territoire, il devient une source d'inspiration intéressante pour construire une éthique supportant une démarche de planification durable.

» **FRANÇOIS BIENVENU**, urbaniste-stagiaire

Le paysage « désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations »¹.

Avant d'en arriver à la valeur de l'approche paysagère et des potentiels qu'elle renferme, je propose de s'intéresser à la nécessité de formuler une éthique propre à l'aménagement. La planification du territoire peut facilement être assimilée à un mode de résolution de conflits², lesquels peuvent prendre plusieurs formes et avoir lieu sur de multiples échelles : entre des usages, entre des valeurs associées aux différentes composantes du territoire, entre des projets de développement, entre des futurs possibles, entre des acteurs institutionnels, entre les intérêts divergents de différents groupes, etc. La capacité d'influencer par le biais de l'aménagement le devenir d'un milieu en agissant sur plusieurs aspects, et donc sur plusieurs sources de tensions ou de synergies, implique que l'aménagement s'appuie consciemment ou non sur une éthique relationnelle.

Une approche adaptée à des territoires qui doivent relever plusieurs défis

Pourquoi prendre un si long détour pour présenter une approche adaptée

à des municipalités qui présentent des signes d'essoufflement économique ou démographique? Tout simplement parce que dans les municipalités locales où les ressources, tant organisationnelles que financières, sont limitées et où il faut viser à générer le maximum de (co) bénéfices pour toute intervention, il faut notamment s'assurer de :

- mesurer correctement la durabilité du projet d'occupation du territoire ;
- mobiliser la population et les acteurs locaux ; et
- viser une complémentarité intermunicipale.

Aborder le territoire sous l'angle des paysages permet d'atteindre ces cibles par le biais de diagnostics et de scénarios de croissance – ou de maintien – respectueux des identités locales et portés par les collectivités.

Le paysage pour développer des indices de viabilité

L'indice de vitalité des territoires, développé par l'Institut de la statistique du Québec, possède certainement une utilité lorsque vient le temps de moduler l'aide apportée à certaines municipalités qui présentent une faible vitalité. Par contre, l'indice composite n'inclut pas de paramètre qui s'intéresse à la durabilité des différents modes d'occupation et

de développement du territoire adoptés par les municipalités locales, ni ne mesure la dépendance aux programmes de subvention nationaux. Il mesure le succès ou l'insuccès des municipalités (par exemple, à attirer de nouveaux résidents) et leur vulnérabilité ou leur robustesse face aux dynamiques les affectant (par exemple, transition démographique, délocalisation d'emploi). Par contre, il y aurait aussi lieu de se questionner sur la viabilité d'une municipalité qui, par exemple, présente une légère hausse de sa population, mais qui compte une proportion plus importante de nouvelles constructions destinées à des résidents permanents à l'extérieur de son périmètre d'urbanisation.

Il faut donc développer la littératie de la viabilité qui lie la performance économique des formes urbaines à la capacité d'une municipalité à maintenir son offre de services et à assurer l'entretien de ses infrastructures. Cette analyse du projet de territoire et les impacts qui y sont associés sont également au centre de l'évaluation de l'apport économique des paysages. Cette évaluation permet d'associer une valeur aux changements (passés et à venir) en tissant des liens entre des composantes qui feraient traditionnellement l'objet d'analyse sectorielle

1 CONSEIL DE L'EUROPE. « Convention européenne des paysages », 2000. [En ligne] : www.coe.int/fr/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/090000168008062a.
2 CORTINA, Albert. « Landscape ethics: A moral commitment to responsible regional management », *Ramon Llull Journal of Applied Ethics*, vol. 1, n° 2, 2011, p. 163-178.

SOYEZ À L'ABRI

... AVEC L'ASSURANCE HABITATION DE LA PERSONNELLE!



PROTECTION ET DÉTECTION DES DÉGÂTS D'EAU... SOUS UN MÊME TOIT!

Vous pourriez bénéficier de couvertures optionnelles contre les dégâts d'eau ainsi que du programme Alerte grâce aux **Solutions H2O+**

Protégez votre résidence, c'est facile. Essayez notre nouvelle soumission!

► lapersonnelle.com/ouq
► 1 888 476-8737

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



Ordre des Urbanistes du Québec



laPersonnelle

Assureur de groupe auto, habitation et entreprise

La bonne combinaison.



OBSERVATOIRE CATALAN DES PAYSAGES

L'observatoire catalan des paysages fait la promotion d'une occupation durable du territoire par le biais de la gestion des paysages. L'organisme a élaboré une solide méthodologie qui assure la prise en compte du savoir des populations locales dans une démarche qui vise à intégrer les paysages dans le régime réglementaire de l'aménagement.

distincte³, notamment entre les qualités formelles des formes bâties et le partage du coût des infrastructures, entre les milieux habités et les environnements naturels (pour inclure l'apport économique des services écosystémiques), entre les territoires productifs et la capacité d'accueil d'activités complémentaires (par exemple, récréatives, touristiques).

Le paysage comme projet collectif

Le lien entre la dimension politique de l'aménagement et le paysage n'est pas une nouveauté. Le lien qui unit le concept est peut-être plus explicite en étudiant l'étymologie de son équivalent en anglais, soit *landscape*. En effet, le terme posséderait des racines germaniques : *landschaft*. Celui-ci pouvait alternativement désigner un territoire bénéficiant d'une autonomie politique plus importante que d'autres, assujettis au pouvoir de la Couronne ou, plus généralement, à un ensemble territorial administré par des règles et des lois qui reflètent les valeurs des communautés qui y vivent⁴ (Olwig, 1996).

Cette dimension politique et communautaire des paysages possède un fort attrait pour les communautés en dévitalisation où le capital humain est souvent décrit comme un atout majeur. La mobilisation citoyenne apparaît alors comme un élément clé du succès de tout projet. Étant donné l'importance des perceptions, des attitudes, des croyances et des valeurs dans la démarche paysagère, l'approche est susceptible de générer un dynamisme qui permet de supporter une planification durable et inclusive du territoire.

Le paysage comme support à la complémentarité

Le maintien des services et la capacité d'entretien ou d'acquisition d'équipements collectifs sont des défis auxquels font face les municipalités en situation de dévitalisation. Cette situation est d'autant plus préoccupante que la rétention des résidents et l'attraction des nouvelles populations reposent notamment sur une offre de services et d'équipements adéquate. La complémentarité à l'échelle régionale devient alors une stratégie intéressante pour favoriser une entraide régionale. La nature multiscale et multisectorielle des paysages facilite ce processus de partage des ressources. Les pratiques traditionnelles, une architecture locale distincte, une relation particulière à un élément naturel... tous ces éléments se situent au cœur de l'identité d'un paysage et d'une région et excèdent les limites administratives d'une ville ou d'une MRC. Cette identité régionale se caractérise également par une série de problématiques partagées, mais encourage la mise en commun de ressources.

Le paysage pour souligner les spécificités locales

La section qui rassemble les enjeux dans les documents de planification, que ce soit à l'échelle des MRC ou des municipalités locales, contient trop souvent une liste de problématiques alors qu'elle devrait plutôt décrire les éléments et les qualités d'un territoire qui peuvent soit être gagnés, mis en valeur, préservés, soit malmenés ou perdus sous l'effet des dites problématiques ou d'un développement projeté. Des dynamiques telles

que l'enrichissement des terres agricoles et la standardisation du développement résidentiel exposent pourtant les observateurs à des changements non souhaités : la diminution de la qualité des vues, l'absence de bêtes dans les champs, l'homogénéisation des milieux de vie, une dépendance accrue à l'automobile, le taux de vacance et la morosité d'une rue principale. L'analyse paysagère assure l'identification des phénomènes qui apportent des modifications indésirables, mais permet également d'identifier les éléments qui se situent au cœur de l'identité locale de façon à les mettre en valeur, qu'ils soient d'origine naturelle (montagne, fleuve, rivière, baie, fjord, etc.), culturelle (patrimoine religieux) ou relationnelle (vues, proximité des milieux naturels, capacité des milieux de vie à supporter des modes de déplacement actifs grâce à la faible distance des destinations).

Le paysage pour renouveler le regard

Le paysage ne se restreint pas à ses qualités patrimoniales. Cette brève plongée dans l'univers «paysage» se voulait une occasion de dépasser la définition usuelle du terme comme représentation (géographique, artistique, textuelle, etc.) pour en arriver à une façon de voir le territoire⁵. Cette nouvelle posture oblige à s'intéresser aux interrelations qui animent un milieu, à s'y investir pour comprendre les valeurs qui le colorent et à adopter une éthique propre à l'aménagement. ☀

François Bienvenu, possède une maîtrise en paysage de l'Université de Glasgow. Il s'intéresse notamment aux pratiques innovantes en matière de gestion des paysages et aux développements des municipalités de plus petite taille.

3 VAN DER HEIDE, Martijn C. et Wim HEIJMAN. « Landscape and economics: Perceptions and perspectives » dans VAN DER HEIDE, Martijn C. et Wim HEIJMAN. *The economic value of landscape*, Routledge, 2013, chapitre 1.

4 OLWIG, Kenneth R. « Recovering the Substantive Nature of Landscape », *Annals of the Association of American Geography*, vol. 86, n° 4, p. 630-653.

5 WYLIE, John. *Landscape*. Routledge, 2007, chapitres 1 et 6.

ESPACES PÉRIURBAINS ET RURAUX

Le territoire « FRUGAL » en France et au Québec

La recherche universitaire sur l'aménagement des milieux périurbains et ruraux des territoires métropolitains et des principales agglomérations urbaines du Québec s'est accrue au cours des dernières décennies, mais demeure malgré tout relativement limitée. À cet égard, un projet de recherche sur les milieux ruraux situés à l'intérieur de régions de la France métropolitaine, intitulé « FRUGAL : Les figures rurales de l'urbain généralisé au filtre des mobilités durables », réalisé au cours des dernières années, peut sans doute représenter une source d'inspiration très pertinente. Les résultats de cette recherche ont fait l'objet d'une présentation exhaustive dans un ouvrage paru à Genève en 2017¹.

» MARIO CARRIER, urbaniste

Les travaux réalisés sont une belle démonstration de la nécessité de la recherche multidisciplinaire pour ces territoires. Ces derniers font face à un ensemble de problématiques qui, pour être appréhendées de façon efficace, doivent être étudiées dans leurs interrelations, ce qui permettra de dégager une vision d'ensemble. Car c'est bien à un renouvellement de la vision de ces territoires que ces travaux nous convient, en proposant de voir autre chose que de la dispersion ou de l'extension de la ville derrière eux. Ils invitent plutôt à les imaginer comme des lieux différenciés qui renouvellent la relation ville-nature, en ne réduisant pas le phénomène de l'urbanisation à la forme de la ville dense et compacte, comme on le verra plus loin.

Un projet de recherche multidisciplinaire²

Cette recherche postulait que la politique d'aménagement des territoires métropolitains doit se faire en incluant l'ensemble de leurs composantes territoriales. Il s'est agi d'un projet de recherche multidisciplinaire (architecture, géographie, urbanisme, écologie, économie) portant sur des thématiques diverses, allant de la morphologie de la dispersion des établissements humains à la gouvernance territoriale, en passant par l'architecture et les paysages vernaculaires, la mobilité et l'adaptation environnementale au sein de ces territoires ruraux.

Le travail a porté sur des « échantillons³ » (carrés de 50 km de côté pour certains

sujets de la recherche et de 25 km de côté pour d'autres) qui ne comportaient aucune ville de plus de 20 000 habitants, mais qui possédaient une diversité de paysages et de « substrats ruraux » (pays bocager, *openfield*, pays méditerranéen, moyenne montagne). Le travail d'observation et d'enquête s'est fait à l'échelle micro-locale des différents types d'établissements humains composant

saisir l'armature territoriale (concentration *versus* dispersion) de ces campagnes, les chercheurs proposent d'étudier la répartition de la population à l'intérieur d'un « échantillon », en relevant le nombre de hameaux ou de villages, de bourgs ou de petites villes, ce qu'ils appellent la « granularité », comme façon de classer les « agrégats » de l'échantillon. Cette approche par « agrégation »

Le nouveau paradigme du développement durable entraîne la nécessité de voir les milieux périurbains et ruraux contigus à la ville centrale dans les territoires métropolitains, non pas comme « l'*hinterland* » de la ville, mais comme des milieux « englobant une diversité de figures urbaines, plus ou moins agglomérées, dont les villes, ou dispersées et encastrées aux espaces naturels et agricoles ».

ces territoires, comme les petites villes, les bourgs, les villages, les hameaux, les parcelles, générant ainsi une analyse fine de la façon dont les espaces bâtis et ouverts s'intègrent.

Une présentation exhaustive et bien illustrée

Dans la première section de l'ouvrage qui leur est consacré, les travaux présentés concernent ce que les auteurs appellent « les paysages de la discontinuité » que représente la campagne avec ses activités agricoles, ses friches industrielles, son commerce de grande distribution, ses lotissements pavillonnaires et ses centralités historiques. Pour

leur permet de revoir les processus de dispersion (micro) et d'extension (macro) à partir d'une vision « méso » de la distribution différenciée des populations et du bâti, plus appropriée à une perspective territoriale et à la discipline de l'aménagement.

La deuxième section du volume traite des « architectures habitées » en se concentrant sur deux notions très liées, soit « l'architecture vernaculaire » et le « paysage vernaculaire », dont l'étude exige une lecture fine de l'organisation de l'espace à l'échelle locale, basée non seulement sur des relevés sur le terrain, mais aussi sur des enquêtes

1 BRÈS, A., F. BEAUCIRE et B. MARIOLLE (sous la direction de). *La France des campagnes à l'heure des métropoles. TERRITOIRE FRUGAL*, collection vuesDensemble, Genève, MétisPresses, 2017, 251 p. (Associé à une version numérique donnant accès à l'ensemble des cartes produites.)

2 Financé dans le cadre du programme « Villes et bâtiments durables » de l'Agence nationale de la recherche (2012). [En ligne] : www.agence-nationale-recherche.fr/projet-anr/?solr=run&tx_lmvsuivibilan_pi2%5BCODE%5D=ANR-12-VBDU-0012

3 Les quatorze échantillons proviennent des régions suivantes de la France métropolitaine : Île-de-France, Normandie, Bretagne, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Centre-Loir-et-Cher, Centre/Eure-et-Loir, Picardie, Poitou-Charentes, Bourgogne, Lorraine, Limousin.



auprès des habitants. Le travail de terrain effectué à cet effet a mené à l'ébauche d'une théorie de la « ligne brisée », postulant qu'une forme d'urbanisation différente de celle de la ville dense et compacte émerge selon la « configuration des lieux et des dynamiques sociales locales ». Les enquêtes ethnographiques auraient en outre révélé que le « système D » et le « vivrier » pouvaient contribuer de manière significative au développement durable en termes d'économie des ressources, notamment en eau et en énergie. Pour les auteurs, ce type d'approche pourrait mener à accroître les interfaces dans la relation ville-nature entre les parcelles urbanisées et les parcelles de nature.

La troisième section de l'ouvrage aborde la question de l'accessibilité aux ressources, en lien avec la mobilité dans les limites du périurbain. Il ressort des investigations que les centres urbains n'ont pas le monopole sur l'ensemble des flux et que la mobilité dans les territoires périurbains n'équivaut pas toujours à de grandes distances. Ainsi, il s'avère qu'il y a bien différents modes d'accès aux centres commerciaux de proximité entre moyenne et courte distances, parmi lesquels on trouve les modes « actifs » – marche à pied, bicyclette – qui nécessitent l'aménagement

d'infrastructures de transport adaptées (pistes cyclables, etc.) ainsi que le « commerce itinérant » associé ou non à la livraison à domicile, qui serait en croissance dans les milieux périurbains et ruraux. Bref, on s'acheminerait de plus en plus vers des alternatives entre distance (voiture) et proximité (modes actifs), faisant en sorte que la proximité ne signifie plus seulement « confinement et mobilité de contrainte ».

Enfin, le volume se termine par une quatrième section qui se penche sur la « vision et la fabrique territoriales ». Selon les auteurs, ces travaux de recherche mènent à un changement de « vision » des territoires métropolitains. Le nouveau paradigme du développement durable entraîne la nécessité de voir les milieux périurbains et ruraux contigus à la ville centrale dans les territoires métropolitains, non pas comme « l'hinterland » de la ville, mais comme des milieux « englobant une diversité de figures urbaines, plus ou moins agglomérées, dont les villes, ou dispersées et encadrées aux espaces naturels et agricoles ». La fabrique de ces territoires métropolitains, par ailleurs, semble pour le futur se diriger de plus en plus vers « l'intercommunalité » qui serait, aux dires des auteurs, le « bon » niveau pour l'action et la gouvernance territoriale des milieux ruraux. Cette gouvernance, pour être optimale, consisterait à prévoir autant d'échelles de gouvernance qu'il y a d'enjeux. La gouvernance territoriale en milieu rural pourrait ainsi, notamment, se mettre au service d'un urbanisme stratégique adapté aux espaces ruraux marqués davantage par des logiques de développement par opportunité. Le rural, pour les auteurs, serait ainsi bien positionné pour devenir un « lieu d'innovation en matière de planification stratégique spatialisée ».

Une source d'inspiration pour le Québec

La croissance démographique de ces territoires au cours des dernières décennies, liée notamment à l'économie résidentielle, est venue occulter leur caractère distinct en même temps qu'elle a posé de nouveaux défis pour leur aménagement. La recherche effectuée propose une méthodologie utilisant la granularité et l'agrégation pour mieux analyser la diversité de ces territoires sur le plan morphologique et, ce faisant, mettre en lumière leur

complémentarité. Pour saisir toute leur singularité, les chercheurs proposent une finesse dans l'analyse non seulement par une approche morphologique, mais aussi par une approche ethnographique. C'est cette dernière qui les a notamment menés à mettre en relief l'apport du savoir-faire des habitants (système D) et de la culture vivrière de ces milieux, en matière de développement durable, ainsi que le caractère vernaculaire de leurs bâtis et de leurs paysages.

Deux autres thématiques sont également examinées par les chercheurs, soit celle de la mobilité et celle de la gouvernance au sein de ces territoires. Pour ce qui est de la mobilité, les enquêtes révèlent que les solutions pour surmonter la distance sont nombreuses dans ces territoires, et qu'elles se développent au fur et à mesure que ces derniers ont à se redéfinir en rapport avec la ville. Par ailleurs, la redéfinition de la spécificité des territoires périurbains et ruraux en zone métropolitaine française passe par une gouvernance territoriale de plus en plus marquée par une intercommunalité qui se joue à différentes échelles selon les enjeux, celle-ci ouvrant la voie à une planification stratégique spatialisée.

Le Québec, avec ses MRC, travaille depuis près de quatre décennies à cette gouvernance territoriale intermunicipale et à cette planification stratégique. Celles-ci connaissent de nouvelles avancées à mesure qu'il devient de plus en plus évident que la durabilité des territoires ruraux passe par une expertise et une coopération que seule une gouvernance territoriale multinationale peut garantir. Dans les MRC rurales situées en milieu urbain et métropolitain, nombreuses ont été les nouvelles pratiques innovatrices en transport et mobilité, en valorisation des paysages et du patrimoine bâti, en gouvernance territoriale ainsi qu'en planification stratégique spatialisée. Celles-ci ont aidé à définir un urbanisme rural spécifique. Les travaux présentés dans l'ouvrage cité peuvent permettre de mesurer nos acquis en la matière, comme ils pourront contribuer à explorer les voies de leur approfondissement. ✨

Mario Carrier est urbaniste et professeur titulaire à l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, Faculté d'aménagement, d'architecture, d'art et de design de l'Université Laval.

La relance du noyau villageois pour insuffler l'optimisme

De nombreux villages, situés à l'écart des régions fortement urbanisées, évoluent dans un contexte de décroissance économique et démographique. Les difficultés des industries forestière et minière, de la pêche ou de l'agriculture ont mis en cause la raison économique qui a fait naître ou croître la municipalité. Dès lors, une question se pose : que faire de ces territoires ?

» OLIVIER LEGAULT, urbaniste
» PIER-OLIVIER MORISSETTE, urbaniste

Si certains villages en perte de vitalité sont considérés comme plus – voire trop – coûteux à maintenir en raison des infrastructures publiques, la résilience de leurs habitants ne doit pas être ignorée. Pour ces gens, l'exode des jeunes, le taux de chômage et la dévitalisation commerciale sont autant d'indicateurs que de raisons de souhaiter une relance. Pour y arriver, la survie rime avec consolidation du noyau villageois, mise en valeur de la culture locale et soutien de la vitalité communautaire. Ces habitants doivent alors exceller dans ce qu'ils font de mieux : se serrer les coudes.

D'un point de vue urbanistique, l'impact à long terme de tout nouveau projet domiciliaire ou commercial doit être évalué, tant sous l'angle de la fiscalité et des dépenses en infrastructures, qu'au plan de la capacité des entrepreneurs à réaliser leurs projets et des synergies commerciales.

Dans un contexte de décroissance ou de dévitalisation, il y a lieu de s'interroger, à savoir s'il n'est pas plus fructueux de consolider l'existant, de diriger les énergies et les investissements vers le noyau villageois et les bâtiments qui ont le potentiel d'être récupérés par de nouveaux propriétaires ou par une nouvelle vocation. Travailler sur les lieux centraux traditionnels permet également de prendre soin d'un élément plus subtil : le tissu social. Moins visible à l'œil nu, moins quantifiable, ce dernier est souvent plus négligé, plus difficile à organiser. C'est pourtant avec des résidents et des citoyens actifs que l'on bâtit nos villes.

Depuis plus de trente ans, l'organisme Rues principales a accompagné plusieurs municipalités qui devaient relever d'importants défis liés à la dévitalisation. Les histoires à succès et les petites victoires de certains milieux nous mènent à identifier quelques facteurs de réussite. Sans

être exhaustifs, ces facteurs ont en commun de miser sur le noyau villageois et de poursuivre l'objectif de la consolidation des acquis. Voici quelques-unes des approches retenues et partagées par la population de villes et villages qui ont réussi à relever le défi de la valorisation de leur milieu.

Miser sur la fierté pour révéler l'identité locale

Une question toute simple mérite d'être soulevée dans les assemblées de réflexion sur la revitalisation d'un milieu : qu'est-ce qui rendrait vos enfants fiers de votre village ? Cette question n'a rien d'anodin ; elle vise à trouver des solutions pour s'attaquer au problème d'exode des jeunes, à découvrir des moyens de révéler l'âme du village, à identifier les aspects physiques et culturels qui rendent un milieu unique et spécial. C'est ce qu'ont fait les citoyens de **Caraquet** afin d'en révéler l'identité.

Caraquet

Caraquet, village portuaire du nord-est du Nouveau-Brunswick, se distingue par le rayonnement de son identité acadienne et la splendeur de son paysage marin. Ayant amorcé un processus de revitalisation il y a plus de vingt ans, Caraquet a su se distinguer et tirer son épingle du jeu en misant sur la rénovation du patrimoine, des festivals hauts en couleur et des espaces publics rassembleurs. Le résultat est un village dont la réputation n'est plus à faire, qui est reconnu pour son accueil, son identité forte et sa joie de vivre.

Maîtriser l'art de la concertation pour définir une vision commune

La vision à retenir pour réaliser la relance d'un milieu doit être basée sur une ana-

lyse rigoureuse des données liées à la consommation régionale, à la fréquentation touristique, au portrait socioéconomique de la population et aux perceptions des différentes clientèles du noyau villageois et de ses commerces. Il est donc important de partager ces données avec les citoyens et les différents intervenants du milieu et d'en réaliser une interprétation commune. Pour ce faire, des ateliers de réflexion s'avèrent nécessaires pour viser un consensus sur l'analyse du positionnement régional du village, sur ce qui le démarque et ce qui nuit à son attractivité, à son développement économique et à sa qualité de vie.

La finalité d'une telle démarche de planification stratégique est de définir une vocation et une image pour le noyau villageois. Quel sera le rôle du noyau villageois au sein de la collectivité et de la région ? Quels sont les éléments naturels et bâtis qui ont une valeur identitaire distincte et qui doivent être mis en valeur ? La définition de la vocation et de l'image servira à guider les décisions et à limiter les désaccords. Il est primordial que ces énoncés soient partagés et acceptés par la majorité. Si élaborer une vision de développement en concertation avec le milieu peut prendre plus de temps, elle aide toutefois à rallier les citoyens quant au choix et à l'importance de certains outils urbanistiques, en plus de faciliter la mise en œuvre de certaines actions. La **Contrée** en montagnes dans Bellechasse est née d'un constat similaire : les municipalités de Saint-Léon-de-Standon, de Saint-Nazaire-de-Dorchester, de Notre-Dame-Auxiliatrice-de-Buckland et de Saint-Philémon ont constaté une réalité économique et géographique commune ainsi que la possibilité d'une plus grande coopération intermunicipale.

Mesurer les efforts pour maximiser les synergies et démocratiser la mise en œuvre

Les ressources financières et humaines des villages hors des régions fortement

La Contrée

La Contrée en montagnes dans Bellechasse a comme objectif d'associer les quatre villages dans une gestion commune de la planification de leurs territoires et ressources d'une manière plus volontaire que ce qu'impose le cadre législatif commun. Il s'agit donc d'un projet de gouvernance territoriale partagée volontaire dans lequel les municipalités cherchent à développer une offre de services de proximité complémentaire pour leurs résidents.

Le regroupement s'est doté d'une planification collective comprenant des actions particulières pour chaque municipalité ainsi que des actions communes telles que le regroupement des camps de jour pour les enfants. Passant d'un camp de jour par village à un camp unifié mobile, cette mise en commun permet d'atteindre une masse critique d'utilisateurs et fait découvrir aux enfants de nouveaux endroits. Depuis la mise en commun initiale, les municipalités de Saint-Nérée-de-Bellechasse et d'Armagh se sont greffées à ce projet de camp de jour afin d'augmenter l'utilisation de leurs infrastructures en loisir, et il y a toujours plus de complémentarité dans l'offre de loisir globale de ces villages.

Mont-Joli

En 2007, la Ville de Mont-Joli a fait l'acquisition d'un bâtiment patrimonial vétuste situé au cœur du centre-ville. La rénovation de ce bâtiment était considérée par les artisans de la revitalisation comme la locomotive pour lancer de façon magistrale tout le processus de mise en valeur des bâtiments centraux.

Lieu d'échange et de culture, la Maison de la culture du Château Landry a ouvert ses portes le 26 septembre 2014. Elle a pour mission de développer, de diffuser et de rendre accessibles les arts et le patrimoine aux citoyens. Doté de plusieurs espaces propices à l'animation, d'une salle de diffusion multifonctionnelle, des bureaux du Carrefour de la littérature, des arts et de la culture (le CLAC) ainsi que d'un café-bistro, ce centre à caractère multigénérationnel favorise l'échange entre les citoyens et représente à la fois un lieu d'animation à vocation culturelle et communautaire. Ce projet a contribué à mettre en valeur le patrimoine, à renforcer l'identité locale, à mettre en scène la culture, à diversifier l'offre commerciale et touristique et à animer le milieu.

urbanisées étant souvent limitées, la mise en œuvre de projets concrets nécessite la participation active de la population. Lorsqu'on est en mode planification, prioriser les actions peut être plus difficile à faire que d'élaborer un ambitieux plan stratégique. La réalisation d'un nombre limité d'actions a généralement plus d'impact que de tenter de mettre en place trop de choses trop rapidement. Il faut s'assurer que chaque projet dans lequel on investit ait le plus de répercussions possible sur les différents volets de la revitalisation du milieu, soit la mobilisation des intervenants, son aménagement, sa diversité commerciale, son animation et sa promotion.

Que ce soit pour l'aménagement d'un parc, la construction d'un bâtiment communautaire par les autorités municipales,

ou pour que les commerçants adhèrent à l'objectif d'améliorer la qualité de leurs enseignes, toute la communauté doit comprendre comment ces actions contribuent à la réalisation de la vision de développement dont elle s'est dotée. La capacité d'une collectivité à se mobiliser autour de projets collectifs est souvent l'élément qui fait la différence. La population de la ville de **Mont-Joli**, dans le Bas-Saint-Laurent, a su faire des choix judicieux.

Miser sur les gens d'affaires locaux pour maximiser les retombées économiques

Alors que certains parlent de «produit intérieur brut de village», il faut souligner le besoin de retenir les dépenses locales dans l'économie villageoise. Pour un consommateur, encourager les commerces locaux, ce n'est pas seulement parti-

ciper au maintien d'un service, c'est aussi contribuer au maintien des emplois, consolider les investissements et soutenir les approvisionnements locaux.

Encore faut-il que ces commerces soient attractifs et répondent aux besoins des différentes clientèles. En plus d'un soutien au développement de stratégies commerciales, une aide à la rénovation des façades commerciales permet de redonner une image positive à certains commerces, ce qui peut leur permettre de connaître une augmentation significative de leur chiffre d'affaires. En effet, les données de suivi des programmes de rénovation commerciale de différentes municipalités nous informent que le chiffre d'affaires d'un commerce peut augmenter de 15 à 20% à la suite d'une rénovation de qualité. **Trois-Pistoles**, dans le Bas-Saint-Laurent, a contribué à bonifier l'attractivité de plusieurs commerces indépendants de son centre-ville.

Trois-Pistoles

Entre 2010 et 2017, la SADC des Basques rapporte que dix-neuf bâtiments commerciaux ont été rénovés à Trois-Pistoles. Au total, c'est 900 000\$ qui ont été investis par les commerçants, alors qu'une contribution municipale de 190 000\$ a été versée durant cette période. Au-delà des questions de rénovation, c'est surtout l'image des commerces et du centre-ville qui a été grandement améliorée. Combiné avec les efforts d'animation du milieu, de mise en valeur des berges et de la mythique église de Trois-Pistoles, un vent de renouveau souffle dans ce village du Bas-Saint-Laurent.

De l'entraide entre voisins à la concertation intermunicipale

Le partage de services entre municipalités voisines – comme c'est notamment le cas depuis plusieurs années dans certaines MRC, telle La Matapédia – est de plus en plus fréquent. On voit ce type de partage dans le cas d'équipements publics comme une bibliothèque ou un aréna, ainsi que pour des services professionnels en urbanisme et en développement économique. À l'instar de la Contrée en montagnes dans Bellechasse,

CODET

La Corporation de développement économique du Transcontinental (CODET) fut fondée en réponse à un manque de ressources mobilisatrices des énergies communes du milieu et devant le manque de ressources individuelles pour mettre en place un organisme de développement autonome. Les communautés de Pohénégamook, de Saint-Marc-du-Lac-Long, de Saint-Athanase et de Rivière-Bleue ont mis en commun leurs efforts pour la création d'une entité répondant spécifiquement à leurs besoins et les obligeant à une réflexion et à une communication en dehors du cadre administratif régulier des municipalités. Géré par la société civile et municipale (les quatre municipalités siègent au conseil d'administration), l'organisme est voué au développement économique du Transcontinental et emploie une ressource permanente travaillant chaque semaine dans les quatre municipalités fondatrices.

le cas de la Corporation de développement économique du Transcontinental (CODET) regroupant les municipalités de Pohénégamook, de Saint-Marc-du-Lac-Long, de Saint-Athanase et de Rivière-Bleue, dans le Témiscouata, est particulièrement intéressant.

Ces quelques exemples de villes et de villages qui étaient en perte de vitesse et qui ont connu une relance ne sont que la

pointe de l'iceberg. On en retrouve beaucoup d'autres tout aussi inspirants à travers l'Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Ces histoires ont souvent en commun d'être nées d'une communauté qui s'est mobilisée autour de projets fédérateurs. En effet, qu'on soit dans un milieu rural en difficulté ou au cœur d'un quartier urbain, le dynamisme d'un groupe de personnes visant le bien commun peut mener à la relance d'une collectivité. Ces

élans de dynamisme local nourrissent le potentiel d'attraction des investissements sociaux et économiques nécessaires pour habiter notre territoire. ✨

Olivier Legault, urbaniste, est un passionné de l'hiver et de design urbain. Ayant travaillé en tant que chargé de projet en revitalisation à Sainte-Julienne et à Beloeil, il est maintenant coordonnateur de projets pour Rues principales depuis 2015. Pier-Olivier Morissette, urbaniste, est coordonnateur de projets pour Rues principales depuis 2013, il fut auparavant le chargé de projet à la revitalisation pour la Ville de Saint-Georges de 2010 à 2013 et pour la Ville de Plessisville de 2007 à 2010.

exp.

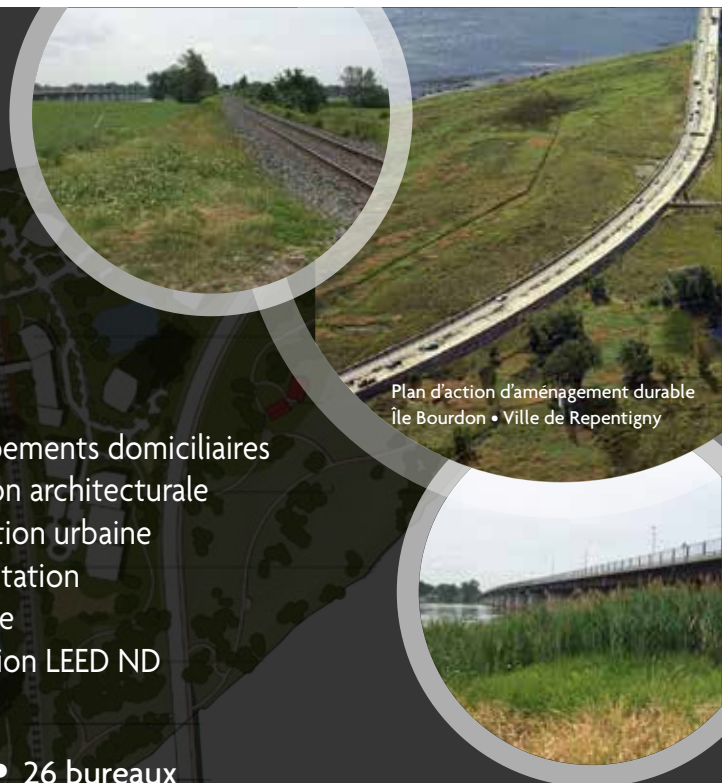
- architecture du paysage
- design de l'environnement
- design et aménagement urbain
- planification stratégique
- planification des transports
- rendu graphique
- développements domiciliaires
- intégration architecturale
- revitalisation urbaine
- réglementation
- urbanisme
- certification LEED ND

présente au Québec depuis 1928 • 26 bureaux

+1.800.567.6927 exp.com

comprendre • innover • collaborer • réaliser

bâtiment • développement durable • énergie • industriel • infrastructures • sols, matériaux + environnement



Plan d'action d'aménagement durable
Île Bourdon • Ville de Repentigny

LE PPU DU CENTRE-VILLE DE CHIBOUGAMAU

La nordicité au cœur de la revitalisation urbaine

Comment revitaliser ou repositionner un centre-ville en région afin de lui redonner son dynamisme ? À cette question, Chibougamau a su répondre en misant sur son caractère nordique et en traduisant son image de marque dans les aménagements urbains, le tout dans une démarche de participation inclusive. Le programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Chibougamau a développé des orientations avant-gardistes sur ses enjeux. Il a d'ailleurs reçu le Prix d'excellence en urbanisme 2017 dans la catégorie « Aménagement rural / Petites municipalités (moins de 50 000 habitants) » de l'Institut canadien des urbanistes (ICU).

- » LOUIS-MICHEL FOURNIER, urbaniste
- » PATRICK LACHAPPELLE, urbaniste
- » STÉPHANIE ROCHER, urbaniste

À l'instar de nombreuses municipalités du Nord-du-Québec, la Ville de Chibougamau a connu une difficile fin de XX^e siècle. La fermeture de plusieurs mines dans la région et un contexte de ralentissement de l'économie locale et régionale occasionnèrent un important bouleversement démographique et une certaine dévitalisation pour cette ville située au nord du 49^e parallèle. Cette dernière a donc entrepris la réalisation d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour son centre-ville, suivant une volonté de repositionnement et de revitalisation axée sur la « Latitude Nordique », nouvelle image de marque de la Ville qui mise fortement sur la nordicité comme vecteur de l'identité chibougamoise.

La ville jouit d'une localisation enviable, enrichie d'un métissage et d'une proximité avec les communautés crie. Véritable pôle régional, Chibougamau accueille en son centre-ville la majorité des commerces, services et institutions du Nord-du-Québec. Dans le but de redorer l'image et de renforcer l'attrait et le dynamisme de son centre-ville, la Ville a mandaté la firme d'aménagement et d'urbanisme L'Atelier Urbain pour entamer

un processus de revitalisation se traduisant par la réalisation d'un PPU. Le document qui en découle présente une vision d'aménagement, élaborée de concert avec les acteurs municipaux et ses 7 555 habitants et dont l'objectif est de positionner le cœur de Chibougamau comme véritable « centre-ville du Nord ». La vision stratégique et les orientations se traduisent en projets d'aménagement respectueux des particularités locales, soit le contexte nordique, minier, forestier et autochtone. Ces aménagements contribueront à améliorer l'ambiance et l'expérience des usagers, à dynamiser l'activité sur la rue, à réduire les fuites commerciales, à augmenter le niveau de fierté des citoyens envers leur centre-ville et à rehausser l'attractivité du milieu.

L'implication de la communauté pour la revitalisation de son centre-ville

Issue d'une approche participative, ouverte, transparente et inclusive, la démarche de planification incluse dans le PPU a été réalisée en étroite collaboration avec un comité de travail composé de citoyens engagés et d'élus. Cette démarche de consultation visait essentiellement à répondre à une question principale : comment les citoyens voient-ils leur centre-ville en 2030 ?

En plus du comité de citoyens, des séances de coconception avec la popula-

tion en amont et en aval de la planification ont été tenues afin que les citoyens agissent en tant que parties prenantes de la conception du PPU. Comme première activité de collecte d'informations, la Ville a tenu un sondage auquel 813 citoyens ont répondu (soit près de 11% de la population). De surcroît, avec plus de 280 citoyens, commerçants et acteurs clés consultés en personne, l'élaboration du plan a généré une importante participation de la collectivité, ce qui a ainsi permis de mettre en branle un projet mobilisateur pour la communauté tout en préservant l'identité propre de Chibougamau dans son rayonnement régional.

La planification hivernale comme vecteur de développement urbain

Chibougamau connaissant un climat nordique propre à la région du Nord-du-Québec, les aménagements proposés devaient nécessairement tenir compte d'une période de froid plus longue et d'une quantité de neige plus élevée que la moyenne provinciale. En ce sens, les orientations développées sont axées sur le caractère résolument nordique de la région et la volonté des citoyens d'apprivoiser l'hiver à travers l'aménagement urbain. Le PPU s'appuie ainsi sur les bonnes pratiques en aménagements nordiques, notamment celles pouvant placer Chibougamau comme chef de file des villes hivernales, en incluant des stratégies en termes de transports actifs dignes des villes scandinaves et en termes d'infrastructures adaptées au climat, tant sur le plan de leur entretien que de leur convivialité en toute saison. Ainsi, les aménagements mettent l'hiver en valeur et en diminuent l'inconfort.

Le concept d'aménagement propose, entre autres, un accès cyclable quatre saisons au centre-ville, des saillies de trottoirs facilitant le déneigement et sécurisant les déplacements, une présence accrue de végétation nordique réduisant les corridors de vent, un mobilier protégeant les usagers des intempéries, des lumières d'ambiance pour augmenter la sécurité et des oriflammes éclatants pour égayer



Ambiance projetée sur la 3^e Rue, centre-ville de Chibougamau.



VILLE DE CHIBOUGAMAU

Vue du centre-ville actuelle de Chibougamau à partir de la 3^e Rue.

les mois les plus sombres. La nouvelle signature visuelle de la ville – le cercle signifiant le degré de latitude, mais aussi point de rencontre dans la culture crie – a été transposée dans l'aménagement des espaces publics pour interpeller les passants et les inviter à célébrer, hiver comme été. Les espaces publics agrémentés de foyers, de parasols chauffants, de terrasses, d'expositions de sculptures sur glace, de patinoires et de glissades extérieures font également partie des interventions suggérées.

La vitalité économique et le dynamisme du secteur seront donc favorisés tout au long de l'année avec une programmation d'activités hivernales et d'événements profitant aux visiteurs, aux résidents et aux commerçants.

Une bonification de l'offre commerciale, récréotouristique et culturelle

Le PPU propose des balises pour maintenir et améliorer la diversité commerciale du centre-ville de Chibougamau, ainsi que ses services institutionnels et récréatifs. Actuellement, le taux de vacance des locaux commerciaux est élevé, ce qui affecte l'attractivité de l'ensemble de la structure commerciale. Pour créer une synergie, le PPU recommande de favoriser les déplacements à pied entre les

commerces. Pour ce faire, plusieurs conditions doivent être réunies, dont la concentration suffisante de commerces complémentaires, le confort des déplacements piétons et l'ambiance générale agréable, autant l'hiver que l'été. L'implantation ou l'agrandissement d'institutions dans le centre-ville créera davantage d'emplois et engendrera un achalandage supplémentaire.

Le PPU comprend aussi une visée sociale, notamment avec l'objectif d'un rapprochement souhaité avec les autochtones. Non seulement près de 800 Cris habitent Chibougamau, mais les communautés crie voisines entretiennent une relation étroite avec les Chibougamais, par exemple au centre-ville. Ils contribuent grandement à la vitalité culturelle, sociale et commerciale du centre-ville, et cette relation de métissage est caractéristique de l'identité locale. Le PPU cherche donc à renforcer et mettre en valeur la cohabitation entre les autochtones et allochtones, afin de donner tout son sens au mot *Chibougamau* qui signifierait « lieu de rencontre » dans le langage crie.

Un programme de suivi et de monitoring complet

Afin d'assurer la concrétisation de la vision et des orientations d'aménage-

ment du PPU, une grande partie du document est consacrée au programme de mise en œuvre. Outre le plan d'action et l'estimation budgétaire comme aide à la décision, le PPU propose un processus de monitoring, afin de suivre l'évolution du secteur. Il est d'autant plus important d'assurer un suivi, car les défis sont nombreux et les moyens de mise en œuvre sont considérables; il est donc nécessaire de mesurer le succès des interventions afin d'apporter les ajustements nécessaires.

Le monitoring est toutefois un outil municipal encore très peu utilisé en urbanisme au Québec. En effet, un sondage effectué par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) en 2013 révèle que seulement 8% des municipalités ont des indicateurs en urbanisme. La Ville de Chibougamau s'inscrit donc comme étant avant-gardiste en la matière, avec la mise en place d'un programme complet pour faire le suivi de l'évolution du projet. Une évaluation annuelle, à l'aide du plan d'action et d'indicateurs adaptés au contexte, permettra d'évaluer l'impact des stratégies mises en place en fonction de la vision établie. Ce monitoring sera l'occasion de faire les ajustements aux moyens de mise en œuvre planifiés tout en mettant en perspective l'évolution réelle du territoire par rapport à celle projetée dans le PPU. Ainsi, le PPU demeurera d'actualité et constituera un document de référence pour les prochaines années en termes de développement du centre-ville. ☀

Louis-Michel Fournier, urbaniste, est directeur de L'Atelier Urbain. Patrick Lachapelle, urbaniste, est chargé de projets en urbanisme à la Ville de Chibougamau. Stéphanie Rocher, urbaniste, est chargée de projet à L'Atelier Urbain.

DEPUIS 50 ANS

UNE EXPERTISE UNIQUE AU QUÉBEC



Vélo Québec
SERVICE-CONSEIL

-  réseaux piétonniers et cyclables
-  sentiers de vélo de montagne, fatbike et véloparcs
-  circuits cyclables touristiques
-  stationnement pour vélo
-  cartographie

service-conseil.velo.qc.ca

DE LA PRAIRIE EN FRICHE À L'ÉTANG FAUNIQUE

L'échangeur des autoroutes 40, 73 et 973 se refait une santé

Depuis l'automne 2015, les usagers de l'échangeur autoroutier le plus achalandé du territoire de la ville de Québec voient prendre vie des paysages et des habitats hors du commun. Perchoirs, abris rocheux, plantations diverses et îlets participent à l'animation du bassin de rétention d'eau implanté dans la portion nord-ouest de l'impressionnant échangeur des autoroutes Félix-Leclerc (40) et Laurentienne (73 et 973). Portrait du bassin de rétention de l'échangeur de ces autoroutes, au service de l'environnement et de la population.

» JULIE FOREST, urbaniste
 » MARTIN LAFRANCE
 » DANIEL TROTTIER

Située en bordure du centre urbain de Québec, la convergence des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne constitue un important carrefour pour les automobilistes de la région de la Capitale-Nationale. Cet échangeur, où circulent en moyenne plus de 210 000 véhicules par jour, impressionne autant par sa fréquentation que par la superficie de territoire qu'il occupe, superficie comparable à la partie sise à l'intérieur des fortifications du Vieux-Québec.

Le projet de l'échangeur des autoroutes 40 et 73, entrepris à l'automne 2014, prévoit, à terme, la reconstruction et le traitement architectural des ponts d'étagement ainsi que la reconfiguration des bretelles joignant ces deux autoroutes. C'est lors de la phase de conception que les enjeux liés à la gestion des eaux de pluie et aux matériaux de déblai ont été soulevés. L'intégration d'aménagements écologiques et paysagers inventifs constituait une action concrète à mettre en œuvre afin d'appliquer les principes du développement durable. Il va sans dire que la pression urbaine affecte lourdement la qualité et la quantité des espaces verts et des habitats naturels de la région. En ce sens, les espaces délaissés en marge des échangeurs autoroutiers présentent un potentiel insoupçonné pour la réintégration de ces milieux au cœur de la ville, en plus d'offrir aux usagers qui les côtoient une facture visuelle attrayante. C'est dans ce contexte d'intervention qu'une équipe pluridisciplinaire au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (regroupant la biologie, l'architecture du paysage, l'ingénierie et l'aménagement de la faune), accompagnée de consultants, a imaginé un échangeur écologique, esthétique et fonctionnel. Voici un coup d'œil sur les différents aménagements du bassin de rétention :

Buttes et monticules plantés

Dans ce projet de reconstruction d'un échangeur, les concepteurs ont souhaité aller au-delà du simple bassin sec en aménageant un milieu humide comme refuge pour la faune et la flore de la région. Ils se devaient toutefois de résoudre les problèmes liés à la disposition des matériaux de déblai excédentaires qu'entraîne l'aménagement d'un tel bassin. Placer les déblais à l'intérieur de l'échangeur est rapidement devenu la solution privilégiée. Les matériaux excavés ont été modelés en monticules et talus stratégiquement localisés et marqueurs du paysage. Cette pratique économique et écologique a permis, d'une part, d'éviter le trans-

port de déblais à l'extérieur du site et les impacts négatifs qu'ils génèrent, et, d'autre part, de permettre la récupération de la terre présente *in situ*. Les pentes ainsi créées mettent en scène des bandes de plantations séquencées composées de massifs arbustifs et d'arbres.

Étang aux propriétés naturelles

Dans un souci d'intégrer les besoins en drainage de la ville de Québec, le projet final propose un agencement d'ouvrages de rétention visant à réduire le volume d'eau qui se déverse dans le réseau d'égout pluvial et les cours d'eau lors de pluies abondantes.



Localisation de l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne avant les travaux.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

L'étang du cadran nord-ouest constitue le plus grand bassin de rétention ennoyé de la région de la Capitale-Nationale. Plusieurs objectifs ont guidé la conception de ce véritable milieu humide qui se distingue par son étendue et son caractère naturel.

Favoriser la biodiversité

Le roseau commun, ou phragmite commun, s'installe en monoculture dans les milieux perturbés, notamment le long des canaux de drainage qui bordent les routes et les rives des plans et cours d'eau. La présence périphérique de cette espèce exotique envahissante est préoccupante pour la viabilité des aménagements. Différentes interventions contribuant au contrôle de sa propagation ont été examinées, et le bassin a été creusé de façon à ce que, au minimum, 1,5 m d'eau occupe l'étang en tout temps. À cette profondeur d'eau, les rhizomes du roseau sont suffisamment submergés pour compromettre son établissement. Également, des espèces comme l'aulne, la sagittaire et la pontédérie ont été plantées au pourtour du bassin afin de limiter le risque d'envahissement. D'autres essences s'ajoutent à cette

plantation et diversifient le cortège floristique et le paysage de l'échangeur.

Créer des habitats fauniques

Inviter la faune comme la sauvagine à trouver refuge dans ce grand milieu humide devient possible en ajustant certains détails de conception. Afin d'y arriver, une attention particulière a été accordée à l'hétérogénéité du milieu. L'aménagement de rives sinueuses, de pentes et de niveaux d'eau variés favorisent une diversité d'habitats pour la végétation et la faune. Des îlets végétalisés, des amas rocheux, quelques troncs d'arbres renversés ainsi qu'une dizaine de chicots d'arbres en bois dur complètent l'aménagement de l'étang. Les arbres morts procurent



Aménagements du bassin.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS



Buttes plantées.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

souvent de meilleurs habitats fauniques qu'à leur état vivant. Ces chicots déjà utilisés comme perchoirs par différentes espèces d'oiseaux fourniront, à terme, une source d'alimentation (par exemple, des insectes), des cavités pour la nidification ou des aires d'abri pour les petits mammifères et d'autres espèces fauniques.

Mettre en vitrine les services écologiques rendus par cet aménagement

L'aménagement de bassins de rétention des eaux pluviales au sein d'échangeurs autoroutiers est une pratique en émergence. À l'instar des prairies en friche qui caractérisaient ces terrains désormais occupés par un étang aux fonctions écologiques et paysagères, les emprises du Ministère présentent un potentiel à exploiter. Le contexte légal actuel protège les milieux humides

mais ne valorise pas encore les projets d'aménagement comme ceux-ci qui, sans reproduire la totalité des services écologiques des milieux naturels, offrent tout de même des bénéfices notables sur le plan environnemental. Afin de valoriser les bonifications que peut apporter le Ministère à ses bassins de rétention, il est souhaité que ces aménagements puissent à l'avenir compenser certaines pertes de milieux humides inévitables engendrées par des projets routiers.

D'autres étapes à venir

Bien que les aménagements en place dans l'échangeur des autoroutes 40 et 73 n'aient pas encore atteint leur maturité, les usagers de la route voient la qualité de leur parcours se bonifier au fil des saisons. Quant à l'étang et aux habitats fauniques qu'il procure, l'intérêt que lui montre l'avifaune s'apprécie déjà à différents moments de la journée. La qualité de l'eau semble également s'être améliorée. Cela dit, les concepteurs demeurent réalistes quant aux bénéfices escomptés sur l'environnement, considérant les nuisances que peuvent générer les infrastructures anthropiques. Le projet de reconstruction de l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne constitue néanmoins une source d'inspiration intéressante pour l'intégration d'un milieu humide multifonctionnel à l'intérieur d'un projet de génie civil. 🌻

Julie Forest, urbaniste, est conseillère en mobilité durable. Martin Lafrance, biologiste, est spécialiste en environnement. Daniel Trottier est architecte paysagiste. Tous les trois travaillent à la Direction de la Capitale-Nationale du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.



urbanisme,
architecture de paysage,
design urbain,
économie

archpaysage-designurbain@aecom.com

www.aecom.ca

AECOM Vos idées, réalisées.

PROJET DE LOI N° 122

Quand les gouvernements de proximité riment avec l'agriculture de proximité

Le projet de loi n°122 – *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs* – sanctionné le 16 juin dernier, touche six thématiques, dont celle de l'aménagement du territoire. En vue de répondre à une forte demande des municipalités en matière d'autonomie, le gouvernement du Québec est venu modifier plus de 40 lois, chartes et décrets, notamment la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA). Le présent article effectue un survol des principaux effets du projet en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

» M^e GUYLAINE CARON

Les modifications apportées à la LPTAA¹ par l'adoption de cette loi² constituent une réponse aux irritants dénoncés par les municipalités relativement aux longs délais de traitement des dossiers de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). Certains types de projets faisant l'objet de consensus dans le milieu ne méritaient plus d'être examinés en vertu de la loi. Ils pourront dorénavant voir le jour, en zone agricole, sans autorisation de la Commission.

Selon cette dernière, 16% de son volume d'activité sera ainsi soustrait à son administration pour être dévolu essentiellement aux municipalités, ce qui pourra lui permettre de se concentrer sur des dossiers plus complexes. Il s'agit là de certains types de demandes qui, après avoir franchi plusieurs étapes de traitement, se concluaient automatiquement par le même résultat, vu qu'elles avaient peu d'incidence sur les activités et les exploitations agricoles, selon la jurisprudence et les décisions déjà rendues en vertu de la loi.

Plus d'autonomie municipale

C'est aux articles 40, 58.5, 59, 61.1, 62 et 80 que le gouvernement s'est attardé afin de désengorger la Commission, tout en accordant aux municipalités plus d'autonomie pour le développement de la zone agricole et la mise en valeur de leur plans de développement de la zone agricole (PDZA).

Il faut cependant retenir que les projets soustraits à l'obligation de détenir une autorisation devront correspondre aux cas et aux conditions déterminés par règlement. Ne sont visés que ceux relatifs aux utilisations énumérées à l'article 80 de la loi. Initialement, le projet de loi n° 122 prévoyait permettre au gouvernement, par simple règlement, de soustraire à l'application de l'article 26 de la LPTAA toute utilisation autre qu'agricole qu'il jugerait à faible impact sur l'agriculture. Le gouvernement, s'arrogeait ainsi une compétence fondamentale de la Commission, inquiétant du même coup le monde agricole.

C'est finalement sur recommandation de la CPTAQ et de l'Union des producteurs agricoles que le législateur a amendé le projet de loi 122, afin d'établir dans la loi une liste limitée d'utilisations autres qu'agricoles pouvant être soustraites à l'interdiction de l'article 26, en prenant soin de définir ce qu'il entend par agro-

tourisme. L'article 80 a donc été modifié par l'ajout, à la fin, des alinéas suivants :

« Le gouvernement peut également, par règlement, déterminer les cas et les conditions où sont permises, sans autorisation de la commission, les utilisations suivantes :

- 1- une utilisation accessoire à l'acériculture ou à un centre équestre ;
- 2- une utilisation relative à l'agrotourisme ;
- 3- une utilisation secondaire à l'intérieur d'une résidence ou un logement multigénérationnel dans une résidence ;
- 4- des améliorations foncières favorisant la pratique de l'agriculture.

Pour l'application du paragraphe 2 du deuxième alinéa, agrotourisme s'entend d'une activité touristique complémentaire à l'agriculture qui est exercée sur une exploitation agricole et qui met en relation des producteurs agricoles avec des touristes ou des excursionnistes afin de leur permettre de découvrir le milieu agricole, l'agriculture et sa production par l'accueil et l'information que leur réserve leur hôte.

Un règlement pris en vertu du deuxième alinéa doit de plus prévoir des règles qui minimisent l'impact des utilisations permises sur les activités et les entreprises agricoles existantes ou leur développement et sur les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants. »

Les cas d'exception, de même que les conditions et règles d'atténuation, étaient encore en préparation au moment de la rédaction de la présente chronique. Ces cas devront vraisemblablement être sans effet significatif en regard des normes imposées aux exploitations agricoles, notamment en matière d'environnement et de gestion des odeurs. C'est plutôt l'arrivée d'immeubles protégés additionnels dans la zone agricole qui est à craindre sans encadrement réglementaire.

Ultimement, les nouvelles utilisations ne devront pas avoir pour effet de repousser davantage les activités agricoles et leur développement dans l'application des normes relatives aux distances séparatrices imposées aux élevages, aux épandages de fumier ou de lisier et à l'utilisation de pesticide.

1 Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, chapitre P-41.1.

2 Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs, projet de loi n°122 (2017, chapitre 13), articles 190196.

Les utilisations implantées en zone agricole en vertu de l'article 80 devront respecter en tout temps les conditions d'exemption. En effet, même si elles seront exemptées d'autorisation en vertu de la LPTAA, ces utilisations pourront, sur plainte, faire l'objet d'enquêtes de la CPTAQ. Ainsi, celle-ci pourra, en cas de non-respect de la loi, intervenir et émettre toute ordonnance par le truchement de son pouvoir de surveillance.

Contrairement aux résidences construites en vertu de l'article 59, aucun registre n'est présentement prévu pour compiler ces nouvelles utilisations, à l'instar des panneaux publicitaires, des bâtiments sommaires et des autres utilisations déjà permises en vertu de l'article 80.

Les cas d'exception à la loi devront, bien entendu, faire l'objet de tout permis exigé en vertu d'une autre loi, d'un règlement du gouvernement ou d'un règlement municipal.

La reconnaissance des PDZA

Une autre modification importante à la LPTAA est apportée à l'article 62 par l'ajout d'un 11^e critère obligeant la Commission à se baser sur les PDZA lorsque existants sur le territoire de la MRC concernée au moment d'apprécier la demande.

Cet ajout à l'article 62, soutenu par la Fédération québécoise des municipalités, reflète la reconnaissance par le législateur de l'important travail de caractérisation de la zone agricole déjà réalisé dans plusieurs MRC. Il y a lieu d'espérer que d'autres MRC emboîteront le pas et verront l'opportunité qui leur est ainsi offerte de faire valoir auprès de l'instance décisionnelle qu'est la CPTAQ les particularités de leur milieu, les besoins reliés au monde agricole et nécessaires au maintien de leur communauté, dans une perspective de développement durable.

Bien que non liée par les PDZA, la Commission y trouvera des éléments additionnels au soutien des demandes qui lui seront présentées et, comme pour les dix autres critères de l'article 62, elle pourra y référer pour rendre une décision.

Il est clair qu'un PDZA incompatible avec l'esprit de la loi aura moins d'influence qu'un PDZA ayant pris en compte le maintien et le développement des activités et des entreprises agricoles dans un souci de protection des ressources, de développement durable et de cohabitation harmonieuse des différents usages sur son territoire.

Des effets favorables au maintien des communautés et au développement des activités agricoles

Prévoir la mise en valeur des activités agricoles par l'implantation d'usages complémentaires et compatibles avec l'agriculture, favoriser la mise en vente de produits agricoles à valeur ajoutée dans des marchés de proximité, favoriser le développement des activités de transformation à même les exploitations agricoles, soutenir les entreprises agricoles de niche, concourir aux améliorations foncières utiles à l'agriculture, encourager la création d'une banque de terres disponibles pour les futurs agriculteurs, toutes ces actions sont autant d'exemples permettant aux municipalités de manifester leur autonomie et d'exercer les nouveaux pouvoirs de gouvernance qui leur sont maintenant conférés par l'adoption du projet de loi n° 122.

En effet, les cas d'exception énumérés à l'article 80 – dont ceux reliés à l'agrotourisme, la prise en compte des PDZA ainsi que l'obligation pour la Commission d'apprécier en vertu de l'article 62 toute demande en provenance des municipalités rurales, sans possibilité de la rejeter au seul motif qu'il existe des espaces disponibles sur le territoire de la municipalité et hors de la zone agricole (article 61.1) – sont autant de mesures favorables tant au maintien des communautés et à l'occupation dynamique du territoire qu'à l'accroissement et à la diversification des activités agricoles.

Néanmoins, l'étude *Réflexion sur le morcellement*³ nous indique que la Commission analysera ce type de demande en appliquant le 5^e critère de l'article 62 et en exigeant qu'une recherche sérieuse soit effectuée sur le territoire en vue de répondre aux besoins des projets agricoles soumis, considérant la multitude de petites entités foncières non exploitées et déjà présentes en zone agricole.

Quant à l'article 59.4, son abrogation permettra la mise en vigueur immédiate d'une décision favorable à une demande à portée collective, sans attendre la concordance réglementaire des municipalités, alors qu'une demande individuelle ne rencontrant pas l'une des conditions de cette décision sera irrecevable en vertu de l'article 58.5 de la loi.

Pour l'instant, la Commission a suspendu le traitement des nouvelles demandes à portée collective, le temps de préparer un nouveau guide intégrant certains objectifs de son plan d'action de développement durable 2015-2020 au profit des MRC, dans le but de favoriser une analyse efficiente des dossiers.

Les demandes à portée collective doivent être analysées en vertu des critères de l'article 62 de la LPTAA et s'inscrire dans une perspective de développement durable des activités agricoles, conformément à l'article 59.2. Les PDZA ayant intégré les principes d'un tel développement sont donc devenus incontournables dans le cadre de toutes demandes en vertu de la LPTAA.

Enfin, l'article 40 a été modifié afin de permettre à une personne morale ou société d'exploitation agricole de construire une résidence pour un actionnaire ou sociétaire dont la principale occupation est l'agriculture ou pour l'enfant de cet actionnaire ou de ce sociétaire sur un lot dont le propriétaire est cette personne morale, cette société, cet actionnaire ou sociétaire et où cet actionnaire ou sociétaire exerce sa principale occupation. Cette modification était devenue nécessaire compte tenu des modes de gestion qui ont évolué depuis l'avènement de la loi.

Ironiquement, les dispositions antérieures de l'article 40 ne permettaient pas à un agriculteur propriétaire du fonds de terre qui exerçait sa principale occupation par l'entremise d'une personne morale ou d'une société d'exploitation agricole de se prévaloir de ce privilège. ✨

M^e Guylaine Caron est avocate depuis 1990. Elle exerce en pratique privée, principalement en matière de protection du territoire agricole. Elle a aussi été membre de la Direction des services juridiques de la CPTAQ (1990-1991).

3 DIRECTION DES SERVICES PROFESSIONNELS ET DES COMMUNICATIONS. *Réflexion sur le morcellement*. Commission de protection du territoire agricole du Québec, mars 2017. [En ligne] : www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/guides/Reflexion-Morcellement.pdf

YVON TREMBLAY (1935-2016)

Un grand bâtisseur de l'aménagement et du développement régional

Yvon Tremblay, décédé le 6 août 2016, est un des bâtisseurs de la Révolution tranquille. Au début des années 1960, il s'est trouvé au cœur du vaste chantier pour la mise en place d'un cadre juridique et administratif du développement régional, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Durant plus de trois décennies, au sein des hautes instances de l'État québécois, il a conseillé les gouvernements successifs dans des dossiers majeurs comme la création des communautés urbaines, l'aménagement des environs de l'aéroport de Mirabel, la décentralisation et la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Partant de l'entrevue qu'il m'accordait en 2011, il m'est apparu à propos de rappeler son parcours exceptionnel au service du Québec et de ses régions¹.

» **ANDRÉ BOISVERT**, urbaniste émérite

Yvon Tremblay est né à Saint-Siméon, dans la région de Charlevoix. Sa famille de huit enfants est éprouvée par le décès prématuré de la mère et la longue maladie du père, draveur de son métier. Il démontre beaucoup de talent au primaire, de sorte que le Séminaire de Chicoutimi l'admet gracieusement aux études classiques, dès l'âge de dix ans. Par la suite, il s'inscrit en philosophie à l'Université de Montréal. Un travail de surveillant au collège Brébeuf lui permettra d'assurer sa subsistance.

Atteint de tuberculose, il est hospitalisé. Avec insistance, il arrive à convaincre le médecin traitant de lui accorder son congé, faisant valoir que l'air pur de Charlevoix le guérira. Le temps d'un été, il s'installe – depuis tôt le matin jusqu'en début de soirée – sur les battures du fleuve et travaille à sa thèse. De retour à Montréal, on constate sa guérison complète et il obtient son diplôme. En 1959-1960, il entreprend une maîtrise en relations industrielles et devient secrétaire général de l'Association générale des étudiants de l'Université de Montréal (AGEUM). Il doit interrompre sa maîtrise et travailler à plein temps, après s'être marié et avoir eu un premier enfant.

Yvon Tremblay trouve son premier emploi à la Chambre de commerce de Montréal (CCM), où il coordonne des groupes de travail formés de gens d'affaires. Il s'ouvre ainsi à un large éventail de sujets et établit son réseau de contacts. Il rédige la plupart des mémoires de la CCM, dont certains dans le cadre de commissions d'enquête publiques. Après deux ans, on lui offre un poste au Conseil d'orientation économique du Québec (COEQ). Il accepte et s'installe à Québec avec sa famille.

Un grand commis de l'État québécois

Au Conseil d'orientation économique

À titre de conseiller technique au COEQ, Yvon Tremblay coordonne les réunions du Comité ministériel de planification, qui fait le lien avec le Conseil des ministres. Au moment de la Révolution tranquille, la participation de l'État dans le développement du Québec fait largement consensus. Des rapports s'établissent entre le patronat, les syndicats et le gouvernement. Des prises de position concertées mènent à la création de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), à la nationalisation de l'électricité et à la création des régions administratives.

À la même époque, le gouvernement du Québec négocie avec le gouvernement fédéral dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement rural et le développement de l'agriculture (ARDA)*, ce qui entraînera notamment la création du Bureau d'aménagement de l'est du Québec (BAEQ), un organisme non gouvernemental qui a mené des études approfondies entre 1963 et 1966 et dont le rapport sera un outil majeur des politiques de développement régional.

En 1965, Yvon Tremblay se qualifie pour recevoir une formation à l'École nationale d'administration en France. Profitant de son séjour, il contacte le Commissariat du plan et la Délégation à l'aménagement

du territoire et à l'action régionale et produit, pour la revue *Commerce*, une série d'articles sur le cinquième Plan français. En visite aux Pays-Bas, il note la place importante qu'occupe l'aménagement du territoire dans l'administration publique. De retour au Québec, Yvon Tremblay devient secrétaire général du COEQ.

Ses observations européennes l'inspirent dans les suites à donner au rapport de la Commission provinciale d'urbanisme (CPU) déposé en 1968. Ce rapport propose une reconfiguration



Yvon Tremblay en 2011.

ANDRÉ BOISVERT

¹ BOISVERT, André. *Aménagement et urbanisme au Québec*. Éditions GID, 2013, p. 208-236.

de l'appareil gouvernemental en fonction de la planification et de l'aménagement du territoire du Québec. Dans les discussions que tient Yvon Tremblay avec Roland Parenteau, directeur général du COEQ, on convient que c'est au ministère des Affaires municipales (MAM) de prendre acte de ce rapport et de voir à sa mise en œuvre.

Au ministère des Affaires municipales

Yvon Tremblay convainc le Dr Robert Lussier, ministre des Affaires municipales sous l'Union nationale, de créer le Bureau du Plan au sein de son ministère. Pour en faire une force agissante, l'organisme devra être arrimé à un comité d'orientation présidé par le ministre, auquel contribueront les sous-ministres des ministères concernés. C'est ainsi que de 1968 à 1971, Yvon Tremblay dirigera le Bureau du Plan. Avec le rapport de la CPU en fond de scène, on prépare l'avant-projet de loi-cadre sur l'aménagement, ainsi que les projets de loi pour créer la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la Communauté urbaine de Québec (CUQ) et la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO).

Le partage des responsabilités en matière de développement régional et d'aménagement du territoire ne manque pas de susciter de nombreuses réactions. Les fonctionnaires du ministère de l'Industrie et du Commerce (MIC) s'estiment les plus qualifiés pour gérer le développement régional, et toutes les occasions sont bonnes pour remettre en question le rôle du COEQ. Émerge alors l'idée d'une organisation réunissant les fonctions de planification (plans, études stratégiques, coordination horizontale) et de développement (interventions et investissements dans les régions). En 1969, sous l'Union nationale, on crée l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ)².

À l'été 1970, Robert Bourassa, qui vient d'être élu premier ministre, offre à Yvon Tremblay la coordination du dossier de l'aménagement du territoire environnant le nouvel aéroport international de Montréal, qui est sous l'entière responsabilité du gouvernement québécois. Son expérience de la fonction publique l'amène à lier son acceptation à trois conditions : (1) l'OPDQ doit devenir la base opérationnelle ; (2) un comité spécial présidé par le premier ministre doit superviser les décisions importantes et (3) le gouvernement doit créer, via l'OPDQ, une commission pour le développement de la région de Montréal regroupant les ministères concernés.

Président-directeur général de l'OPDQ

En 1971, Yvon Tremblay devient PDG de l'OPDQ, relevant du vice-premier ministre Gérard D. Lévesque. Avec l'entente Don Jamieson-Gérard D. Lévesque, signée la même année, l'OPDQ dispose de 1,3 milliard de dollars pour le développement régional (50 % sont des fonds québécois). Des règles strictes s'imposent afin d'éviter les tractations auprès du Conseil du trésor pour l'obtention de subventions plus ou moins discrétionnaires. Pour Yvon Tremblay, l'allocation des fonds devait s'inscrire dans une compréhension horizontale et globale des projets et dans une logique de développement régional et d'aménagement du territoire. Les conseils régionaux de

développement (CRD) adoptent un nouvel ancrage territorial. Désormais admissibles à des subventions, les CRD agissent au palier de la région administrative et deviennent les porte-paroles de leur région en matière de développement et d'aménagement. Sous la responsabilité de l'OPDQ, l'entente ARDA III ainsi que l'entente sur les zones spéciales ont permis des interventions dans toutes les régions du Québec.

Pour la région aéroportuaire de Mirabel, l'OPDQ a créé la Commission de développement de la région de Montréal (CDRM), parmi les premières conférences administratives régionales. Les ministères harmonisent leurs budgets respectifs afin d'optimiser les retombées de l'investissement. Dans ce cadre, le Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire (SATRA), relevant du MAM, a pour mandat d'informer, de consulter et d'organiser la participation des quelque 34 municipalités de la zone aéroportuaire regroupées en secteurs qui préfigurent les MRC. Le projet aéroportuaire devient un banc d'essai pour plusieurs aspects de la future *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU).

En 1974, Guy Coulombe devient secrétaire général du gouvernement et il procède à une réorganisation du palier supérieur de l'État. Il abolit le comité ministériel de l'OPDQ et le remplace par des comités ministériels rattachés au Conseil exécutif : développement économique, aménagement du territoire,

Vers des PARCOURS SANS OBSTACLES

Nous vous invitons à consulter sur notre site Web le nouveau recueil *Vers des parcours sans obstacles : éléments à considérer pour favoriser l'accessibilité des espaces publics extérieurs*.

Pour en savoir plus
www.opdq.gouv.qc.ca

ENSEMBLE 
on fait avancer le Québec

Office des personnes
handicapées

Québec 

² Arthur Tremblay (1917-1996), autre figure marquante de la Révolution tranquille, a été le premier PDG de l'OPDQ, de 1969 à 1971, avant d'être nommé sous-ministre aux Affaires intergouvernementales du Québec.

Le développement du Québec et de ses régions a été le but de toute sa carrière. [...] Le rôle crucial de l'État a toujours fait partie de ses préoccupations, ce qui n'excluait pas l'importance d'une véritable décentralisation, car, insistait-il, le développement des régions doit reposer sur l'action des élus comme représentants des populations régionales et locales.

développement culturel et priorités. Yvon Tremblay est nommé sous-ministre au ministère des Richesses naturelles (MRN) et entreprend de développer des politiques dans trois domaines : l'eau, les mines et l'énergie.

L'élection du Parti québécois en 1976 entraîne d'importants changements dans l'appareil gouvernemental et particulièrement au MRN avec des mutations d'effectifs, en particulier dans le domaine de l'eau. En 1977, René Lévesque convoque Yvon Tremblay pour lui offrir le poste de secrétaire général à l'aménagement au Conseil exécutif.

Le « père » des lois concernant l'aménagement du territoire

De cette rencontre, Yvon Tremblay aimait rappeler qu'il a amené René Lévesque à créer non pas le « Secrétariat à l'aménagement », mais bien le « Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation ». Il obtient aussi du premier ministre qu'il préside le comité sur la décentralisation réunissant neuf ministres, dont Jacques Léonard, Guy Tardif et Jean Garon. L'idée d'une loi sur l'aménagement selon un modèle décentralisé s'était imposée après le rejet, en 1972 et 1976, de précédents projets de loi, jugés trop centralisés. En outre, pour René Lévesque, la préparation de l'indépendance impliquait que l'État confie une partie de ses responsabilités à une instance décentralisée, pour assumer ses nouveaux pouvoirs.

Sous la direction d'Yvon Tremblay, le Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation devient le pivot d'une rapide évolution. Le Secrétariat est responsable d'émettre les décrets et les législations importantes incluant, outre la LAU, la *Loi sur la protection du territoire agricole* et les règlements d'application de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Une équipe est mise à contribution pour alimenter le travail du comité ministériel. La production du *Livre blanc sur la décentralisation* conduit à la formation des municipalités régionales de comté (MRC). Partant des anciens comtés municipaux,

la population est appelée à créer une nouvelle entité, une région d'appartenance, dans une position intermédiaire entre la région administrative et la municipalité locale. La formation de près d'une centaine de MRC redessine la carte du Québec méridional. La préparation d'un schéma d'aménagement, première responsabilité impartie aux conseils des maires des MRC, implique une concertation avec le gouvernement dont les modalités sont inscrites dans la LAU.

Après cinq ans de travail intense à cette fonction, Yvon Tremblay prend une année sabbatique. À son retour et jusqu'à sa retraite dans les années 1990, il occupera les fonctions de sous-ministre aux Communications et de secrétaire du Comité ministériel sur la langue française; de 1988 à 1992, il sera directeur adjoint de l'Institut international de l'énergie des pays francophones. Mentionnons enfin qu'en février 2014, il recevait de la première ministre du Québec la médaille de l'Assemblée nationale pour sa carrière et son engagement au service de l'État québécois.

Le fil conducteur d'une longue carrière

Depuis 2011, j'ai eu le plaisir à quelques occasions de converser avec M. Yvon Tremblay, aussi bien de son expérience depuis la Révolution tranquille que de sa perception de l'avenir du Québec, sujet qui l'intéressait grandement. Le développement du Québec et de ses régions a été le but de toute sa carrière. Il lui importait de mettre en valeur les potentiels des régions et de rendre disponibles de bons emplois, dans le respect de la qualité de vie et de l'intégrité des territoires. Le rôle crucial de l'État a toujours fait partie de ses préoccupations, ce qui n'excluait pas l'importance d'une véritable décentralisation, car, insistait-il, le développement des régions doit reposer sur l'action des élus comme représentants des populations régionales et locales. Il avait cependant une idée claire du rôle de l'État, d'un État qui élabore des politiques dans une vision de l'avenir respectant l'ensemble des facteurs et des points de vue en présence.

Yvon Tremblay était un homme d'action, mais pour lui l'action devait nécessairement être précédée de délibérations basées sur les faits, une ligne de conduite qu'il a toujours maintenue. En 1996, arrivé à la retraite, il fonde l'Observatoire du Québec, un organisme sans but lucratif réunissant d'anciens serviteurs publics et des professeurs d'université, agissant chacun à titre personnel. Ils s'engagent dans une réflexion sur les grands enjeux du développement de la société québécoise. Il en est résulté la publication d'un document en trois volumes publiés, en 2002, aux Presses de l'Université du Québec sous le titre *L'urgence d'agir*.

Parfois, nos discussions étaient teintées d'une certaine amertume. Il déplorait l'espèce d'enlèvement des gouvernements au cours des dernières décennies : prise de décisions incohérentes, austérité comme panacée à tous les maux et surtout absence de vision de l'avenir. Avec le départ d'Yvon Tremblay disparaît un autre des grands commis de l'État bâtisseurs de la Révolution tranquille. ✨

André Boisvert, Ph. D., urbaniste émérite, a fait carrière principalement à Hydro-Québec. Il a aussi travaillé à Sainte-Foy et à Saint-Jérôme, de même qu'au ministère des Affaires municipales. Collaborateur régulier d'*Urbanité*, il s'est notamment distingué par la publication d'un ouvrage regroupant les nombreuses entrevues de pionniers de l'urbanisme qu'il a réalisées pour la revue pendant plusieurs années.

Impacts de la loi n° 11

La loi n° 11, adoptée le 8 juin 2017, modifie directement le Code des professions auquel l'ensemble des 46 ordres est assujéti. La nouvelle loi aura un impact principalement sur le plan de l'admission et de la gouvernance. Par exemple, les présidents des ordres ne pourront plus cumuler d'autres fonctions telles que la direction générale, alors que tous les membres du conseil d'administration et des comités seront soumis à un code d'éthique et de déontologie selon les normes qui seront établies par l'OPQ. Ils seront également appelés à suivre une formation à ce sujet.

De plus, afin de favoriser l'intégration des jeunes professionnels, les conseils d'administration de tous les ordres devront s'assurer d'avoir un membre de moins de 35 ans. Bien que cette nouvelle disposition sera seulement effective lorsque l'Office des professions du Québec (OPQ) aura entériné notre nouveau règlement de gouvernance, l'OUQ a déjà pris la décision de procéder à un appel de candidatures afin d'avoir un observateur de la relève pour la prochaine année, advenant le cas où le conseil d'administration ne comporterait aucun administrateur élu de moins de 35 ans aux prochaines élections.

La nouvelle loi stipule également que la rédaction d'une déclaration de services au citoyen est obligatoire et qu'elle doit être publiée sur notre site Internet, et ce, afin de faciliter la compréhension de notre système d'admission et de nos processus.

Concernant les personnes impliquées dans le traitement des dossiers d'admission, les responsables seront formés sur la gestion de la diversité ainsi que sur les qualifications professionnelles acquises à l'étranger. Cette année, 92% des demandes provenant de l'international ont été reconnues par le comité de l'équivalence.

Finalement, les conseils de discipline ont acquis des dispositions plus sévères en cas d'inconduite sexuelle puisque la radiation minimale passe à cinq ans. Le syndic peut maintenant suspendre immédiatement un membre qui est accusé d'un acte criminel passible de cinq ans d'emprisonnement. Il peut aussi accorder l'immunité à un professionnel qui dénonce une infraction à laquelle il a lui-même participé contre toute plainte au conseil de discipline. Finalement, les amendes – notamment pour usurpation du titre – se situent maintenant entre 2 500\$ et 62 500\$. Toutes ces nouvelles dispositions découlent des recommandations de la commission Charbonneau et permettent de retrouver la confiance du public dans le système professionnel. ✨

Frais de retard lors du renouvellement de votre cotisation

En ce qui concerne l'envoi de votre formulaire de renouvellement pour votre cotisation annuelle au mois de février et dont la date limite est fixée au 1^{er} avril, un premier et second rappel sont transmis aux retardataires avant de procéder à la radiation du membre lors du conseil d'administration suivant. Veuillez prendre note qu'à compter de l'année 2018-2019, des frais de retard de 50\$ s'appliqueront à tous ceux et celles ayant retourné leur réinscription après le 1^{er} avril.

Nous tenons à vous rappeler également que des frais de réinscription de 150\$ s'appliquent aux membres ayant démissionné ainsi qu'aux membres radiés. Dans ce dernier cas, s'ajoutent des frais de 50\$ par année de radiation. ✨



Décès de M. André Christin

André Christin, urbaniste, est décédé à l'âge de 71 ans, le 22 septembre 2017. M. Christin était membre du conseil de discipline de l'Ordre des urbanistes du Québec depuis près de 20 ans et il a agi à titre de scrutateur à quelques reprises. L'OUQ tient à présenter toutes ses condoléances à sa famille et à ses proches. ✨

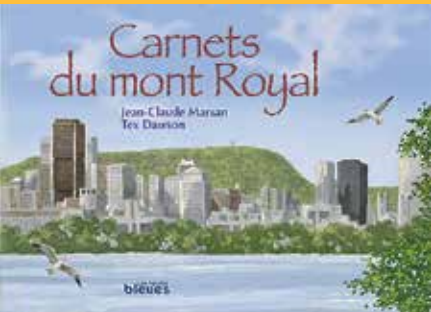
À lire également

Deux ouvrages de grand intérêt, signés par d'éminents collègues, viennent s'ajouter aux parutions de l'année du 375^e anniversaire de Montréal.

MARSAN, Jean-Claude et Tex DAWSON. *Carnets du mont Royal*. Les heures bleues, 2017, 128 pages.

Les *Carnets du mont Royal* viennent enrichir l'excellente collection Carnets de la maison d'édition Les heures bleues, après des parutions consacrées notamment à Montréal, au Vieux-Montréal et au métro de Montréal. Jean-Claude Marsan nous convie à un tour du mont Royal en suivant la délimitation de l'arrondissement historique et naturel, faisant ressortir la diversité des paysages et des occupations qui s'y trouvent. Outre le parc lui-même, il souligne le caractère

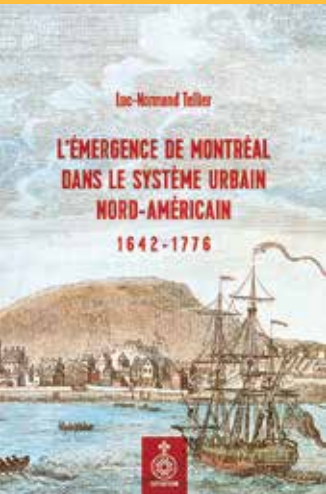
patrimonial de cimetières, d'édifices institutionnels et religieux et de résidences privées. Il fournit aussi une mine de renseignements à caractère tant historique et géographique qu'architectural et urbanistique. Les dessins et peintures de Tex Dawson adjoignent au propos une illustration idéale.



TELLIER, Luc-Normand. *L'émergence de Montréal dans le système urbain nord-américain, 1642-1776*. Septentrion, 2017, 528 pages.

Reconnu pour ses travaux sur la théorie topodynamique de l'histoire urbaine, Luc-Normand Tellier revisite l'histoire de Montréal en appliquant son approche méthodologique originale à l'étude de l'émergence de cette ville dans le

contexte de la formation du système urbain nord-américain au cours de la période 1642-1776. Ce faisant, il approfondit l'ensemble des événements historiques qui ont marqué le jeu des puissances coloniales et met en lumière leurs influences structurantes sur le destin de la ville, expliquant notamment pourquoi la conquête de l'intérieur du continent, après avoir favorisé Montréal, l'a finalement marginalisé. L'ouvrage jette ainsi un éclairage novateur sur l'histoire des débuts de la métropole québécoise. ✨



Nouveau site Internet

Si vous n'avez pas encore eu la chance de naviguer sur le nouveau site Internet de l'Ordre, en ligne depuis le début de l'été, nous vous invitons à découvrir la nouvelle facture graphique ainsi que sa modernisation. Il est désormais possible de s'inscrire en ligne aux activités de formation continue et événements offerts par l'OUQ et de consulter le botin des membres.

Les urbanistes et urbanistes-stagiaires ont également reçu leur accès afin de se connecter à la section Membre et de mettre à jour leur profil.

Le nouveau site Internet est en constante évolution et l'Ordre demeure ouvert aux suggestions et commentaires pour améliorer cet outil. Une prochaine phase de développement consacrée à la plateforme de la gestion de la formation continue obligatoire est d'ailleurs prévue dans les prochains mois. ✨



La tribune du syndic

Vous pourrez consulter la «Tribune du syndic», à compter de l'édition Hiver 2018 d'*Urbanité*, consacrée à la protection du public. Le syndic de l'Ordre des urbanistes du Québec abordera divers sujets reliés à notre Code de déontologie et au Code des professions. ✨



à l'agenda

NOVEMBRE 2017

8 novembre

Gala Excellence dans le cadre de la Journée mondiale de l'urbanisme

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Montréal
Information lsenechal@ouq.qc.ca

30 novembre

Colloque : la viabilité économique de nos collectivités par l'aménagement durable du territoire

Organisateurs Ordre des urbanistes du Québec et Vivre en Ville
Lieu Montréal
Information lsenechal@ouq.qc.ca

DÉCEMBRE 2017

1^{er} décembre

Examen d'admission de l'Ordre des urbanistes du Québec (sur convocation)

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieux Montréal et Québec
Information ncorso@ouq.qc.ca

Erratum

Revue *Urbanité*, édition Printemps/été 2017

Une erreur s'est malencontreusement glissée dans l'édition Printemps/été 2017 de la revue *Urbanité*. En page 17, dans le chapeau de l'article intitulé « Des milieux de vie porteurs d'une meilleure santé », on aurait dû lire « **Deux professionnelles de la santé publique** » plutôt que « **Deux médecins** ».

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ

La revue *Urbanité*

Tirage : 2 575 exemplaires

DISTRIBUTION

Membres de l'OUQ – 1 580 • Abonnés et autres – 995

MISSION

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes;

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

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

COMITÉ ÉDITORIAL

Paul Arseneault, président

Sergio Avellan – Guillaume Gilbert – Marie-Josée Lessard –
Geneviève Marquis – Jean-François Sabourin – Jacques Trudel

COLLABORATION

Mario Carrier – François Goulet

COORDINATION ET RÉALISATION

Andréanne Godon

CONCEPTION GRAPHIQUE

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

RÉVISION ET CORRECTION

Sylvie Lallier

PUBLICITÉ

Ordre des urbanistes du Québec

Andréanne Godon, chargée des communications
agodon@ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 26
www.ouq.qc.ca

IMPRIMERIE

Imprimerie F.L. Chicoine

ABONNEMENTS, INFORMATION ET SUGGESTIONS

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

AUTEURS

Vous êtes invités à soumettre vos articles ou textes inédits au comité éditorial.

Le comité éditorial se réserve le droit de publier ou de refuser un article.

Information : agodon@ouq.qc.ca

Dépôt légal Bibliothèque nationale du Québec • Bibliothèque nationale du Canada

Tous les textes publiés dans *Urbanité* ne reflètent pas forcément la position ou l'opinion de l'Ordre et n'engagent que l'auteur.

Le genre utilisé dans cette publication englobe le féminin et le masculin dans le seul but d'en alléger la présentation.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Administrateurs :

Donald Bonsant, président

Lucie Careau, vice-présidente

Clément Demers, trésorier

Robert Cooke, administrateur

L. M. Pierre Marcotte, administrateur

Julie Simard, administratrice

Florent Gagné, administrateur nommé

Daniel Pinard, administrateur nommé

Permanence :

Karina Verdon, directrice générale et Secrétaire de l'Ordre

Nathalie Corso, coordonnatrice, admission et qualité

Geneviève Masson, directrice des communications (congé de maternité)

Andréanne Godon, chargée des communications

Lysane Sénécal Mastropaolo, chargée des événements et relations médias

Nathalie Blanchet, adjointe administrative & comptabilité



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

LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE DE NOS COLLECTIVITÉS PAR L'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE



30 novembre 2017 | Grande Bibliothèque
475, boulevard De Maisonneuve Est, Montréal, métro Berri-UQÀM

MODE ACTUEL DE DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE : COÛTS, AVANTAGES ET IMPACTS ÉCONOMIQUES

Les choix de mode de développement du territoire faits par les municipalités et l'État engendrent des coûts ou des avantages économiques à moyen et long termes pour la collectivité qui ne sont pas toujours pris en compte dans les évaluations actuelles.

- Les villes et villages se privent-ils de moyens permettant d'optimiser financièrement l'utilisation de services naturels et la mobilité des citoyens ?
- Quels sont les avantages économiques d'un aménagement durable du territoire et comment les évaluer ?
- Comment démontrer les avantages financiers et économiques d'une planification et d'un projet intégrant le développement durable ?

L'Ordre des urbanistes du Québec et Vivre en Ville invitent les praticiens et décideurs de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire à découvrir l'argumentaire économique, implicite ou non, derrière divers choix d'aménagement de nos collectivités.

RÉFLÉCHIR, EXPÉRIMENTER ET DISCUTER

- Comprendre les impacts économiques du mode actuel de développement urbain et d'aménagement du territoire
- Quantifier le coût des infrastructures : outils de mesure et simulation en atelier
- Repenser plusieurs pratiques afin de réduire les coûts pour la collectivité et intégrer une véritable démarche de développement durable

NOTRE CONFÉRENCIER VEDETTE



CHARLES MAROHN,
Fondateur et président, *Strong Towns*

Aperçu de la conférence

*Le modèle urbain nord-américain :
une chaîne de Ponzi*

Derrière une illusion de prospérité à court terme, les villes et l'État prennent en charge d'importantes responsabilités à long terme. Les collectivités et leurs citoyens deviennent ainsi prisonniers d'une spirale de déclin.

ÉGALEMENT AU PROGRAMME

- Lourette Swanepoel, de Stantec Vancouver
- Différents intervenants et conférenciers du Québec : études et cas pertinents

COORDONNÉES ET INFORMATIONS

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Lysane Sénécal – Chargée des événements
et relations médias
514 849-1177 #27 | lsenechal@ouq.qc.ca

VIVRE EN VILLE

Louise Levac – Coordinatrice – Recherche et formation
514 394-1125 #203 | louise.levac@vivreenville.org

TARIFS

Régulier	275 \$ TTC
Membre OUQ, Vivre en Ville, CBDCa, Réseau Environnement	225 \$ TTC

COLLOQUE ORGANISÉ PAR :



Ordre des
Urbanistes du
Québec



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

AVEC LA COLLABORATION DE :



Centre for Green
Building Innovation
Québec



Réseau
Environnement

INSCRIPTIONS EN LIGNE :

ouq.qc.ca/activite/colloque30nov