

URBANITÉ

La revue officielle de l'Ordre des urbanistes du Québec
et de l'Institut canadien des urbanistes

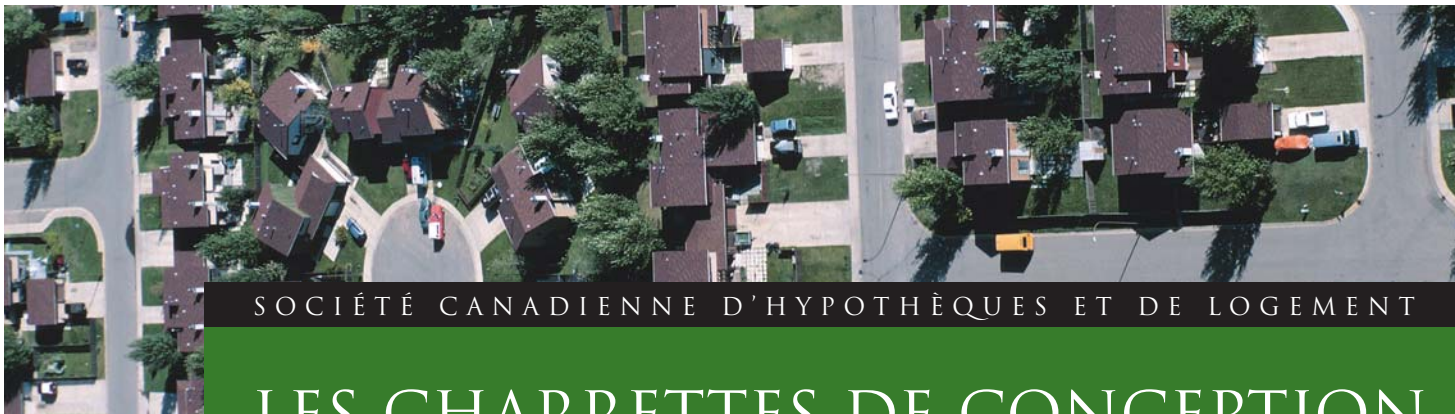
Décembre 2006



CANADIAN INSTITUTE
PLANNERS
INSTITUT CANADIEN
DES URBANISTES

CATASTROPHES: prévenir et rebâtir

**Contraintes naturelles et anthropiques
L'aménagement depuis le 11 septembre 2001
La Nouvelle Orléans en convalescence
L'Agenda 21 de Baie-Saint-Paul
La LPTAA fait des insatisfaits**



SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT

LES CHARRETTES DE CONCEPTION

un outil prometteur!

L'intégration des objectifs de développement durable au processus d'aménagement de collectivités soulève des problématiques à la fois nouvelles et complexes. Dans ce contexte, les charrettes de conception représentent un puissant outil qui permet de conjuguer une diversité d'intérêts et de disciplines.

À titre d'organisme fédéral responsable de l'habitation, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est une importante source d'informations fiables et objectives, et de véritable savoir-faire dans le domaine du logement. Ainsi, la SCHL a produit un rapport de recherche intitulé *La planification et le développement des collectivités durables: guide de planification de charrettes de conception* qui énonce les principes et les enjeux propres à l'aménagement de collectivités durables et qui offre aussi des liens avec des activités touchant les charrettes.

Les charrettes de conception font de plus en plus partie du processus de planification urbaine. Elles amènent des personnes possédant des compétences diverses – architectes, architectes paysagistes, ingénieurs, urbanistes, représentants communautaires, fonctionnaires gouvernementaux et leaders locaux – à créer ensemble des concepts innovateurs qui traduisent bien les objectifs et les intérêts communs d'une communauté.

Les charrettes offrent une tribune à des groupes divers pour explorer, comprendre, créer et évaluer les options possibles reliées à différents enjeux. Elles invitent les participants à sortir des schèmes de pensée traditionnels et à trouver des solutions novatrices. Toutefois, pour être fructueuse, une charrette de conception exige une planification détaillée, un bon rayonnement dans le milieu, des ressources qualifiées et du temps. La réalisation d'une charrette de conception nécessite que l'on y consacre beaucoup d'efforts, mais sans toutefois laisser tomber le quatrième précepte de la durabilité: si ce n'est pas agréable, ce n'est pas durable!



On peut obtenir les publications de la SCHL, notamment des rapports de recherche et les feuillets de la collection *Le point en recherche* en composant le **1-800-668-2642** ou en consultant le site Web au **www.schl.ca**

Mot du président Dans la foulée des États généraux <i>Robert Chicoine, urbaniste</i>	2	Chronique juridique	9	Les responsabilités dans la prévention des inondations <i>Nathalie Bleau</i>	30
Actualités	3	<i>Le « peut » de l'article 227 L.A.U. : Un frein à l'égalité devant la règle de droit*</i> <i>Daniel Bouchard</i>		L'écologie urbaine contre les catastrophes naturelles <i>Francis Dupont</i>	33
États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme Position de l'Ordre		En pratique	12	Coup d'oeil municipal	
<i>Tournoi de golf 2006</i> Les urbanistes remettent 1 500 \$ à La Maison de la Famille du Nord!		Revoir les normes de stationnement pour logements sociaux <i>François Goulet, urbaniste</i>		L'Agenda 21 de Bain-Saint-Paul <i>Diane Lemire, urbaniste et Luce Ann Tremblay</i>	35
<i>Déontologie</i> L'urbaniste doit s'identifier		Tendances	13	Coup d'oeil régional	
Québec mandate Canards Illimités pour des plans de conservation des milieux humides		La Chine, la motorisation et le vélo <i>Gabrielle Laflamme</i>		<i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> Une majorité de municipalités insatisfaites	37
<i>Développée par le Service d'urbanisme Gatineau adopte une politique d'habitation</i>		Opinion	14	Coup d'oeil canadien	
Québec lance le Programme de reconnaissance des villages-relais québécois		Y a-t-il un urbaniste dans la salle? <i>Jean-François Morneau</i>		La protection du territoire agricole en Ontario <i>Wayne Caldwell, Stew Hilts, Nicolas Brunet et Marcelle Thibodeau</i>	38
Nouvelle publications	7	DOSSIER :		Coup d'oeil international	
Histoire de la ville de Québec pas ses incendies <i>Gabrielle Laflamme</i>		Catastrophes : prévenir et rebâtir <i>Hélène Laperrière, urbaniste</i>	17	<i>Entre terre et mer</i> La gare multimodale d'Auckland, Nouvelle-Zélande <i>Marie-Hélène Poirier</i>	40
Redécouvrir l'histoire mondiale : sa dynamique économique, ses villes et sa géographie		Contraintes anthropiques et gestion des risques 101 <i>Alain Caron, urbaniste</i>	18	Regard sur le passé	
Sur Internet	8	La sécurité et l'aménagement depuis le 11 septembre 2001 <i>Isabelle Boucher</i>	21	Jane Jacobs, 1916-2006 <i>Raphaël Fischler et Jeanne M. Wolfe, urbanistes</i>	42
Scénario Plus <i>Gabrielle Laflamme</i>		La Nouvelle-Orléans, une ville en convalescence <i>Isabelle Maret, Jane Brooks et Robert K. Whelan</i>	24	Calendrier des activités et quelques statistiques de la profession	44
		La gestion de l'érosion du littoral de la Côte Nord <i>Marc Larin et Éric Guillemette, urbanistes</i>	27		

URBANITÉ

Comité éditorial :

François Goulet, président
Paul Arsenault
Claude Beaulac
Gabrielle Laflamme
Mathieu Langlois
Hélène Laperrière
Pascal Lacasse

Conception graphique : L'Infographe

Réviseur et correcteur : Jean-Paul Gagnon

Imprimerie : Imprimerie F.L. Chicoine

Les administrateurs de l'Ordre sont :

Robert Chicoine, président
Jean Côté, vice-président
Claude Gauthier, trésorière
André M. Boisvert, administrateur
Louise Audet, administratrice
Raphaël Fischler, administrateur
Georges Roy, administrateur nommé
Jean-Paul Gaumond, administrateur nommé

Permanence :

Claude Beaulac, Directeur général
Odette Michaud, Directrice de la gestion administrative et Secrétaire de l'Ordre
Nathalie Corso, Secrétaire administrative

Ordre des Urbanistes du Québec

85, rue Saint-Paul Ouest
4^e étage, B-5, Montréal, QC, H2Y 3V4
(514) 849-1177 • www.ouq.qc.ca

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

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

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

A U A M Q

ASSOCIATION DES URBANISTES ET DES AMÉNAGISTES MUNICIPAUX DU QUÉBEC

La revue Urbanité

Tirage : 2 600 exemplaires

Distribution

Membres de l'OUQ – 924
Abonnés – 1 676

Les personnes désireuses de s'abonner à la revue URBANITÉ peuvent transmettre leurs coordonnées par courriel à urbanite@ouq.qc.ca.

Auteurs

Vous êtes invités à soumettre vos articles ou textes au comité éditorial. Toutefois, les textes ne doivent pas dépasser 1 300 mots. Ceux-ci doivent traiter de sujets reliés à l'urbanisme. Le comité éditorial se réserve le droit de publier ou de refuser un article. Vous pouvez consulter les normes de rédaction sur le site Internet de l'OUQ à l'adresse www.ouq.qc.ca.

Les titres, les chapeaux, sous-titres, intertitres, légendes, vignettes et le choix des illustrations sont généralement du comité éditorial. Vous pouvez soumettre vos commentaires et suggestions par courriel à urbanite@ouq.qc.ca.



Dans la foulée des États généraux

Les États généraux de l'aménagement du territoire et l'urbanisme viennent de se terminer à Québec. Cet événement unique a permis de rassembler pas de moins de 450 intervenants de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme pour discuter des enjeux du développement du territoire en fonction des nouvelles réalités d'aujourd'hui.

Dans la foulée de la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui a débuté au cours de l'été, les États généraux se voulaient un lieu d'échanges, afin d'analyser les actions du passé, d'examiner le présent et de préparer l'avenir au regard des grands phénomènes mondiaux, tels que les changements climatiques, les changements démographiques et la mondialisation. Les réflexions qui y en seront dégagées nous permettront d'orienter les débats entourant les modifications de cette Loi qui a aujourd'hui 25 ans d'existence.

Ces États généraux ont permis des échanges avec les intervenants de tous les milieux du monde urbain, rural, d'organismes publics et privés. Ils ont permis de démontrer clairement au ministère des Affaires municipales que les intervenants désirent se mobiliser et s'impliquer directement dans la révision des structures et des cadres juridiques qui affectent une grande partie notre profession. Je remercie grandement tous les participants à ces États généraux qui par leur implication et leur grande participations ont permis de faire de cet événement un grand succès.

Dans le cadre des États généraux, un énoncé général de travail a été élaboré, qui permet de dégager certaines orientations et perspectives sur lesquelles nous travaillerons à partir de maintenant. Vous pourrez consulter cet énoncé sur notre site Web.

Dans cette lancée, je désire créer un **comité consultatif sur les lois et règlements**. Ce comité aura pour mandat de travailler à partir de l'énoncé des États généraux pour en dégager des objectifs et orientations concrètes et pratiques pour la suite des événements.

Ce comité de révision aura également pour mission d'examiner et de compiler l'ensemble des préoccupations et demandes pour alimenter les représentants de l'Ordre auprès du comité de révision de loi avec le ministère des Affaires municipales et des régions. Ce dernier aura également un rôle beaucoup plus large qui consistera à examiner tous les outils législatifs qui encadrent nos champs d'activités.

Je vous invite à manifester à la permanence de l'Ordre votre intérêt à participer à ce comité qui devrait débuter ses travaux dans les plus courts délais. Nous devons profiter de l'occasion qui nous est donnée de participer à la démarche entreprise par le Ministère, de profiter du momentum initié par les États généraux, en parallèle avec nos démarches de plus en plus intensives sur les demandes d'actes réservés, pour essayer de nous donner un cadre législatif conforme à nos préoccupations et à notre pratique.

Dans un autre ordre d'idées, nous avons rendu le budget de l'Ordre accessible sur notre site web (section Services aux membres), à la suite de commentaires reçus lors de la dernière assemblée générale.

Enfin, je profite de l'occasion pour vous rappeler notre prochain rendez-vous lors du congrès conjoint de l'Institut canadien d'urbanistes et de l'Ordre des urbanistes du Québec qui se tiendra en juin prochain à Québec. Nous profiterons de cet événement pour y tenir notre assemblée générale annuelle.

*Robert Chicoine, urbaniste
Président de l'Ordre des urbanistes du Québec*

États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

La position de l'Ordre

Des processus de gouvernance démocratique

Ouvrant auprès de la population québécoise depuis 1963, l'Ordre des urbanistes du Québec et ses membres furent d'ardents promoteurs de la création de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Depuis son entrée en vigueur en 1979, ils sont des acteurs stratégiques de sa mise en oeuvre, et ce, à tous les niveaux de planification et auprès de tous les types d'intervenants (ministères, MRC, villes et municipalités, entreprises, promoteurs, citoyens et organismes communautaires, etc.).

Depuis maintenant 25 ans, la population et les intervenants de la scène québécoise de l'aménagement et de l'urbanisme sont donc régis par les dispositions de LAU qui définissent les mécanismes de gouvernance devant présider aux choix

des collectivités en cette matière. La LAU stipule clairement que les orientations, les objectifs ainsi que les choix d'aménagement d'une collectivité sont de la responsabilité des élus et des citoyens.

Les urbanistes, ardents défenseurs de la démocratie participative, ont travaillé à la mise en place de plusieurs mécanismes de consultation, de conciliation et d'arbitrage des intérêts qui s'expriment à travers les projets de développement et d'aménagement sur l'ensemble du territoire québécois. De plus, l'**Ordre des urbanistes du Québec** s'est déjà prononcé

publiquement sur le besoin d'alléger les modalités de prise de décisions, tout en renforçant l'exercice de la démocratie dans les processus liés à l'aménagement et l'urbanisme.

Une évolution exigeant une plus grande compétence et une plus grande imputabilité professionnelles

Depuis 25 ans, les outils de planification et de contrôle inscrits à la LAU ont beaucoup évolué, et ce, afin d'adapter les processus de prise de décision aux réalités, aux besoins et aux enjeux de la société québécoise. Graduellement, ces processus ont délaissé l'approche normative, très technique, pour faire place à des approches discrétionnaires qui exigent des décideurs une réelle connaissance des enjeux et des impacts, une réflexion plus approfondie et une justification des décisions appuyée sur des arguments solides, cohérents et crédibles.

Et cela est d'autant plus nécessaire que les élus et les populations qu'ils représentent font face à des enjeux de plus en plus complexes où se mêlent les impacts d'une mondialisation irréversible, d'une urbanisation implacable, d'une émigration croissante et diversifiée, d'un vieillissement inéluctable de la population québécoise et de changements climatiques menaçants. En corollaire, cette

évolution exige une plus grande compétence et une plus grande imputabilité des professionnels qui appuient les décideurs et leurs populations en raison des mécanismes complexes qui encadrent leur prise de décision.

Cependant, malgré les enjeux importants que recèlent l'aménagement et l'urbanisme en ce 2^e millénaire, le législateur est toujours muet quant au **savoir-faire professionnel** requis pour la préparation et la validation des outils de planification et de contrôle adoptés par les collectivités et le gouvernement. Le législateur est également muet à l'égard de la **responsabilité et de l'imputabilité des professionnels** qui viennent en appui aux processus de gouvernance qu'il a mis en place par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Selon l'OUQ, le législateur doit assurer une meilleure protection des élus et des citoyens en accroissant la responsabilité et l'imputabilité des professionnels qui les conseillent et les assistent, notamment, dans :

- l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des documents de planification en aménagement et urbanisme;
- la rédaction et l'application des règlements d'urbanisme;
- l'examen à l'égard de la conformité des documents d'aménagement et d'urbanisme.

Dans le cadre des **États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme**, l'**Ordre des urbanistes du Québec** fera valoir l'importance de la formation, tant académique que professionnelle, ainsi que l'importance de la **responsabilité** et de l'**imputabilité** des professionnels qui oeuvrent auprès des élus et des citoyens.

Dans le cadre du système professionnel québécois régi par l'Office des professions du Québec, seul l'**Ordre des urbanistes du Québec** est en mesure d'assurer un contrôle efficace de la compétence et de l'imputabilité des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme. En effet, son mandat est spécifiquement :

- de **s'assurer de la compétence professionnelle** des urbanistes en matière d'aménagement et d'urbanisme, notamment en accréditant les programmes universitaires et en déterminant les conditions d'obtention d'un permis d'exercice;
- de **assurer la protection du public** par la mise en place et la gestion des mécanismes du système professionnel (syndic, code de déontologie, conciliation des comptes, etc.) visant à contrôler la pratique des urbanistes.

L'**octroi d'activités réservées aux urbanistes** directement associées aux documents et procédures prévus à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permettrait à l'**Ordre des urbanistes du Québec** d'exercer pleinement **ses pouvoirs en matière de contrôle de la pratique des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme visant à assurer une meilleure protection des élus et des citoyens**.

...le législateur doit assurer une meilleure protection des élus et des citoyens en accroissant la responsabilité et l'imputabilité des professionnels qui les conseillent...

Tournoi de golf 2006

Les urbanistes remettent 1 500 \$ à La Maison de la Famille du Nord

Le vendredi 29 septembre dernier, plus de 135 golfeurs ont participé au tournoi de golf annuel de l'Ordre des urbanistes du Québec qui avait lieu au parcours de golf La Bête situé à Mont-Tremblant.

Mme Nadia Rousseau, M. Louis-Martin Levac, M. Stéphane Martin et Mme Ginette Roy du Service de l'urbanisme de Mont-Tremblant ainsi que M. Pierre Côté et M. Patrick Lebire de Daniel Arbour et associés en assuraient l'organisation avec le support de la permanence.

Invité d'honneur de cet événement, monsieur le maire Pierre Pilon en a profité pour souligner l'apport des urbanistes à l'ensemble de la collectivité québécoise : « Votre travail, a-t-il souligné, permet aux municipalités québécoises d'assurer une gestion harmonieuse du territoire. »

Durant le parcours, les participants ont pu voir en direct M. Michel Normandeau, artiste-peintre bien connu de la région, peindre une toile du parcours de La Bête. L'œuvre a été tirée en soirée et M. Mario Saint-Jean, directeur du Service d'urbanisme de la Ville de Dorval, en a été l'heureux récipiendaire.

À l'aide de concours originaux dont Frappe la biche !, le comité organisateur a recueilli la somme de 1 500 \$ qui fut remise à Mme Josée Béland de **La Maison de la Famille du Nord** par M. Robert Chicoine, président de l'Ordre des urbanistes du Québec, en présence de monsieur le maire Pierre Pilon. Cette organisation sans but lucratif vise à briser l'isolement des parents, à prévenir la violence, à éviter les négligences dont souffrent les enfants, à développer les compétences parentales et à augmenter les habiletés de base des enfants de 0 à 5 ans.



Les membres du comité organisateur en compagnie du peintre Michel Normandeau et de son œuvre conçue dans le cadre du tournoi.

Merci à nos commanditaires du tournoi de golf 2006

Ville de MONT-TREMBLANT

FAHEY ET ASSOCIÉS
URBANISME • DESIGN URBAIN • ARCHITECTURE DE PAYSAGE
GESTION DE TERRITOIRE AGRICOLE

Daniel Arbour & Associés

GROUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDUC
urbanistes-conseils

Affichage Astral Media™

Apur
URBANISTES - CONSEILS
1-877-726-2770
Urbanisme municipal & Développement immobilier

Tim Hortons

Dufresne Hébert Comeau
AVOCATS

Desjardins
Caisse du personnel de l'Administration et des Services publics

Joli-Cœur, Lacasse
Geoffrion, Jetté, St-Pierre
AVOCATS

laPersonnelle
Assurance de groupe auto et habitation

TEKNIKA-HBA
Agence d'Urbanisme de l'Outaouais

GROUPE IMMOBILIER VERDIER

PG MENSYS
Systèmes d'information

L'AIGLON DE TREMBLANT
MAISONS SUR LE GOLF

TREMBLANT
Real Estate, Sales

Stonehaven
Relais et Spa

LE SCANDINAVE
PROPRIÉTÉ-TREMBLANT

Millette & Legaré

CHÂTEAU BEAUVALLOIN
MONT-TREMBLANT

RESCOM Developments

LA CORPORAÇÃO DE CONSTRUÇÃO TRIDÔME

LAVERIE DE BILLY
AVOCATS

Remstar

SAQ

SCRIBEC
Ingénierie, construction et offre

Raymond Chabot Grant Thornton
LA FORCE DU CONSEIL

Comfort Inn & Suites

Nissan

MSSI
UN PAYSAGE À VOUS MESURER

CONSTRUCTIONS MONT-TREMBLANT

SAQ

SAQ

Déontologie

L'urbaniste doit s'identifier

Dans le but d'indiquer la responsabilité professionnelle rattachée à un acte posé par un urbaniste, d'assurer la protection du public et de valoriser la pratique de la profession, l'article 23 du Code de déontologie des membres de l'Ordre des urbanistes du Québec édicte ce qui suit :

23. L'urbaniste doit veiller à ce que tous les documents préparés par lui-même ou sous sa direction immédiate ou ceux auxquels il collabore l'identifient en tant qu'urbaniste.

Le Bureau rappelle que cet important article régissant la déontologie est toujours en vigueur.

L'identification de l'urbaniste sur un document dont il est l'auteur ou auquel il a participé est un geste intimement rattaché à la crédibilité de la profession, puisqu'il indique clairement que l'urbaniste assume entièrement l'acte qu'il pose. Cette démarche assure non seulement la protection du

public, en mettant en évidence la responsabilité professionnelle de l'urbaniste, mais elle permet également la reconnaissance du travail professionnel de l'urbaniste.

Les urbanistes feront preuve de jugement et de doigté dans l'application dudit article 23; ainsi, la documentation d'utilisation courante ne nécessite pas l'identification de son auteur. Cependant, tout avis professionnel, tout rapport, tout plan, toute étude ou tout document constituant un geste d'urbanisme doit identifier son ou ses auteurs membres de l'Ordre des urbanistes du Québec.

Dans le cas où il participe à un document pluridisciplinaire, l'urbaniste doit identifier la partie dont il est l'auteur.

Il en va de la crédibilité et de la reconnaissance de l'urbaniste et de sa profession.

Le Bureau de l'Ordre des urbanistes du Québec

Québec mandate *Canards Illimités* pour des plans de conservation des milieux humides

L'organisme *Canards illimités* a reçu du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une aide financière de 150 000 \$ pour la réalisation des plans régionaux de conservation des milieux humides dans l'ensemble des régions du Québec.

Une aide financière additionnelle de 150 000 \$ du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), ainsi que l'allocation des services professionnels d'un de ses biologistes, ont déjà été accordées dans le cadre de ce projet.

Les plans régionaux de conservation des milieux humides s'adressent à tous les intervenants du domaine de la protection de l'environnement et de l'aménagement durable du territoire.

Ils constituent à la fois des outils de sensibilisation à l'importance de préserver les milieux humides et des outils de planification et de coordination d'actions prioritaires visant à assurer le maintien de leur riche diversité biologique.

Les plans régionaux de conservation seront disponibles en ligne grâce au Système d'information et de gestion en aménagement du territoire, (SIGAT) du ministère des Affaires municipales et des Régions. *Canards Illimités* Canada devient ainsi le premier partenaire non gouvernemental à offrir, par SIGAT, des données à référence spatiale destinées à l'aménagement du territoire.

Pour plus d'information sur les plans régionaux de conservation des milieux humides au Québec, on peut consulter le site Internet suivant : www.canardsquebec.ca

Les présidents des organisations professionnelles réunis aux États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

De gauche à droite : M. Daniel Dufault, urbaniste et président de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, M. Noël Pelletier, géographe-aménagiste et président de l'Association québécoise d'urbanisme, M. Benoît Malette, urbaniste et président de l'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec, M. Robert Chicoine, urbaniste et président de l'Ordre des urbanistes du Québec.



Développée par le Service d'urbanisme

Gatineau adopte une politique d'habitation

Le conseil municipal de la Ville de Gatineau a adopté le 3 octobre une toute nouvelle politique d'habitation qui vise à permettre à tous les Gatinois d'avoir accès à un logement adéquat.

Cette politique d'habitation est le fruit d'un travail ambitieux amorcé il y a deux ans par le Service de l'urbanisme de Gatineau, en concertation avec les partenaires des secteurs privé, public et communautaire.

Cinq grandes orientations se dégagent de la nouvelle politique. Elle visera notamment une offre équilibrée et diversifiée d'habitations, et une offre suffisante de logements sociaux de qualité et adaptée aux besoins. Parmi les moyens privilégiés figure la participation municipale à la construction de 700 logements sociaux et de logements adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Les trois autres orientations visent la rénovation résidentielle et la revitalisation urbaine intégrée, une intensification résidentielle dans les quartiers existants et les nouveaux secteurs et surtout la création de milieux de vie de qualité. Cette dernière orientation passera par la consolidation de villages urbains, que la Ville souhaite voir devenir des lieux d'appartenance dotés d'une vie communautaire et culturelle forte, de services et de commerces de proximité.

La nouvelle politique d'habitation sera accompagnée d'un plan d'action qui s'échelonnnera jusqu'en 2011. Par ailleurs, l'adoption d'un règlement de salubrité est une des premières mesures inscrites à ce plan.

www.ville.gatineau.qc.ca/pdf/Politiquehabitation.pdf

Québec lance le Programme de reconnaissance des villages-relais québécois

Le ministère des Transports du Québec a lancé le 23 octobre dernier le nouveau Programme de reconnaissance des villages-relais québécois¹. Par la même occasion, les municipalités de Grande-Vallée, en Gaspésie, ainsi que Danville dans l'Estrie, se sont vu confirmer leur statut de villages relais.

Inspiré des expériences réalisées en France, le programme doit permettre à des localités de 10 000 habitants et moins de se doter d'une structure d'accueil de qualité pour les voyageurs et les touristes de passage et, par le fait même, d'améliorer leur milieu de vie. Le village-relais se veut également une vitrine touristique pour sa région et un facteur de développement économique. L'objectif du gouvernement est d'accréditer environ 45 villages-relais et ainsi d'accroître la sécurité des usagers de la route en les incitant à faire des arrêts plus fréquents pour contrer les effets de la

fatigue et permettre à des municipalités de mettre en valeur leurs principaux attraits.

Pour participer au programme, les municipalités doivent répondre à certaines conditions, comme celle de s'engager à offrir sur leur territoire des services aux usagers de la route comparables à ce que l'on trouvera dans les aires de services aux abords des autoroutes, à savoir une gamme complète de services de restauration, d'approvisionnement en carburant, d'hébergement, d'information touristique et routière.

Environ 45 municipalités devraient être reconnues par le ministère des Transports au cours des prochaines années, à raison d'un village-relais tous les 80 km environ, complétant ainsi le réseau d'aires de services mis en place sur les autoroutes du Québec.

1 Lire à ce sujet *Villages-relais : Un outil de développement local*, par Yves Gagnon, dans *Urbanité*, février 2006, page 46



**PARTENAIRE
AVEC VOUS
AU SERVICE
DES CITOYENS**

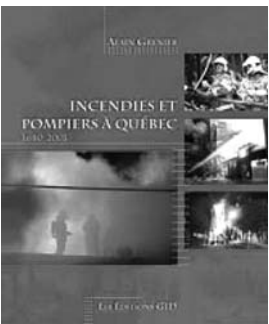
> www.mamr.gouv.qc.ca

Affaires municipales
et Régions
Québec

Histoire de la ville de Québec par ses incendies

Gabrielle Laflamme, étudiante au baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal

Incendies et pompiers à Québec – 1640 à 2001 écrit par Alain Grenier est un livre fort complet sur un sujet pas du tout classique qui fait voir la ville d'un point de vue inexploré.



Répertoriant quelque 350 événements par ordre chronologique, abondamment illustré et enrichi d'extraits de journaux et de documents d'archives, cet ouvrage attirera l'attention de ceux et celles qui s'intéressent à l'histoire de la capitale québécoise. Les urbanistes y trouveront beaucoup d'information sur ces événements qui ont marqué profondément la configuration de la ville et de ses constructions.

Cet ouvrage permettra d'en savoir davantage sur l'origine du boulevard Langelier, qui a été conçu pour servir de « barrière » coupe-feu entre deux quartiers de la basse-ville. On y apprendra également qu'à une certaine période, les citoyens patrouillaient la nuit dans les quartiers les plus exposés aux incendies dont le faubourg Saint-Louis, que le tiers de la ville a disparu en cendre en 1845, et comment s'est déroulé le premier incendie lors du siège de Québec par les Anglais en 1759.

Les extraits d'articles de journaux contiennent beaucoup d'information, décrivant précisément des rues, des bâtiments et à qui ils appartenaient, amenant le lecteur à une véritable visite virtuelle des quartiers de la ville du XVIII^e au XIX^e siècle.

Outre la présentation détaillée des scènes de sinistres, on traite également de la façon dont les citoyens s'entraidaient en temps de crise, des premiers règlements pour lutter contre le feu datant de 1673, de la première loi pour enquêter sur l'origine des incendies, etc.

L'auteur, originaire de Québec, est officier à la caserne 15, rue Maguire. Au cours de ses expériences comme pompier, lieutenant-instructeur et lieutenant des opérations, il découvre l'histoire des incendies et des pompiers de Québec.

Il présente dans son livre le fruit de six ans de travail de recherche dans les archives, auprès de ses confrères qui lui relateront témoignages et documents, afin de reconstituer une histoire, une mémoire de ces événements et de ces drames qu'a connus Québec et qui l'ont redessinée.

Incendies et pompiers à Québec – 1640 à 2001
par Alain Grenier
Publié aux éditions GID
700 pages

Redécouvrir l'histoire mondiale : sa dynamique économique, ses villes et sa géographie

Cet ouvrage raconte la vaste saga de l'histoire des six mille dernières années et en fait apparaître les grandes régularités géographiques, la profonde cohérence économique et le dynamisme moteur de ses systèmes urbains. De l'invention de la roue à la naissance du transport motorisé, de Babylone à New York en passant par Rome, Londres et Tokyo, et à travers tous les continents, l'auteur nous fait ainsi re-parcourir les grands couloirs d'échanges et de communication qu'a empruntés l'humanité depuis les premières villes pré-urbaines jusqu'aux mégapoles actuelles.

L'auteur aborde donc l'histoire mondiale non pas sous l'angle habituel des États, des empires, des rois, des guerres et des révolutions, mais en en développant une nouvelle perspective, celle de l'économie spatiale.

Le discours s'appuie principalement sur un cadre géographique à l'échelle mondiale et régionale.

Cependant, plusieurs éléments à l'échelle des villes sont aussi abordés. Le chapitre 10, le plus urbanistique de tous, traite notamment de l'évolution de la localisation des villes, de leur forme, de leurs réseaux de communication, de l'évolution du concept de centralité ou encore du transport et du déplacement des activités dans la ville.

L'ouvrage comprend une connaissance historique encyclopédique bien articulée. Il en résulte un tableau grandiose qui en fait un livre de lecture passionnant et un outil de référence essentiel.

Redécouvrir l'histoire mondiale : sa dynamique économique, ses villes et sa géographie
par Luc-Normand Tellier,
Éditions Liber, 582 pages

Scénario Plus

Gabrielle Laflamme, étudiante au baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal

Scénario Plus est un bulletin électronique pancanadien fait par et pour les urbanistes et les professionnels oeuvrant dans ce domaine.

Pratique et intéressant, ce bulletin vise à faciliter les échanges d'idées, d'expériences et de l'information entre les planificateurs, les urbanistes et les autres professionnels impliqués dans le développement des communautés et de la gestion urbaine.

Distribué gratuitement toutes les six semaines, *Scénario Plus* compte 600 abonnés étant pour la plupart professionnels de l'urbanisme, tant au Canada qu'à l'étranger, qui reçoivent et écrivent pour le bulletin. C'est en janvier 1999 que l'Association professionnelle des urbanistes de Saskatchewan (APCPS)¹ crée ce bulletin auquel collaborera en septembre 2006 l'Institut canadien des urbanistes (ICU) qui s'occupera du contenu éditorial.

On peut y faire l'annonce d'événements ou y soumettre des articles pouvant se retrouver sous l'une des quatre rubriques suivantes :

SOS : on offre l'opportunité aux individus comme aux organisations recherchant de l'information ou des participants d'envoyer leur requête, afin que *Scénario Plus*

la publie sous forme d'un bulletin électronique à son lectorat.

Announcements : *Scénario Plus* offre aux individus comme aux organisations un espace pour annoncer des conférences, des symposiums, des ateliers et autres événements qui ont un intérêt pour les professionnels en planification.

Resources : dans l'objectif de supporter le partage de ressources de connaissances touchant la profession de planification, cette rubrique fait connaître des sites Web, des livres, des revues et des rapports.

Pour s'inscrire ou pour recevoir le contenu par courriel de chaque nouvelle édition, écrire à scenarioplus@cip-icu.ca en inscrivant « Suscribe Sp » dans l'en-tête ainsi que votre adresse courriel et votre province de résidence dans la boîte de texte.

Pour soumettre un article (français ou anglais), un commentaire ou une suggestion, contacter Mme Kira Pejemsky à kpejemsky@cip-icu.ca.

www.cip-icu.ca/English/scenarioplus/index.htm

1 Association of Professional Community Planners of Saskatchewan

Les États généraux, un événement empreint du développement durable

Céline Lemay, stagiaire en éco-conseil

L'objectif « Zéro déchet » que s'était donné le comité organisateur des États généraux a été atteint de brillante façon. Non seulement les participants ont fait preuve d'une grande discipline en disposant les matières résiduelles dans les divers bacs de recyclage et îlots multimatières mais près de 860 livres de matières putrescibles (incluant déchets de nourriture et papier à main) ont pris le chemin de la valorisation où elles seront transformées en compost. Les responsables du Centre des congrès de Québec ont indiqué que seulement un événement sur dix vise « l'Objectif Zéro déchet ». Selon eux, les États généraux ont été l'un des événements ayant connu le plus de succès à cet égard.

Se basant sur le concept « Préventif pour le climatTM » et sa grille de calcul des émissions de gaz à effet de serre (GES) développé par la Chaire de recherche et d'intervention en Éco-conseil de l'Université du Québec à Chicoutimi, nous avons pu compiler que les 482 participants aux États généraux ont parcourus 168 474 km les 18, 19 et 20 octobre dernier pour se joindre aux États généraux au Centre des

congrès de Québec. La majorité des congressistes (79 %) sont venus en automobile et 44% voyageaient seuls; 23% étaient 2 dans la voiture et 11% étaient 3 ou plus. Les autres ont utilisés des moyens de transport alternatifs : autobus (11%), train (4 %), vélo ou marche (5%), avion (1%). Quant aux organisateurs de l'événement, ils ont parcouru 19 916 km depuis décembre 2004.

Ces déplacements ont généré 39 tonnes de GES (en CO₂ équivalent). Grâce aux engagements de plusieurs partenaires, un grand total de 3 123 arbres ont été ou seront plantés afin de compenser ces émissions de GES. Les plantations fonctionnelles qui devront être protégées pendant 80 ans contribueront à séquestrer 14 fois le carbone émis dans l'atmosphère par ces déplacements. L'objectif du concept « Préventif pour le climatTM » étant de doubler la séquestration du carbone émis afin de donner une marge de manœuvre aux générations futures pour s'adapter aux changements climatiques, nous l'avons dépassé largement. Bravo et merci!

Le « peut » de l'article 227 L.A.U. : Un frein à l'égalité devant la règle de droit¹

Daniel Bouchard, avocat, Lavery, de Billy

Pendant des années, les tribunaux se sont montrés réticents à donner plein effet aux règlements d'urbanisme au motif d'une supposée prédominance du droit de propriété. Au cours des dernières années cependant, l'intérêt collectif semble en voie de s'affirmer.

Malheureusement, alors qu'on croyait en avoir fini avec l'approche « restrictive » de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.A.U.), voilà que plus récemment, la Cour d'appel a en quelque sorte « remis à la mode » cette question.

Cela s'est concrétisé par la discrétion que la Cour d'appel a conférée à la Cour supérieure de ne pas ordonner la cessation d'un usage illégal en raison du « peut » se trouvant à l'article 227 L.A.U. Cela a donné lieu à une nouvelle tendance jurisprudentielle qui menace l'efficacité de l'application des règlements d'urbanisme.

Au nom de l'« équité ». Mais laquelle?

Dans une affaire devenue maintenant célèbre², la Cour d'appel a retenu que, en présence de circonstances exceptionnelles, la Cour pouvait décider de ne pas donner effet à une réglementation d'urbanisme à l'encontre d'un usage exercé ou d'un immeuble utilisé, sans droit acquis, de façon non conforme à une réglementation d'urbanisme par ailleurs valide.

La Cour d'appel soulignait alors qu'il fallait pour cela qu'on se retrouve devant des circonstances du type de celles qui lui étaient alors soumises, soit : l'immeuble était utilisé à des fins dérogatoires depuis plus de 30 ans; de nombreux permis (notamment d'entretien ou de rénovation) avaient été demandés et obtenus au cours de ces 30 ans; de nombreuses visites d'inspection par les fonctionnaires municipaux concernés avaient eu lieu et des demandes de mise aux normes de certains aspects de l'immeuble avaient été formulées et respectées; le propriétaire avait été tout au long de ces 30 années totalement de bonne foi et était convaincu qu'il utilisait son immeuble conformément à la réglementation municipale; il y avait des adresses civiques pour chacun des logements de l'immeuble, donc même pour ceux qui, en vertu de la réglementation municipale, s'avéraient illégaux; le voisinage n'était pas incompatible avec l'usage de l'immeuble; etc.

Bref, la Cour d'appel a considéré que, même si pris un à un chacun des moyens de défense invoqués par le contrevenant pour faire rejeter la poursuite de la Ville de Montréal avaient de tout temps été jugés non recevables par les

tribunaux (tolérance de la municipalité, erreur de la municipalité, durée de la dérogation), il y a « circonstance exceptionnelle » justifiant la tolérance lorsque tous ces éléments se trouvent réunis.

Ainsi, bien que la Cour d'appel précise clairement que l'usage exercé est illégal et déclare sans ambages que cet usage ne bénéficie d'aucun droit acquis, elle rejette pourtant le recours, et ce, sans pour autant prescrire un autre remède. Donc la Cour, manifestement mue par une volonté « d'équité », a décidé d'utiliser la discrétion que conférerait le mot « peut » de l'article 227 L.A.U. pour rejeter le recours, même si elle était en présence d'une réglementation municipale valide contraire à l'usage exercé.

Soit dit avec respect, il s'agit d'un jugement surprenant, et ce, pour au moins quatre motifs :

- Comment régir à l'avenir la construction et l'usage en cause maintenu en place par tolérance de la Cour? En effet, la réglementation d'urbanisme des municipalités ne prévoit aucun chapitre pour régir les usages « tolérés ». D'ailleurs, la L.A.U. ne leur confère aucun pouvoir de réglementer à cette fin. Qu'en est-il alors des demandes de permis de rénovation ou d'agrandissement pouvant viser l'usage en question? Quelles sont les normes applicables? Qu'est-ce qui sera équitable pour l'avenir : refuser tout agrandissement à un usage toléré par la Cour d'appel ou autoriser l'agrandissement d'un usage bénéficiant déjà d'un lourd privilège par rapport aux autres usages exercés dans la zone en cause?
- Comment dorénavant préparer les dossiers devant être introduits en Cour supérieure en vertu de l'article 227 L.A.U. et, surtout, fournir à la municipalité une appréciation de ses chances de succès? Faudra-t-il prévoir à chaque fois l'éventualité que la partie contrevenante présente une preuve de circonstances exceptionnelles, avec tous les délais et les coûts que cela peut représenter? Pourra-t-on décemment soutenir auprès de la municipalité cliente que les chances de succès sont excellentes vu le non-respect clair de la réglementation d'urbanisme applicable et donc présumer que la notion de circonstances exceptionnelles ne trouvera pas application?
- Comment éviter que le contrevenant qui présentera une preuve de tolérance de la municipalité en cause et plaidera « circonstance exceptionnelle » puisse obtenir gain de cause, alors que la tolérance de la municipalité

1 Ce texte est un extrait, quelque peu remanié, de la conférence qu'a livrée l'auteur lors des « États généraux sur l'aménagement du territoire et le développement durable ».

2 *Montréal (Ville de) c. Chapdelaine*, [2003] R.J.Q. 1417 (C.A.).

aura été le résultat d'une connivence entre un groupe d'élus et lui? Est-ce équitable que celui qui est du bon bord bénéficie de la clémence de la Cour? Or, pour éviter une telle situation, comment prouver la collusion?

- Comment gérer la tentative ultérieure de tout contribuable de la même zone voulant exercer le même usage illégal? Pourquoi lui refuser le temps de tolérance nécessaire à la « légalisation » de son usage?

Il était cependant possible de se rassurer après ce jugement en se disant que l'arrêt *Chapdelaine* était un cas d'espèce (30 ans, multiples permis, multiples inspections municipales, absence d'impacts négatifs sur le voisinage, etc.) et, donc, que cette notion de « circonstances exceptionnelles » ne se présenterait pas trop souvent. Il a fallu par contre rapidement se raviser.

En effet, dans un jugement rendu une année plus tard², la Cour d'appel a « récidivé » (soit dit avec respect). Dans cette affaire, la Cour d'appel a décidé de rejeter le recours en démolition intenté moins de 18 mois après la réalisation de la construction illégale, toujours en affirmant par ailleurs que l'usage et la construction en cause ne respectaient pas le règlement d'urbanisme, par ailleurs valide, de la municipalité, et en précisant que l'usage et la construction en question ne bénéficiaient d'aucun droit acquis. Elle a vu dans le fait que la contrevenante était de bonne foi, dans le fait que c'était la municipalité qui s'était trompée en émettant le permis, dans le fait qu'il n'y a pas vraiment d'effet négatif sur le voisinage et dans le fait que les procureurs retenus par la personne contrevenante pour déterminer si elle avait des

droits de construction à l'endroit où elle le voulait étaient aussi procureurs de la municipalité des « circonstances exceptionnelles ».

Dès lors, cette tendance jurisprudentielle de la Cour d'appel a été reprise de telle façon que la Cour supérieure assimile de plus en plus de situations à des « circonstances exceptionnelles » la justifiant de rejeter les requêtes introduites

en vertu de l'article 227 L.A.U. Le dernier en date de ces jugements est une affaire ayant opposé la municipalité d'Adstock³ à des propriétaires de roulottes : bien que ces dernières aient été implantées illégalement sur le territoire en cause depuis seulement deux ans pour certains et cinq ans pour d'autres, la Cour supérieure a jugé que ces délais étaient trop longs et que cela constituait une circonstance exceptionnelle justifiant le rejet du recours.

Que faire?

Si le législateur considère la fonction d'aménagement du territoire comme une fonction essentielle dans la société québécoise, il doit s'assurer que les outils nécessaires à l'exercice de cette fonction, dont fait partie le recours en vertu de l'article 227 L.A.U., soient efficaces.

Concrètement, je suis d'avis que le législateur devrait sérieusement envisager la possibilité de remplacer le « peut » de l'article 227 L.A.U. par un « doit ».⁴ Les tribunaux ont pour tradition de respecter la volonté du législateur, conscients qu'ils sont des règles propres au principe de la séparation des pouvoirs et à celui de la primauté du pouvoir législatif sur les autres pouvoirs.

*...la Cour, manifestement
mue par une volonté
« d'équité », a décidé
d'utiliser la discrétion
que conférerait le mot
« peut » de l'article
227 L.A.U. pour rejeter
le recours, même si elle
était en présence d'une
réglementation municipale
valide contraire
à l'usage exercé.*

² *Les Éboulements c. Tremblay*, J.E. 2004-1415.

³ *Municipalité d'Adstock c. Jean-Rock Nadeau et al.*, Cour supérieure du district de Frontenac (no 235-17-000043-030 et al.), juge Michel Caron, 15 mars 2006.

⁴ Voir **a contrario** Carl-Éric THERRIEN, « Le pouvoir discrétionnaire conféré à la Cour supérieure suivant l'article 227 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et le test des circonstances exceptionnelles à la suite des arrêts *Chapdelaine* et *Les Éboulements* », dans *Développements récents en droit municipal* (2005), Service de la formation permanente, Barreau du Québec, Cowansville, Éditions Yvon Blais, p. 271.

Revoir les normes de stationnement pour logements sociaux

François Goulet, urbaniste

Les exigences de stationnement pour des projets immobiliers occasionnent de nombreux débats entre promoteurs et urbanistes. Le site internet *Planetizen* a d'ailleurs établi par un système de votation que le stationnement est l'un des dix grands enjeux urbains en 2005.

La plupart des villes et des arrondissements établissent des normes de stationnement en fonction d'usages génériques tels « unifamilial », « bi-familial », « multi-familial », sans égard aux clientèles. Pour plusieurs projets de logements sociaux et communautaires – HLM, coopératives d'habitation, résidences pour personnes âgées – les normes actuelles entraînent l'aménagement de plus de cases de stationnement que les besoins réels des occupants. Cette problématique soulève des enjeux à la fois environnementaux, économiques et sociaux. L'aménagement de cases de stationnement, notamment en sous-sol, représente une proportion notable des coûts d'un projet. Dans certains cas, une telle exigence peut mettre en péril leur viabilité financière.

À l'été 2003, la Ville de Montréal a fait réaliser une étude pour documenter les taux de possession de voitures des ménages occupant les logements sociaux et communautaires. L'étude constate qu'une proportion importante de la clientèle des ces logements est sans voiture; cette dernière est même plus importante que dans la population en général. L'étude constate aussi que le taux de possession de voitures varie

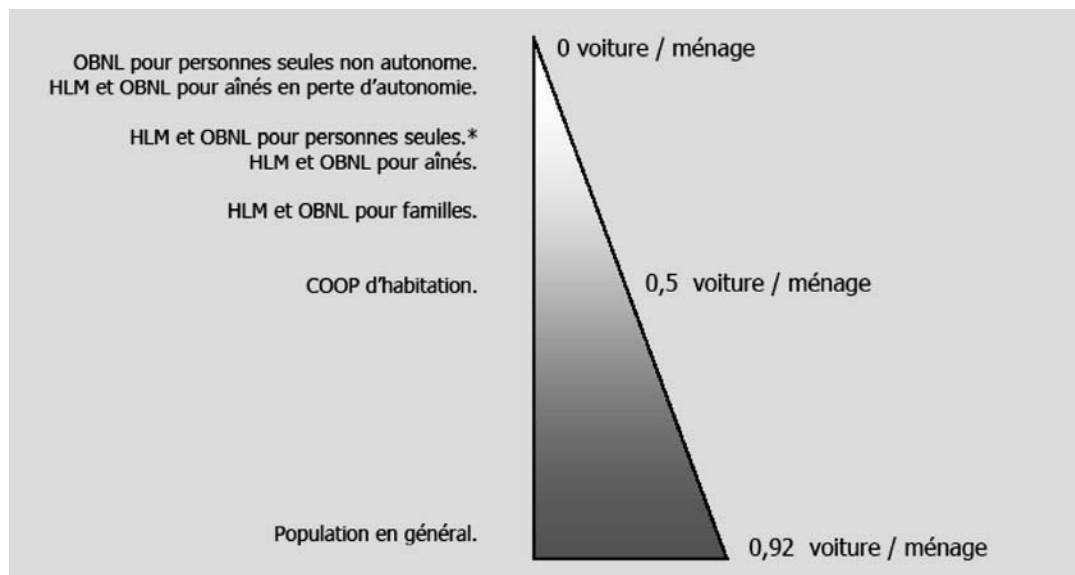
selon les différents types de logements sociaux et suivant l'âge des répondants.

Il existe bien sûr de nombreux cas d'espèces, mais la situation la plus fréquente est une offre en cases de stationnement plus que suffisante, voire même excédentaire, notamment dans le cas des HLM. L'étude invite à un assouplissement des exigences de stationnement pour les logements sociaux et communautaires. Elle propose une échelle des besoins adaptée à la situation montréalaise (voir l'illustration), qui tient compte des taux de voitures par ménage, et des pourcentages de ménages possédant au moins une voiture.

Malgré la richesse de l'étude, il demeure délicat de proposer des ratios universels. L'étude propose tout de même une démarche pouvant servir à alimenter la réflexion selon le contexte spécifique à chaque municipalité ou arrondissement (densité d'occupation, transport en commun, centralité, etc.).

Référence : Ville de Montréal, *Exigences relatives au nombre d'unités de stationnement dans les projets de logements sociaux et communautaires*, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction de l'habitation, décembre 2004, 27 pages.

ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter_fr/media/documents/Etude_stationnement_Version25-01-06.pdf



Cette échelle des besoins en stationnement selon les clientèles et les types de logements s'applique à la situation montréalaise. Chaque municipalité ou arrondissement peut refaire l'exercice selon son propre contexte (nombre de voitures par ménage, densité d'occupation, transport en commun, centralité, etc.).

Conseillez aux propriétaires de s'installer à leur aise...

en respectant les droits de servitude d'Hydro-Québec

Vos fonctions vous mettant régulièrement en contact avec des propriétaires de terrains sur lesquels Hydro-Québec détient des servitudes de passage, nous sollicitons votre collaboration en vue d'informer vos clients, usagers ou concitoyens des restrictions qui en découlent à leur droit de propriété.

C'est avant tout pour assurer la sécurité du public qu'Hydro-Québec a acquis sur les emprises où passent ses lignes à haute tension des servitudes faisant partie de son parc immobilier. Comme vous le savez sans doute, ces emprises sont des bandes de terrain de largeur variable nous permettant d'accéder aux lignes qui acheminent l'électricité vers les centres de consommation.



Votre expertise garante de la tranquillité d'esprit des propriétaires

Les droits de servitude détenus par Hydro-Québec sur les emprises stipulent l'interdiction formelle de tout empiétement qui entraverait l'exploitation ou l'entretien de ses lignes. Or les occupants actuels ou éventuels de terrains soumis à cette interdiction peuvent prendre en toute connaissance de cause « grâce à votre expertise » des décisions judicieuses quant à l'achat ou à la mise en valeur d'une propriété. En vous acquittant ainsi de vos obligations professionnelles, vous contribuerez en outre à la sécurité de la population.

Car Hydro-Québec observe de nombreuses infractions à ses droits de servitude. Ces infractions nous contraignent de prendre des mesures à l'encontre de propriétaires parfois mal renseignés, dont l'unique recours consiste alors à se tourner vers les spécialistes ou les autorités publiques qui les ont conseillés en matière de droits immobiliers ou de permis de construction.

Une question de responsabilisation et de prévention

Dans un esprit de collaboration professionnelle qui pourrait nous éviter de part et d'autre d'inutiles désagréments, Hydro-Québec vous invite donc à expliquer aux propriétaires faisant appel à vos services l'interdiction de construire tout bâtiment et de stocker tout matériau dans les limites de ses emprises. En précisant que l'entreprise a pleine autorité pour faire enlever tout ce qui pourrait compromettre l'exploitation sécuritaire de ses installations électriques, y compris des habitations résidentielles, comme l'ont appris à leurs dépens certains propriétaires.

*Nous vous remercions à l'avance de votre collaboration et vous invitons à vous adresser à l'unité Expertise immobilière d'Hydro-Québec, au **1 800 279-0787** pour toutes demandes de précision.*

La Chine, la motorisation et le vélo

Gabrielle Laflamme, étudiante au baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal

Alors que cinq des 10 villes les plus polluées de la planète sont en Chine¹ et qu'en 2008, l'Etat chinois aura achevé la construction ce qui sera le plus grand système autoroutier² au monde, qu'arrive-t-il avec les bicyclettes qui jadis étaient le mode de transport de la majorité ?

Ce que la plupart des pays occidentaux ont connu lors de leur motorisation, il y a quelques décennies, la Chine le vit aujourd'hui. La motorisation de la société chinoise mène aux mêmes résultats : élargissement des rues, transformation de la ville par la disparition de quartiers pour faire place aux routes et aux stationnements, multiplication des grandes surfaces qui changent la façon de consommer des gens. Et le vélo, à l'image d'une Chine communiste qui prônait ce mode de transport égalitaire, peu coûteux et efficace, n'est plus roi sur les routes..

Dans les dix dernières années, on a construit en Chine des milliers de kilomètres d'autoroutes pour fournir de l'espace à l'automobile au détriment des aménagements cyclables parfois détruits dans le sillage de grands projets autoroutiers³.

«Il n'y a pas d'autre façon de le dire : c'est une véritable apocalypse écologique qui se prépare en Chine.»

Jonathon Porritt, *The most important story in the world*, dans **Greening the Dragon**, UK Department for Environment, Food and Rural Affairs, Septembre 2006

On comprendra que l'automobile semble nécessaire pour plusieurs qui, pour effectuer de longues distances, n'ont d'autres choix que de passer de longues heures, parfois près de 17 heures par semaines, dans un train bondé, debout⁴. La Chine est le plus grand marché en expansion pour l'automobile. En 2004, il y avait 27 millions de véhicules à moteur dans le pays. On estime que dans 15 ans, ce nombre pourrait être de 130 millions⁵. Dans la ville de Beijing

seulement, on estime que 1 000 nouvelles voitures s'ajoutent à chaque jour dans un réseau autoroutier déjà surchargé. On voit déjà une réduction du nombre de cyclistes dans cette ville où il y a 60 % moins de trajets fait en vélo qu'il y a dix ans, ce mode de transport étant devenu plus difficile et dangereux⁶.

En 2005, la ville de Shanghai a banni la bicyclette de certaines artères principales, parce qu'elle était jugée nuisible à la circulation automobile⁷. Ce n'est que tout récemment que le gouvernement chinois prenait conscience des impacts que pouvait avoir une politique de transport défavorable au vélo et redécouvrait les bénéfices de ce dernier pour la santé et l'environnement. Dernièrement, Qiu Baoxing, le vice-ministre aux constructions, a déclaré qu'il était important pour la Chine de conserver le titre du royaume des bicyclettes. Le Ministère annonçait que chaque piste cyclable ayant été détruite totalement ou partiellement par l'implantation de routes pour véhicules motorisés devrait être remise dans son état d'origine. De plus, le gouvernement a recommandé aux fonctionnaires de l'État de rouler à vélo ou de prendre les transports en commun plutôt que l'automobile pour se rendre au travail afin de réduire le smog⁸.

La Chine demeure aujourd'hui encore la première nation du vélo dans le monde. À titre de comparaison, la distance moyenne parcourue quotidiennement à vélo pour un Nord-Américain est de 80 mètres et de 3 kilomètres pour un Chinois⁹.



- 1 Jonathon Porritt, *The most important story in the world*, dans **Greening the Dragon**, p.3, UK Department for Environment, Food and Rural Affairs, Septembre 2006, www.defra.gov.uk
- 2 Bill Donahue. "Dodging cars as China drives toward development". <http://www.sierraclub.org/sierra/200609/shanghai.asp> September/October 2006
- 3 Jonathan Watts. *China backs bikes to kick car habit*. The Guardian, 15 juin 2006.
- 4 Bill Donahue, op. cite.
- 5 Xinhua News Agency. "China to Remain 'Kingdom of Bicycles'" June 15, 2006. <http://www.china.org.cn/english/Life/171579.htm>
- 6 Jonathan Watts. op. cit.
- 7 Christopher Bodeen, *China's Shanghai Bans Bikes on Main Roads*, Associated Press, 9 décembre 2003 et Jonathan Watts. op. cit.
- 8 Jonathan Watts. op. cite.
- 9 Francis Papon. *Vélocité* n° 63 (Septembre - Octobre 2001)

Y a-t-il un urbaniste dans la salle?

Jean-François Morneau, étudiant à la maîtrise en urbanisme
Institut d'urbanisme Université de Montréal

Mes études m'ont permis de constater l'importance des enjeux auxquels notre société est confrontée en matière d'aménagement du territoire. Les propos tenus dans le cadre des États généraux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme n'ont fait que confirmer cet état de fait. À la veille de devenir membre de l'Ordre des urbanistes du Québec, je m'interroge donc sur la relative absence de l'Ordre sur la scène publique lors des débats d'urbanisme et d'aménagement du territoire. À cet égard, je prendrai comme exemples les débats sur la localisation du CHUM et la privatisation du mont Orford.

Récemment, le gouvernement du Québec a dû choisir la localisation du nouveau centre hospitalier de l'Université de Montréal. Pour l'aider à prendre une décision, une commission parlementaire spéciale a siégé et tenu des consultations en vue du choix d'un site pour le futur hôpital. Bien que le débat ait parfois porté sur la pertinence ou sur les coûts d'un nouveau CHUM, la véritable question était l'emplacement de cet établissement. C'est donc dire que durant quatre jours l'attention du Québec était centrée sur une question d'urbanisme. De nombreux intervenants sont venus témoigner ou ont déposé des mémoires. Les représentants du monde médical ont afflué au micro comme si la question à l'étude portait sur la santé. Fait troublant à ce propos, l'ancien recteur de mon université a présenté sa proposition du site Outremont flanqué de l'establishment des facultés des sciences de la santé et de nombreux médecins du CHUM. Toutefois, pas un seul urbaniste, pas même un aménagiste ou quelqu'un dont la spécialité est l'espace n'était à ses côtés. C'était comme si, après une batterie de tests, les médecins venaient exposer leur diagnostic médical et prescrivaient un remède : l'établissement du CHUM à Outremont. Le Collège des médecins (un ordre professionnel) est venu témoigner dans la perspective de la protection du public et de la promotion d'une médecine de qualité tout en reconnaissant d'emblée n'avoir aucune expertise en urbanisme. L'Ordre des infirmières et infirmiers du Québec est parvenu à se faire inviter à témoigner, même si ce n'était que pour soulever la problématique de la formation des infirmières et du sous-financement de la formation en santé. Pis, il a annoncé clairement n'avoir choisi aucune option quant au futur site du CHUM.

Il m'aurait semblé normal que l'ordre professionnel ayant pour mission la protection du public et la promotion de l'urbanisme vienne éclairer la commission sur les éléments importants à prendre en compte pour déterminer le lieu d'un équipement d'importance comme un hôpital. Mentionner à tout le moins son caractère structurant sur la ville n'aurait eu pour effet que de ramener le débat sur la

question de l'emplacement. Toutefois, il n'en a rien été, pas même un mémoire n'a été déposé par l'OUQ.

Aussi, le débat sur le CHUM ne s'est pas limité au cadre de la commission parlementaire spéciale, il fait rage depuis des années. Pratiquement tous les acteurs du Québec sont intervenus sur le sujet : ingénieurs, médecins, infirmières, usagers, etc. Même la communauté des affaires a fait part de ce qu'elle croyait important de considérer pour la localisation de l'hôpital. Le seul absent : l'Ordre des urbanistes du Québec. Pourquoi un tel silence? Sa participation dans le débat semblait pourtant aller de soi.

La question se pose également dans le cas de la privatisation partielle du mont Orford. Il s'agit d'un enjeu on ne peut plus clair d'aménagement du territoire et d'urbanisme, mais là encore l'Ordre des urbanistes du Québec a brillé et brille toujours par son absence. Le public aurait-il gagné de savoir

« La protection du public passe par son éducation à la pratique urbanistique et à l'urbanisme en général et cela concorde avec l'objectif de promotion de l'urbanisme inscrit dans la mission principale de l'OUQ. Comment cela pourrait-il être fait sans sortie publique de l'Ordre? »

que cela pouvait s'inscrire dans un phénomène de retour à la campagne, à la villégiature et que par conséquent, Orford risque de ne pas être le dernier cas du genre? N'aurait-il pas été dans l'intérêt du public de voir l'OUQ dire sur la place publique : voilà un enjeu auquel nos professionnels sont confrontés de plus en plus souvent, nous devons nous questionner à savoir quel type d'aménagement du territoire nous souhaitons pour les parcs nationaux, comment nous voulons que se fasse l'arrimage entre l'habitation et la villégiature, etc.

En plus des débats sur le CHUM et le mont Orford, il y a une panoplie de dossiers et d'événements dans lesquels une intervention de l'OUQ aurait été tout aussi à propos que souhaitable : les poursuites préventives engagées par des promoteurs à l'endroit de groupes communautaires visant à les faire taire le temps que leurs projets controversés soient approuvés; l'adoption d'une loi privant pour cinq ans le droit pour les résidents vivant aux abords des sentiers régionaux d'initier des recours judiciaires pour des inconvénients liés au passage des motoneiges et des quads. Le dossier du boulevard Notre-Dame à Montréal aurait

également pu faire l'objet d'une intervention de la part de l'Ordre. À cet effet, le 19 janvier 2002, Bruno Bisson soulignait dans La Presse l'absence d'opinion de l'Ordre des urbanistes du Québec dans un projet qui compte pourtant plus que sa part d'enjeux urbanistiques. Sans exiger une participation partielle aux tractations, n'aurait-il pas été important que l'Ordre participe à la tribune pour rappeler les balises et les éléments essentiels à la tenue d'un débat sain et éclairant sur des questions d'urbanisme? D'autres ordres professionnels l'ont fait.

La protection du public passe par son éducation à la pratique urbanistique et à l'urbanisme en général et cela concorde avec l'objectif de promotion de l'urbanisme inscrit dans la mission principale de l'OUQ. Comment cela pourrait-il être fait sans sortie publique de l'Ordre lors des débats relatifs à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme? Une population mieux informée sur ce qu'est l'urbanisme et ce que font les urbanistes ne serait-elle pas mieux outillée pour détecter une situation où il y aurait faute professionnelle?

Avec le CHUM, le mont Orford et les autres, cela fait plusieurs occasions ratées de souligner l'importance de l'urbanisme dans nos vies et de positionner l'Ordre et la pratique de ses membres. À cela, il faut malheureusement

ajouter les États généraux tenus à Québec, il y a quelques semaines.

Pourquoi n'a-t-il pas été question de l'événement dans les journaux? Le paysage médiatique était même favorable à l'événement. Au cours des trois jours du congrès, le gouvernement fédéral a lancé son plan vert et le gouvernement du Québec a annoncé un plan d'aide aux communautés affectées par la crise forestière. Or, il ne pouvait y avoir d'annonces plus à propos avec les thèmes des États généraux, soit : la mondialisation et les changements climatiques et démographiques. Pourquoi les urbanistes ont-ils laissé passer cette occasion en or de faire savoir à la population qu'ils

traitent d'enjeux actuels et importants? Les 25 ans de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ne méritaient-ils pas davantage de rayonnement? Pourquoi les médias ont-ils accordé si peu d'importance à l'événement? L'OUQ et les urbanistes paient-ils le prix de leur silence?

Il semble donc y avoir eu beaucoup d'occasions ratées pour l'Ordre des urbanistes du Québec et en tant que futur membre, je m'en inquiète. Que se passe-t-il? Quel mal ronge l'OUQ? Pourquoi demeure-t-il silencieux alors que les enjeux en lien avec l'urbanisme sont de plus en plus criants? Où est le problème? Répondez-moi, rassurez-moi.

**« Pourquoi l'Ordre
demeure-t-il silencieux
alors que les enjeux en
lien avec l'urbanisme sont
de plus en plus criants? »**



**Une seule compagnie vous
offre une assurance de
groupe auto et habitation
aussi personnelle**



L'Ordre des urbanistes du Québec et La Personnelle vous proposent un régime d'assurance de groupe auto, habitation et entreprise des plus avantageux.

- Obtenez des tarifs concurrentiels et des privilèges exclusifs adaptés à vos propres besoins.
- Bénéficiez de l'expertise du 1^{er} assureur de groupe au Québec détenant une entente de partenariat avec plus de 550 groupes à travers le pays.

1 888 GROUPES
4 7 6 8 7 3 7

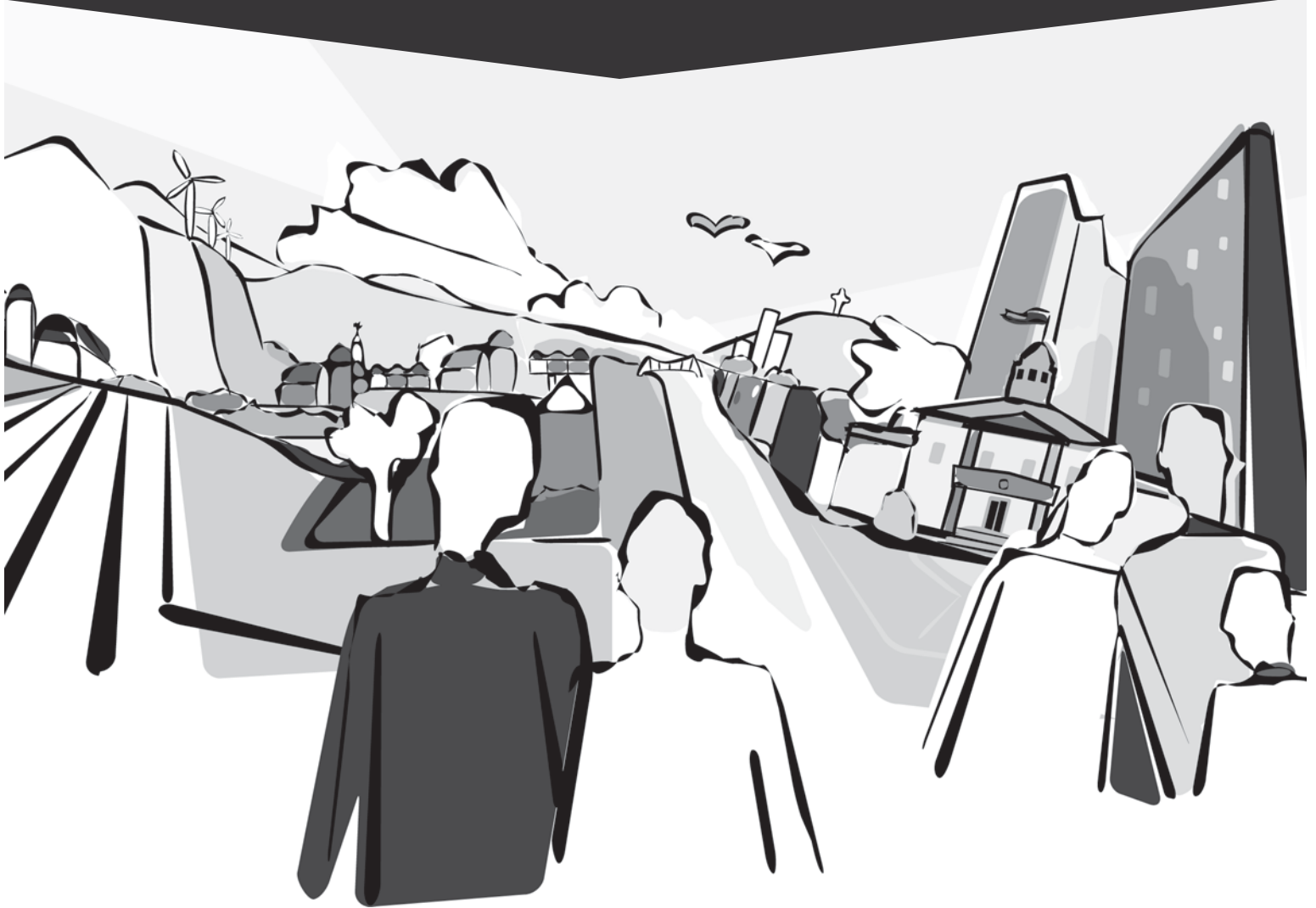
Ou demandez une **soumission auto en ligne**
en tout temps à www.lapersonnelle.com/ouq



Ordre des
Urbanistes du
Québec

PARTENAIRE AVEC VOUS AU SERVICE DES CITOYENS

> www.mamr.gouv.qc.ca



*Affaires municipales
et Régions*

Québec



DOSSIER

Catastrophes : prévenir et rebâtir

Les événements de l'actualité ont, plus ou moins récemment, accéléré la réflexion quant aux impacts des catastrophes naturelles ou anthropiques, et quant aux mesures de prévention utiles en de telles circonstances. Le rôle de l'urbaniste est ici crucial puisque la prise en compte de la sécurité s'effectue bien en amont des gestes « correctifs » d'aménagement. Un sujet important qu'il convient d'aborder par une compréhension exhaustive de la question.

L'article d'Alain Caron introduit le lecteur à la gestion de risques en rappelant que les contraintes anthropiques constituent bel et bien des facteurs de risque dont le professionnel doit tenir compte dans la planification du territoire. Le lecteur appréciera tout particulièrement la présentation des pouvoirs réglementaires des municipalités reliés à la compatibilité des usages ou pour éviter d'amplifier les nuisances et risques déjà présents.

Isabelle Boucher propose un survol ample et documenté des nouvelles approches d'aménagement liées à la notion de sécurité - ou d'insécurité - en particulier depuis le 11 septembre 2001. À partir d'exemples concrets empruntés tant à la *Politique de sécurité* de la ville de Québec, qu'à celles de Seattle et de Washington, elle offre un texte rafraîchissant sur un sujet lourd.

L'ouragan Katrina est analysé par trois professeurs au Département d'urbanisme de l'Université de La Nouvelle-Orléans. Les auteurs apportent un regard éclairé sur l'importance d'évaluer exhaustivement les conséquences aussi bien écologiques que sociales avant d'envisager quelque restauration que ce soit. Le lecteur y trouvera un propos documenté sur l'importance, voire l'ingérence politique dans le geste d'aménagement, dans le contexte précis de la reconstruction. Est-ce un hasard si le département d'urbanisme de la Ville a été réduit à sa plus simple expression à compter de 2005 ?

Plus près de nous, les responsabilités lors d'inondations sont discutées par Nathalie Bleau, et, la gestion de l'érosion du littoral de la Côte-Nord est analysée par Marc Larin et Éric Guillemette. Les auteurs illustrent une façon d'agir concertée et intégrée. Devant l'ampleur du problème sur la Côte-Nord, pas moins de six ministères et divers mandataires ont dû convenir d'une entente spécifique. L'article renseigne sur les moyens concrets disponibles pour agir efficacement. La présentation du cas de la Côte-Nord constitue une référence pour quiconque a à gérer, sur son propre territoire, des problématiques similaires.

La question de la sécurité n'aurait pu être épuisée sans un regard porteur sur l'écologie urbaine. C'est ce que propose Francis Dupont en rappelant l'importance cette fois d'encourager, en matière d'aménagement et de développement, une foule de petits gestes à priori anodins, mais qui, mis bout à bout, contribuent non seulement à améliorer la qualité de vie en ville, mais aussi à minimiser les risques environnementaux. L'écologie urbaine est tout à la fois une question sociale, environnementale et économique. Un texte qui donne le goût d'agir en citoyen responsable.

Hélène Laperrière, urbaniste, Ph.D.

Contraintes anthropiques et gestion des risques 101

Alain Caron, urbaniste, coordonnateur à l'assistance technique à la Direction de l'aménagement du territoire au ministère des Affaires municipales et des Régions

Au moment d'amorcer l'exercice de révision des schémas d'aménagement et de développement en 1993, une modification fut apportée à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) qui conférait aux MRC et aux municipalités le pouvoir de « déterminer les immeubles et les activités dont la présence ou l'exercice, actuel ou projeté, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien être général. » Du même coup, on leur confiait le pouvoir de régir l'occupation du sol autour des immeubles et des activités désignés comme des sources de contraintes anthropiques¹.

Immeubles et activités visés

Les contraintes anthropiques se définissent comme « les activités humaines qui génèrent des contraintes majeures pour l'occupation du sol à proximité »². Les contraintes de nature anthropique visent ici la gamme d'immeubles, d'ouvrages et d'activités qui résultent de l'intervention humaine et qui sont susceptibles, dans certaines circonstances (défaillance technologique, explosion, contamination, etc.), de mettre en péril la santé, la sécurité ainsi que le bien-être des personnes et de causer des dommages importants aux biens situés à proximité.

Les entreprises industrielles ou commerciales qui utilisent, produisent ou entreposent des produits dangereux (émanations de fumée, de gaz, de poussière), les routes et les voies ferrées sur lesquelles



sont transportées des matières dangereuses et les équipements dont le bris pourrait menacer la population environnante (barrages, gazoducs, etc.) peuvent être considérés comme des contraintes anthropiques qui présentent des risques.

Rappelons que la détermination est obligatoire dans le schéma d'aménagement et de développement pour ce qui est des voies de circulation actuelles ou projetées qui présentent de telles contraintes (LAU, article 5, 1^{er} alinéa, 5^e paragraphe). Il peut s'agir, par exemple, d'une autoroute qui traverse un périmètre d'urbanisation, une aire d'affectation institutionnelle ou récréative recevant du public³.

Utilité de la démarche

La prise en considération des contraintes de nature anthropique dans la démarche de planification du territoire et dans la réglementation d'urbanisme permet, advenant un accident ou une défaillance, d'atténuer les effets négatifs de certaines activités sur les personnes, les biens et l'environnement tout en maintenant l'objectif de favoriser le plein fonctionnement et même l'expansion des entreprises visées.

Ces pouvoirs ne visent pas la réglementation des sources de contraintes elles-mêmes, mais plutôt la réglementation ou la prohibition des usages, des constructions ou des ouvrages situés à proximité de celles-ci. En réalité, la détermination des sources de contraintes de nature anthropique permet surtout d'éviter l'empiétement et le rapprochement d'usages,

1 Les pouvoirs habilitants se trouvent à l'article 5, premier alinéa, paragraphe 5 et deuxième alinéa, paragraphe 2; à l'article 6, premier alinéa, paragraphe 4 et troisième alinéa, paragraphe 2; à l'article 113, deuxième alinéa, paragraphe 16.1 et sixième alinéa; à l'article 115, deuxième alinéa, paragraphe 4.1 et troisième alinéa, de la LAU (LRQ, c. A-19.1).

2 Alain CARON et David BELGUE, *Détermination des contraintes de nature anthropique*, ministère des Affaires municipales, 1994, p. 10. [En ligne], [http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/contraintes_nature_anthropique.pdf].

3 La LAU définit une voie de circulation comme étant toute structure ou tout endroit affecté à la circulation des véhicules et des piétons, tels une route, une rue, une ruelle, un trottoir, un sentier de piétons, une piste cyclable, une piste de motoneige, un sentier de randonnée, une place publique ou une aire publique de stationnement. (LAU, article 1, paragraphe 10).

de constructions ou d'ouvrages qui sont incompatibles et qui pourraient compromettre la sécurité et la santé des personnes, de même que les possibilités d'exploitation ou d'agrandissement d'activités désignées comme telles⁴.

De telles situations découlent plus souvent qu'autrement d'une absence de réciprocité, puisque les distances minimales d'éloignement et de protection exigées lors de l'établissement, par exemple, d'entreprises industrielles ou de certains équipements et infrastructures, ne sont pas maintenues. Ainsi, l'expérience démontre que, après l'établissement de lieux d'enfouissement sanitaire, les terrains avoisinants ne font pas toujours l'objet de restrictions d'usages. Souvent, les municipalités y autorisent la construction d'habitations sans tenir compte des normes minimales de localisation imposées lors de l'établissement de ces immeubles. Les résidents sont ainsi exposés aux nuisances de l'activité du site et son agrandissement peut, par conséquent, devenir impossible.

« La détermination des sources de contraintes de nature anthropique permet surtout d'éviter l'empiétement et le rapprochement d'usages, de constructions ou d'ouvrages qui sont incompatibles. »

Pouvoirs réglementaires

Les autorités régionales et locales peuvent régir ou prohiber tous les usages du sol, constructions ou ouvrages, ou certains d'entre eux, et toutes les opérations cadastrales, compte tenu de la proximité d'un lieu où une source de contrainte anthropique, actuelle ou projetée, est identifiée. Toutefois, de telles règles doivent être établies (dans le document complémentaire accompagnant le schéma) lorsqu'une voie de circulation (actuelle ou projetée) est considérée comme une source de contraintes majeures.

Pour ce faire, les autorités, de façon particulière dans le règlement de zonage et de lotissement, peuvent diviser le territoire, établir des catégories d'usages, de constructions, d'ouvrages ou d'opérations cadas-

trales à prohiber ou à régir et établir des catégories d'immeubles, d'activités ou d'autres facteurs justifiant une telle prohibition ou réglementation. Elles peuvent décréter des prohibitions et des règles variant en fonction des parties du territoire, des premières ou des secondes catégories ou de toute combinaison de ces critères de distinction. Elles peuvent aussi faire appel à la mesure du degré des effets nocifs ou indésirables produits par la source, c'est-à-dire recourir à des normes de rendement, afin de déterminer le territoire où s'applique une prohibition ou une règle à proximité d'une source de contraintes (ex. : aucune résidence à proximité d'une voie de circulation où l'intensité moyenne du bruit atteint un certain nombre de décibels).

Comme la réglementation en la matière est définie sur une base territoriale autre que les zones du plan de zonage, les dispositions prévues s'ajoutent donc à ces dernières, plutôt que de les remplacer. C'est pourquoi on parlera de superposition (overlay zoning) des dispositions réglementaires aux zones du plan de zonage, les deux approches réglementaires s'appliquant en même temps en priorisant les dispositions visant les contraintes anthropiques en cas de conflit.

Schéma de couverture de risques

La Loi sur la sécurité incendie (LRQ., c. S-3.4)⁵ adoptée en juin 2000 confie aux autorités régionales la responsabilité d'élaborer un schéma de couverture de risques⁶ qui doit contenir, entre autres, le recensement, l'évaluation et le classement des risques, y compris, s'il y a lieu, les risques soumis à déclaration en vertu de la loi. Le schéma de couverture des risques doit contenir, pour chaque catégorie de risques inventoriés pour chacune des parties de territoire, des objectifs de protection optimale contre les incendies ainsi que les actions que devront prendre les municipalités pour atteindre ces objectifs, les plans de mise en œuvre des municipalités concernées, etc.

Le recensement et l'évaluation des risques d'incendie lors de l'élaboration du schéma de couverture de risques peuvent fournir des informations permettant de repérer des sources potentielles de contraintes majeures et de déterminer quelles sont les populations concernées et vulnérables. Par la suite, l'évaluation de l'importance de la contrainte et de son acceptabilité sociale pourrait amener les autorités régionales et locales à déterminer un cadre réglementaire relativement à l'occupation du sol situé à proximité.

Dans cette optique, les pouvoirs en matière d'identification des sources de contraintes de nature

4 Ministère des Affaires municipales et des Régions, *Guide sur la prise de décision en urbanisme, Outils de protection de l'environnement, Les contraintes anthropiques et la gestion des risques*, [En ligne], [http://www.mamr.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_prot_anth.asp].

5 *Loi sur la sécurité incendie*, [En ligne], [http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/S_3_4/S3_4.html].

6 Ministère de la Sécurité publique, *Schémas de couverture de risque*, [En ligne], [http://www.msp.gouv.qc.ca/incendie/incendie.asp?txtSection=schema_risques].

anthropique pourraient éventuellement constituer un des moyens privilégiés servant à prévenir les dommages associés aux sources de contraintes majeures répertoriées.

Pouvoirs généraux en matière de sécurité

Enfin, une municipalité locale peut adopter toute mesure non réglementaire dans l'exercice de ses compétences en matière de sécurité qui lui sont

conférées par la Loi sur les compétences municipales (ex. : une politique en matière de sécurité autour des piscines privées complétée par une réglementation établissant des normes de sécurité).

Dans l'exercice de ses pouvoirs réglementaires prévus dans cette loi, une municipalité locale peut notamment prévoir toute prohibition, les cas où un permis est requis, et en limiter le nombre, en prescrire le coût, les conditions et les modalités de délivrance ainsi que les règles relatives à sa suspension ou à sa révocation, l'application d'une ou de plusieurs dispositions du règlement à une partie ou à l'ensemble de son territoire, des catégories et des règles spécifiques pour chacune de celles-ci, des règles qui font référence à des normes édictées par un tiers ou approuvées par lui. Ces règles

peuvent prévoir que des modifications apportées à ces normes en font partie comme si elles avaient été adoptées par la municipalité. Toutefois, toute disposition d'un tel règlement inconciliable avec celle d'une loi ou d'un règlement du gouvernement ou d'un de ses ministres, est inopérante⁷.



Les contraintes naturelles

Rappelons qu'en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, un schéma d'aménagement et de développement doit déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telle une zone d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain ou d'autre cataclysme, ou pour des raisons de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables.

Afin de régir les zones de contraintes naturelles, les MRC et les communautés métropolitaines doivent établir, dans le document complémentaire de leur schéma d'aménagement et de développement, des règles qui seront reprises par les municipalités locales dans leurs plan et règlements d'urbanisme⁸.

Pour les zones à risque d'inondation, les dispositions doivent être au moins équivalentes à celles prescrites par la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. À l'égard des zones à risque de glissement de terrain, les dispositions doivent être conformes au cadre normatif minimal établi en 1982 par le gouvernement. Ce cadre est en voie d'être révisé à la lumière notamment de l'expérience acquise suite aux pluies diluviennes de 1996. Les orientations en cette matière s'inspirent maintenant des recommandations du comité interministériel sur les zones à risque de glissement de terrain⁹.

Risk management 101: The human factor

In many municipalities, residential and institutional zones abut industrial facilities, infrastructure, equipment and sites that represent potential hazards and risks. How can compatibility-related issues be adequately dealt with and existing problems and risks kept at bay? And what kind of power do municipalities hold in terms of the human considerations involved in risk management?

⁷ Loi sur les compétences municipales, LRQ, c. C-47.1, articles 3, 4, 6, 62 et 85.

⁸ Pour les MRC, les pouvoirs habilitant dans ce domaine se trouvent à l'article 5, premier alinéa, paragraphe 4 et deuxième alinéa, paragraphe 1; à l'article 6, troisième alinéa, paragraphe 1.1; quant aux municipalités locales, on les retrouve à l'article 113, deuxième alinéa, paragraphe 16; et à l'article 115, deuxième alinéa, paragraphe 40 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme; pour les communautés, on les retrouve dans leur loi constitutive.

⁹ Ministère des Affaires municipales et des Régions, *Guide sur la prise de décision en urbanisme, Outils de protection de l'environnement, Les contraintes naturelles*, [En ligne], http://www.mamr.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_prot_natu.asp

La sécurité et l'aménagement depuis le 11 septembre 2001

Isabelle Boucher, M.Arch., M.ATDR, est aménagiste et designer urbain. Elle travaille à la Direction de la planification et de la recherche du ministère des Affaires municipales et des Régions.

Plusieurs écrits témoignent du souci des gens de vivre dans des villes sécuritaires et, surtout, du rôle joué par le sentiment de sécurité dans leur qualité de vie. Les références aux événements du 11 septembre 2001 abondent et semblent marquer un point tournant dans les façons de faire de plusieurs institutions et organismes. Mais de quel type de sécurité parle-t-on? Quel est le lien entre terrorisme et aménagement du territoire? De quelle façon les aménagements dits « sécuritaires » influent-ils sur la perception qu'ont les citoyens de leur ville?

La définition de la sécurité

La notion de sécurité est large et recoupe notamment la sécurité civile, la sécurité publique, la sécurité routière, la sécurité incendie et le sentiment d'insécurité. La Ville de Québec, dans sa politique de sécurité, la décrit ainsi : « La notion de sécurité fait référence à un état ou à une situation dépourvu de menaces d'ordre physique, matériel ou moral et qui contribue à une perception d'être à l'abri du danger. Trois conditions de base sont nécessaires à l'atteinte d'un niveau optimal de sécurité dans une ville, soit le contrôle des dangers de blessures, le respect de l'intégrité physique, matérielle ou morale de la personne et le climat de cohésion, de paix sociale et d'équité protégeant les droits et libertés. »

Le sentiment d'insécurité

Dans le domaine de l'aménagement, les préoccupations actuelles sont, entre autres, axées sur le sentiment d'insécurité et ses implications quant à la conception des lieux d'une ville. Le sentiment d'insécurité est également décrit dans la Politique de sécurité urbaine de la Ville de Québec : « (...) le sentiment d'insécurité réfère à la perception qu'ont les gens de leur vulnérabilité face à une éventuelle menace. Les chercheurs ont identifié quatre éléments importants du sentiment d'insécurité : la peur des délits impliquant des contacts personnels avec l'agresseur, la peur des inconnus, parce qu'ils peuvent être source d'événements imprévus, la peur des contextes suspects comme la nuit ou certains lieux déserts (mal éclairés) et la peur de la rue pour son trafic, ses feux de circulation, le bruit et l'action. »

Wilson et Kelling, auteurs de la théorie « *Broken Windows* » soutiennent, quant à eux, qu'il existe un lien direct entre criminalité et sentiment d'insécurité.

Ils prétendent que l'insécurité urbaine prédispose aux incivilités physiques et sociales. Leur théorie est la suivante : si une fenêtre d'un bâtiment n'est pas réparée, les carreaux des autres fenêtres ne tarderont pas à être cassés.

Ils expliquent leur théorie de la façon suivante : si une incivilité, aussi mineure soit-elle, n'est pas réprimée, elle risque d'entraîner une baisse du sentiment de sécurité chez la population d'un quartier. Cette incivilité conduit les résidents à se retirer des lieux publics (rues, parcs, places publiques) et de la vie communautaire. L'absence progressive de surveillance informelle des lieux publics participe à la recrudescence des incivilités (vandalisme, mendicité, délinquance) et, donc, à la criminalité.

Certaines études ont toutefois démontré que la seule élimination des incivilités ne permet pas de supprimer le sentiment d'insécurité. Les incivilités sont également liées à la qualité de la forme urbaine. Ainsi, des espaces publics clos, non visibles depuis la rue, favorisent la multiplication des incivilités.

Par ailleurs, il ressort de l'étude de Trudel, *Les incivilités physiques et sociales et le sentiment d'insécurité dans l'environnement urbain : la théorie* « Broken Windows » revisitée, que, pour agir efficacement sur le sentiment d'insécurité, les interventions issues du partenariat public-communautaire sont autant, sinon plus efficaces que la réduction des incivilités.

L'American Planning Association et la sécurité

L'American Planning Association (APA) s'est également penchée sur la question des « paysages de la peur », de l'insécurité et du design sécuritaire. L'APA est l'organisme états-unien de référence en matière d'aménagement du territoire et de planification. Il représente plus de 37 000 professionnels et constitue l'un des lobbys les plus importants des États-Unis dans le domaine de l'aménagement.

En mars 2005, l'APA a adopté un guide d'élaboration des politiques portant sur la sécurité des aménagements urbains. Elle y tisse des liens entre les événements du 11 septembre et la planification du territoire. L'organisme états-unien constate que les mesures de sécurité implantées à la suite des événements du 11 septembre ont finalement instauré un

climat de peur et de crainte dans plusieurs centres urbains. L'APA juge qu'il est maintenant nécessaire d'assurer une meilleure intégration de la sécurité et du design, afin de créer des espaces de meilleure qualité.

Le problème inhérent aux mesures traditionnellement mises en place pour aménager des villes sécuri-

publics et privés (*territoriality*), d'appareils d'éclairage conçus de façon à assurer la sécurité et la convivialité de l'espace, etc.

En outre, l'APA nous renvoie au projet du *National Capital Urban Design and Security Plan*, publié par la National Capital Planning Commission for Washington

Un exemple d'aménagement sécuritaire : Le palais de justice de Seattle

Pour le nouveau palais de justice fédéral construit récemment à Seattle, les aménagements se devaient d'être d'une part, sécuritaires et, d'autre part, accueillants et agréables pour la population (Fig.1). L'approche, fondée sur le principe de la course à obstacles, vise à empêcher un camion rempli d'explosifs de s'approcher du palais de justice. Les interventions ont été les suivantes :

- l'utilisation d'un plan d'eau, situé entre le bâtiment et la rue, de façon à rendre plus difficile l'atteinte du bâtiment par un véhicule;
- l'aménagement en plusieurs niveaux de l'espace entre la rue et le bâtiment (fig.2);
- l'exploitation des matériaux de fabrication des enseignes pour servir de barrière. Dans ce cas-ci, le béton et l'acier ont été utilisés;
- la disposition des bancs publics sur le périmètre du site, toujours pour servir de barrière;
- l'alignement d'arbres destiné à ralentir un véhicule qui s'avance rapidement vers le bâtiment;
- l'utilisation de mâts d'éclairage en matériaux robustes;
- l'emplacement des bollards, qui, dans le cas du palais de justice, semble choisi pour protéger les arbres, mais dont le but, en fait, est d'empêcher les véhicules de pénétrer sur les lieux.

taires, est qu'elles sont contraires aux principes des collectivités viables véhiculés par l'APA et nombre d'urbanistes nord-américains et européens. Les principes mis en cause concernent la densité des milieux habités, l'accessibilité, la convivialité des espaces publics et la mixité des usages.

Ce que propose donc l'APA, par sa politique, c'est d'intégrer la sécurité à la planification d'un quartier, afin que celle-ci devienne une plus-value plutôt qu'une contrainte à la qualité de vie. L'APA prône une approche faisant la promotion de la qualité de vie et de la sécurité comme celle développée par Oscar Newman dans son ouvrage *Creating Defensible Space*, comme le concept de *eyes on the street*, dont faisait état Jane Jacob dans les années 1960, et comme le *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) appelé « architecture de prévention situationnelle » en France.

De façon plus précise, on recommande que le design urbain tienne compte de la surveillance des lieux par les gens qui y habitent et y travaillent, le contrôle naturel des accès par la configuration des aménagements, la délimitation des espaces publics, semi-

DC, qu'elle reconnaît comme un modèle d'intégration de la sécurité au design urbain.

Pour la firme d'architectes-paysagistes qui a collaboré au projet du *National Capital Urban Design and Security Plan*, à Washington DC, l'objectif consistait à améliorer la circulation et l'apparence de la ville, à la suite de l'installation de blocs de béton et d'autres dispositifs de sécurité. L'exercice avait pour but de restreindre l'accès à certains bâtiments stratégiques par l'aménagement d'un périmètre de sécurité. Le périmètre est constitué d'un mobilier urbain conçu de façon à résister aux chocs et disposé de façon serrée, afin qu'un véhicule ne puisse circuler entre ses divers éléments (Fig.3 et 4).



Figure 1 : Place du palais de justice



Figure 2 : Changements de niveau

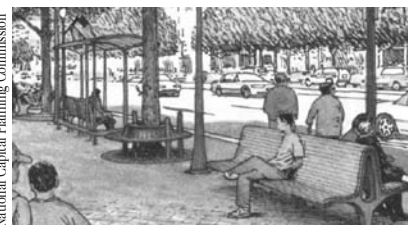


Figure 3 : Traitement du périmètre

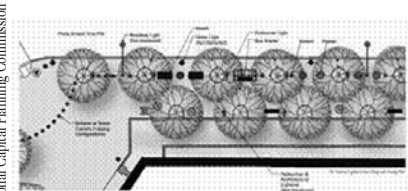


Figure 4 : Vue en plan

Le mobilier comprend des bacs de béton camouflés par les végétaux qui y sont plantés et les bancs publics qui y sont accolés, un système d'éclairage urbain intégrant des mâts qui résistent aux impacts, des clôtures métalliques décoratives, etc. Les barrières de béton de type *jersey* et les blocs de béton qui limitent la circulation et les accès disparaissent ainsi au profit d'un mobilier adapté à la fréquentation des lieux.

On qualifie souvent les villes de sécuritaires, parce que le taux de criminalité y est peu élevé, mais il n'y a pas de lien de causalité entre sécurité et sentiment d'insécurité. Par exemple, une fois installés, les dispositifs de sécurité comme les barrières *jersey* et les blocs de béton, la population de Washington se sentait encore plus effrayée. Cela a été également le cas à Liège, en Belgique, où le sentiment d'insécurité s'est accru depuis quatre ans, bien que les statistiques sur la criminalité soient à la baisse. Des intervenants ont même constaté que, lorsqu'une campagne de prévention est organisée dans un lieu, le sentiment d'insécurité s'y développe.

Si la lutte contre le terrorisme, la criminalité et l'incivilité incite les villes à installer des dispositifs de sécurité sur leur territoire, encore faut-il qu'ils soient bien intégrés au paysage et qu'ils ne diminuent pas la convivialité de l'espace public. Or, le mobilier urbain conçu en fonction de la sécurité peut lui aussi provoquer l'indignation des usagers. Ainsi accusait-on, dans le *Nouvel Observateur* de novembre 2004, le design sécuritaire de rendre les villes inhospitalières et de convertir les habitants en spectateurs plutôt qu'en acteurs de leur ville. On cite l'exemple de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) qui a modifié le design de ses bancs publics, afin de rendre la vie plus difficile aux « indésirables » qui y dormaient. Même chose aux Halles de Paris, où les pelouses sont arrosées régulièrement de façon à éviter que les sans-abri viennent y dormir, la présence des itinérants étant susceptible de créer un sentiment d'insécurité.

Le processus de revitalisation du centre-ville de Los Angeles, entrepris à la fin des années 1980, suit également cette tendance. Une série de mécanismes architecturaux ont été conçus de façon à expulser indirectement les sans-abri. Les toilettes publiques ont ainsi été supprimées, ce service étant dorénavant offert par les commerçants. Les itinérants y ont donc

plus difficilement accès. Des bancs à la forme arrondie remplacent les anciens, des systèmes d'arrosage des végétaux fonctionnent la nuit de façon aléatoire, etc.

Le véritable défi de l'aménagement

Pour qu'une ville soit agréable à vivre, il faut non seulement qu'elle soit sécuritaire, mais qu'elle permette aussi à la population de s'y sentir en sécurité. Et ce sentiment de sécurité varie en fonction de la perception qu'ont les gens de leur ville, ce qui explique la complexité, lors de la transposition dans l'aménagement du territoire, de la notion de sécurité. Outre les approches de design urbain sécuritaire évoquées ici, on ne peut masquer l'émergence d'un nouveau sentiment d'insécurité plus diffus, d'une insécurité plus événementielle. La ville protectrice d'autrefois devient, ces années-ci, source d'insécurité. Les murs, enceintes et fortifications anciennes ne sont plus utiles face aux attentats terroristes qui touchent les zones urbaines très fréquentées (New York, Londres, Madrid), face aux ouragans (Katrina), tsunamis (Indonésie) et autres catastrophes du genre. Le vrai défi se limite-t-il à aménager des villes sécuritaires?

Note. - La version intégrale de cet article, de même que les références bibliographiques, sont disponibles sur le site Web de l'Observatoire municipal du ministère des Affaires municipales et des Régions. www.mamr.gouv.qc.ca/observatoire/obse_veil.asp

Références

Enlow, Clair. « Design is the best defense », *Landscape Architecture*, Vol. 95, no.8, Août 2005, page 44 à 49.

National Capital Planning Commission, 2002, *The National Capital Urban design and Security plan*, Washington, 89 pages.

Prolongeau, Hubert. 2004, « Plus dure sera la ville », *Le Nouvel Observateur*, no 2088, 11 novembre.

Trudel, François. *Les incivilités physiques et sociales et le sentiment d'insécurité dans l'environnement urbain : la théorie « Broken Windows » revisitée*, mémoire de maîtrise, Québec, Université Laval, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, Département d'aménagement, 2001, 144 pages.

Ville de Québec. 2003, *Politique de sécurité urbaine*. http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/document/politique_securite_urbaine.pdf

Safety, insecurity and land use planning

Recent terrorist activities in the United States, combined with the run-of-the-mill problems facing modern cities, are the driving forces shaping urban life nowadays. New approaches in security design have appeared because of the need to address public feelings of insecurity. This paper explores the notions of security and insecurity, provides a brief background on the American Planning Association (APA) Policy Guide on Security and describes two security design projects in Seattle and Washington, DC.

La Nouvelle-Orléans, une ville en convalescence

Isabelle Maret, Jane Brooks, Robert K. Whelan, maîtres de conférence et professeurs au Département d'urbanisme de l'Université de La Nouvelle-Orléans. (Department of Planning and Urban Studies)

En août 2005, l'ouragan Katrina infligeait à la Nouvelle-Orléans une inondation spectaculaire (Figure 1). Les conséquences tant écologiques qu'humaines ou financières sont aujourd'hui toujours mal évaluées, mais il apparaît clairement qu'aucune restauration n'est envisageable sans une planification urbaine qui prendra en compte cette sévère leçon.

Plus d'un an plus tard, la Nouvelle-Orléans, toujours meurtrie, se doit, chaque jour, de relever le défi d'une « reconstruction durable ». Dans son contexte local particulier, le rôle des citoyens et leur détermination se révèlent décisifs dans la modification du paysage urbain.

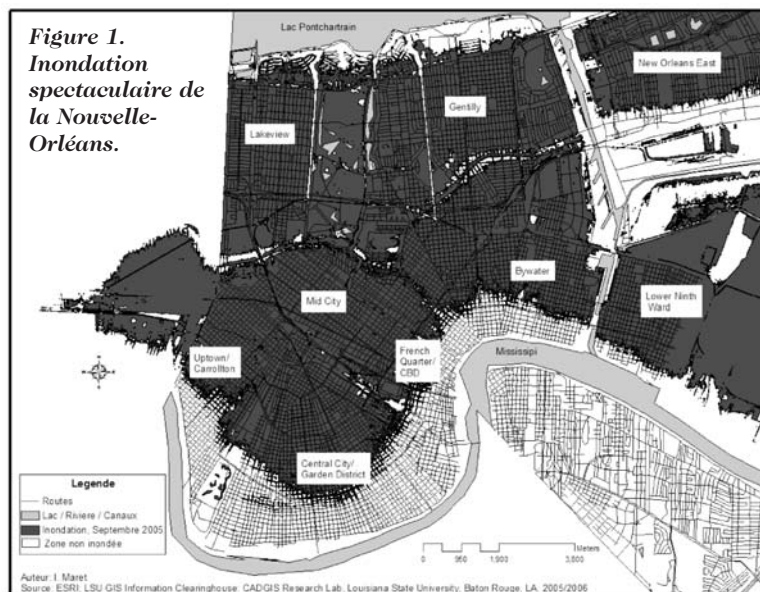
L'après Katrina: des conditions de reconstruction très politiques

À l'inverse de Montréal avec son plan d'urbanisme adopté en 2004, la Nouvelle-Orléans est gérée, par tradition, dans un esprit « anti-planification ». Elle n'a ainsi aucun projet concerté d'aménagement des sols qui pourrait constituer une base solide sur laquelle viendrait s'ériger l'effort de reconstruction. Par ailleurs, le département d'urbanisme de la Ville est aujourd'hui réduit à neuf personnes comparativement à vingt-huit avant le 29 août 2005.

Les tensions sociales dues à la fragmentation quasi historique de la ville ne favorisent en rien l'indulgence des communautés envers leurs dirigeants. La presse a fait ses choux gras de la répartition des victimes dans la ville dont les zones les plus inondables sont peuplées majoritairement de noirs pauvres, tandis que la classe aisée, principalement blanche, n'aurait souffert que des effets du vent. Ce contexte, à l'image de la pauvreté de la cité, doit par ailleurs être replacé dans le système de gouvernance américain qui, en régionalisant à l'extrême les pouvoirs décisionnaires, répartit en le dispersant un effort de reconstruction qui mériterait, c'est pourtant une évidence, un peu d'unité.

La commission *Bring New Orleans Back Commission* (BNOBC) mise en place par le Maire C. Ray Nagin pour prendre en charge la gestion de l'urgence, a vu son rôle s'étendre au plan de reconstruction de la ville. Conseillée par « l'*Urban Land Institute* », elle s'est aussi arrogée les services de Wallace, Roberts & Todd, un cabinet privé de consultants de

Figure 1.
Inondation spectaculaire de la Nouvelle-Orléans.



Philadelphie. Ses premières propositions (janvier 2006) consistant à réduire l'empreinte spatiale de la ville générèrent un tel tollé auprès de la population que le maire déchira aussitôt cette copie... À trois mois d'une élection municipale incertaine, cela ne pouvait être!

Madame Kathleen Blanco, Gouverneure de l'État de Louisiane est, quant à elle, à la tête des vingt-six membres de la *Louisiana Recovery Authority* (LRA) chargée de La Nouvelle-Orléans, mais aussi des autres villes dévastées par la catastrophe. Les subsides fédéraux qui transitent par cette commission ont notamment permis de recruter le cabinet/conseils privé d'Andrés Duany et Peter Calthorpe, dont le travail de planification de la reconstruction au niveau des quartiers est en cours.

Le *New Orleans City Council* (subdivision en six parties de la paroisse /canton) a lui aussi engagé son cabinet d'urbanisme. C'est celui de Miami Lambert qui étudie les conditions de rétablissement des 46 quartiers les plus dévastés... Les développements de cette initiative sont attendus.

Toutes ces études ont un coût et la compétition est rude entre financements locaux, fédéraux ou privés. En mai 2006, la Fondation Rockefeller propose, dans

ce contexte, une bourse de 3,5 millions de dollars pour la constitution d'un plan global et coordonné de reconstruction : *The Unified New Orleans Plan*. Enthousiaste à cette perspective, la *Greater New Orleans Foundation* ajoute un million de dollars. Loin d'être critiquable, cette initiative privée vient en recours à l'ensemble des missions officielles dont la principale faiblesse est le manque d'unité et de coordination.

Du point de vue d'un urbaniste, la relation état-ville dans les projets de reconstruction est essentielle. Elle devrait être d'autant plus renforcée que la crise est grave et les implications pour la population majeures. À l'instar du système canadien, les « localités urbaines » sont des entités légales de gouvernement de l'état. En revanche, il n'y a pas aux Etats-Unis l'équivalent d'un ministère des Affaires municipales comme au Québec. Dans les faits, le gouvernement de Louisiane n'intervient pas dans les affaires municipales et n'a donc pas comme coutume l'usage et l'autorité d'un bureau d'urbanisme.

La situation actuelle est comparable à celle des villes de Montréal et de Québec. Bâton Rouge, capitale de la Louisiane longtemps jalouse de sa grande sœur du Sud, tente une revanche qu'on lui accordera en toute légitimité. L'afflux des réfugiés « post Katrina » en a fait la ville la plus peuplée de l'État. Forte de ce constat, elle frappe à la porte des crédits fédéraux, réclamant des subsides au titre de la mise à niveau des infrastructures et du système éducatif public.

Désaccords, critiques et doutes sont néfastes à tout élan de reconstruction. Soulignons, par exemple, les tensions politiques entre l'Etat et La Nouvelle-Orléans, exacerbées par les conditions d'élection de la Gouverneure en 2002¹. Les critiques des Louisianais

envers le gouvernement fédéral, dont les ressources tardent depuis le premier jour à arriver, continuent toujours. Le secrétaire au département de la Sécurité nationale, Michael Chertoff, a pris sa part de quolibets. L'inaptitude chronique de l'Agence fédérale pour la gestion des urgences (FEMA) à remplir sa tâche, mériterait un roman. De plus, l'apathie du « Département administratif des petites entreprises »², dont le rôle est l'attribution aux victimes de prêts à taux privilégiés, retarde d'autant les initiatives individuelles. Enfin, alors que le Congrès vote de substantiels crédits pour la reconstruction de La Louisiane, le doute persiste dans l'esprit d'un certain nombre de membres du Congrès. Dennis Hastert, représentant républicain à la Maison-Blanche, pose même la question de la nécessité de reconstruire la ville. Face à ces réalités, un an après l'ouragan, les citoyens ont-ils encore les moyens d'attendre ? (Figure 2)

Entre résilience et esprit pionnier, la ville sort la tête des flots

On vit ici comme dans peu d'autre cités américaines; de part leurs dimensions, leurs dispositions et leurs fonctions, les pâtés de maisons ont un côté vieille Europe que les créoles auraient « nonchalantisé » par l'apport d'une architecture faite de balcons propices au farniente et à la convivialité. On y flâne avec plaisir. Qu'on soit de *Gentilly*, de *Mid-city* ou du *Garden District*, on sort, on fait ses courses à deux pas de chez soi, on connaît tous ses voisins et on participe à la vie du block. C'est dans cet esprit qu'une multitude d'associations de quartiers se constituèrent dès après la tempête. Cet élan fut dynamisé par la *Bring New Orleans Back Commission* (BNOBC) en novembre 2005 : promesse de financement, celle-ci leur demanda de démontrer que plus de 50 % de leur population serait prête à se réinstaller dans les mêmes lieux et de présenter des « plan de reconstruction » reflétant les choix et propositions des résidants.

Utopique ? Certainement. Irréaliste, cela ne fait aucun doute! Dispersée aux quatre coins des Etats-Unis ou revenue, mais vivant un quotidien très difficile truffé d'incertitudes (peu d'électricité, téléphone, gaz, service postaux...) et bataillant avec les formalités d'assistances et d'assurances... la population aurait pu baisser les bras, d'autant plus que le financement promis par la BNOBC est resté lettre morte ! Réunissant quelques poignées d'irréc-

Aucune restauration n'est envisageable sans une planification urbaine qui prendra en compte cette sévère leçon.



Figure 2 : Rehausser, reconstruire, abandonner... que faire ?

1 Ray Nagin, bien que démocrate comme Kathleen Blanco avait soutenu Bobby Jindal, un républicain

2 Small Business Administration.

ductibles, les comités de quartiers firent pourtant un travail remarquable, mobilisant les énergies et diffusant (au porte-voix d'abord, via Internet plus tard) l'information la plus fiable possible aux quidams souvent dépassés par les contradictions officielles. Ces derniers font face à plusieurs difficultés. Ils doivent comprendre la nouvelle carte des inondations (éditée par la FEMA) fixant le niveau d'élévation requis des « nouvelles » constructions et les conditions pour rebâtir. En effet, les règles sont tellement peu claires que chaque maison est un cas particulier. Dans la confusion, la plupart des candidats à l'élévation choisissent de se situer très au-dessus du niveau de l'inondation provoquée par Katrina ! Les résidents désirant reconstruire doivent de plus obtenir un permis, ce qui implique de longues attentes et formalités aux services municipaux. Dans tout ce contexte, les associations de quartier doivent maintenir les espoirs d'assistances financières à la reconstruction restées à ce jour pieuse promesse.

Le renforcement des digues est, à ce jour, de nouveau censé résister aux ouragans de force trois. Dans les quartiers gravement touchés par la rupture des digues (plus de six pieds d'eau durant trois semaines) l'enjeu individuel de la reconstruction demande une forte motivation. Le propriétaire tentera de toucher les 30 000 dollars d'indemnisation prévus par le programme d'assurance fédéral (ICC) pour élever ou déplacer sa maison, sachant que le devis pour une maison de 1 000 pieds carrés construite sur dalle



Figure 3 : à 12 pieds du sol.

s'élève entre 55 000 \$ et 75 000 \$. Il lui faudra ensuite trouver le financement de la rénovation elle-même et les entreprises disponibles pour les travaux. Enfin, il souscrira au Louisiana Fair Plan, l'unique compagnie (gérée par l'Etat) assurant encore la paroisse/comté de New Orléans... parce qu'elle n'a pas le pouvoir de refuser les contrats.

En l'absence de tout plan de reconstruction concerté, c'est au printemps 2006 que les premiers « irréductibles » voient leur détermination récompensée (figure 3). En dépit des difficultés, et au mépris de conditions de vie qui resteront longtemps très dures, c'est à 12 pieds au-dessus du sol qu'ils ont choisi de rehausser leur maison. Le toit dans les étoiles en quelque sorte.

Post-Katrina New Orleans: A city in recovery

In August 2005, New Orleans was devastated by the mass flooding caused by Hurricane Katrina. Although the full extent of the environmental, human and financial impacts is still difficult to assess, one thing that is clear is that no restoration work can be carried out without a master plan in place that takes into account the lessons learned from the catastrophe.

La gestion de l'érosion du littoral de la Côte Nord

Marc Larin, urbaniste, agent de recherche et de planification socio-économique
à la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec

Éric Guillemette, urbaniste, conseiller aux opérations régionales à la Direction de la Côte-Nord
du ministère des Affaires municipales et des Régions

Le phénomène d'érosion du littoral

Depuis la formation des continents et des mers, les milieux côtiers sont façonnés par divers processus et agents que l'on regroupe sous l'appellation d'érosion du littoral.

Les principaux processus et agents d'érosion identifiés sur les côtes de dépôts meubles de la Côte-Nord sont le sapement et les mouvements de masse. « *Le sapement, ou affouillement, est un processus surtout lié à l'action des vagues, naturelles ou provoquées (batillage), mais aussi par l'action des glaces littorales* »¹. Les mouvements de masse comprennent, pour leur part, toutes les formes de glissements, d'éboulements, d'effondrements et de décrochements.

Les causes de l'érosion du littoral sont multiples et s'avèrent difficiles à isoler puisqu'elles agissent souvent simultanément et leur effets, individuels ou combinés, sont peu documentés sur le plan quantitatif. Les facteurs ou causes identifiés peuvent être naturels (tempêtes, variations du niveau marin relatif, variations des apports sédimentaires, séismes) ou anthropiques (implantation des barrages, aménagement artificiel des côtes, constructions maritimes, déforestation). De plus, le réchauffement global du climat planétaire entraîne

une augmentation des événements extrêmes (tempêtes violentes et pluies diluviennes), une hausse du niveau des océans ainsi qu'une diminution de la protection offerte par le couvert des glaces littorales.

L'importance du problème d'érosion sur la Côte-Nord

Le risque d'érosion ou de mouvement de masse sur le littoral de la Côte-Nord est sérieux. Près de 500 km (28 %) du littoral nord-côtier sont constitués de formations meubles et s'avèrent donc sensibles à l'érosion. « *Dans les zones actives d'érosion, le taux de recul des côtes est en moyenne d'un mètre par année, mais localement, à long terme, on retrouve des taux qui dépassent parfois les cinq mètres, surtout quand l'érosion littorale est combinée avec des mouvements de masse* »².

Sur la Côte-Nord, comme dans bien d'autres régions côtières, c'est près du littoral que l'on retrouve la majeure partie de la population. Plus de 50 % des

Une problématique mondiale

« Le problème d'érosion est un phénomène bien connu, tant le long du fleuve Saint-Laurent, qu'ailleurs dans le monde, surtout aux endroits où il y a des côtes sableuses. Par exemple, on estime que 88 % des côtes des États-Unis et 24 % des côtes de la France sont en érosion »³. Les Américains estiment ainsi que l'érosion du littoral au cours des 60 prochaines années va causer la perte de 25 % des résidences situées dans une zone de 500 mètres de largeur le long de certaines côtes et autour des Grands Lacs. Annuellement, 1 500 maisons seront perdues en moyenne, et le coût des dommages s'élèvera à 530 M\$ US⁴.



Effets combinés de sapements et de mouvements de masse au pied d'une maison sur la Côte-Nord.

1 Dubois, J.-M., Bernatchez, P., Bouchard, J.-D., Daigneault, B., Cayer, D., Dugas, S., 2005, *Évaluation du risque d'érosion du littoral de la Côte-Nord du Saint-Laurent pour la période de 1996-2003*, Conférence régionale des élus, 291 pages, annexes, p. 54.

2 Ibid., p. 7



Érosion menaçant la base du talus de la route 138. Les ouvrages existants d'enrochement ont leurs limites comme solution, surtout dans le contexte des changements climatiques.

bâtiments et des infrastructures des villages côtiers se localisent à moins de 500 mètres des rives. L'érosion menace ainsi plusieurs résidences et des kilomètres de tronçons routiers nationaux et locaux sur un horizon de 25 ans.

Une entente spécifique sur l'érosion du littoral pour la Côte-Nord

En mars 2000, devant l'ampleur du phénomène dans la région, six ministères du gouvernement du Québec concluaient, avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord, une entente spécifique dans le but de dresser un portrait de la situation et de proposer des solutions.

L'étude réalisée par une équipe pluridisciplinaire dans le cadre de cette entente spécifique comprend une caractérisation des côtes, un portrait de l'évolution côtière et un plan de gestion préliminaire du littoral comportant une proposition de zonage du risque d'érosion. Une vidéographie aérienne géoréférencée de tout le littoral de la Côte-Nord a permis de décrire et de caractériser la zone côtière. Quant au portrait de l'évolution côtière pour chaque secteur, il a été réalisé grâce à l'implantation, dès 2000, d'un réseau de

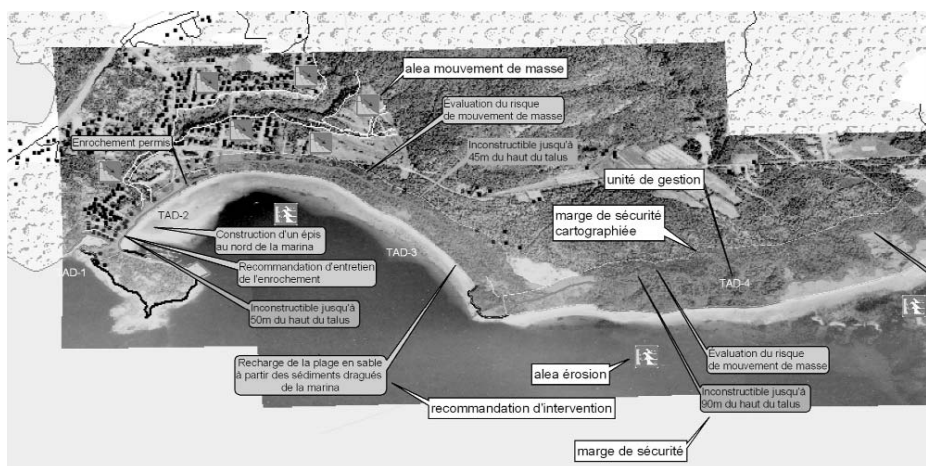
station de suivi constitué de plus de 1 200 bornes (géoréférencées), entre les localités de Tadoussac et de Blanc-Sablon, et à l'analyse des photographies aériennes de 1931, de 1965 et de 1996. En ce qui a trait à la largeur des zones proposées, elle a été déterminée en fonction des caractéristiques physiques du secteur, du taux de recul observé et de l'horizon de planification choisi, soit 30 ans.

Le rôle des municipalités et des MRC

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme³ ainsi que la Loi sur la sécurité civile⁴ confient aux municipalités et MRC des responsabilités en matière d'identification et de gestion des risques d'origine naturelle. De plus, les orientations du gouvernement en matière d'aménage-

Près d'une douzaine de municipalités ont amorcé l'exercice de modification de leur réglementation d'urbanisme pour tenir compte des risques d'érosion sur leur territoire.

ment contiennent l'exigence pour les MRC de contribuer à la santé, la sécurité et au bien-être publics par un contrôle adéquat des usages dans les zones de contrainte naturelles. C'est dans ce contexte que les MRC sont appelées à intégrer à leur schéma d'aménagement et de développement la cartographie des zones à risque d'érosion des berges et à prévoir, dans leur document complémentaire, des normes pour régir l'utilisation du sol dans lesdites zones. Forts des recommandations des experts mandatés par le gouvernement, les chargés de projets des ministères impliqués ont donc élaboré une proposition de cadre



Extrait d'une carte de zonage du risque de première génération – Secteur Tadoussac.

3 L.R.Q., c. A-19.1

4 L.R.Q., c. S-2.3

normatif devant servir à guider les aménagistes des MRC de la Côte-Nord dans l'élaboration d'une réglementation régionale. Ce document présente les normes minimales que devrait comporter un règlement pour régir l'utilisation du sol dans les zones d'érosion. Il est notamment proposé dans le cadre normatif :

- d'interdire la construction, l'agrandissement, la reconstruction ou le remplacement d'un bâtiment principal;
- de permettre l'érection d'un bâtiment ou d'une construction accessoire;
- de ne permettre que les travaux et ouvrages de protection ou de stabilisation de berges recommandés dans l'étude du comité d'experts.

Un partenariat à poursuivre

Les interventions en vue d'une meilleure gestion du littoral ont donné lieu à un partenariat entre le monde municipal et le gouvernement. Ce dernier a produit les données de base en vue de la réalisation des cartes de zonage du risque d'érosion. Une cartographie précise et fiable est essentielle à la mise en œuvre des règlements pour régir l'utilisation du sol dans les zones de contraintes naturelles par les officiers municipaux. Le gouvernement a également assisté les municipalités et

MRC dans l'élaboration de cadres réglementaires et dans la réalisation de plans locaux de gestion du littoral, lesquels comprennent les mesures à mettre en place (prévention, adaptation et retrait) en vue d'assurer une meilleure gestion de la zone littorale dans un souci de cohérence des interventions. En effet, il est nécessaire pour les municipalités ou les MRC (selon l'échelle de planification choisie) de se doter d'une planification d'ensemble, afin d'éviter les interventions ponctuelles sur le littoral. Le plus souvent, celles-ci interfèrent dans la dynamique sédimentaire et créent des impacts indésirables dans des secteurs adjacents.

À ce jour, deux MRC de la région administrative de la Côte-Nord (la MRC de Sept-Rivières et la MRC de Manicouagan) se sont dotées de règlement de contrôle intérimaire pour contrôler l'utilisation du sol dans les zones à risque d'érosion dans le cadre du processus de révision de leur schéma d'aménagement et de développement. Dans les MRC riveraines qui n'ont pas procédé à l'adoption d'un tel règlement, près d'une douzaine de municipalités ont amorcé l'exercice de modification de leur réglementation d'urbanisme pour tenir compte des risques d'érosion sur leur territoire. La municipalité des Escoumins dans la MRC de La Haute-Côte-Nord a complété la démarche.

Compte tenu des impacts appréhendés sur les valeurs foncières, des contraintes au développement et du mécontentement des riverains, les autorités locales ont longtemps été hésitantes à imposer des normes de contrôle de l'utilisation du sol. Cependant, celles-ci sont de plus en plus sensibilisées aux responsabilités qui leur incombent en matière de sécurité civile et ainsi davantage disposées à se doter d'un cadre réglementaire adéquat. Il est donc permis de penser qu'à court terme l'utilisation du sol dans les zones d'érosion sera contrôlée sur tout le territoire et que le partenariat milieu/gouvernement dans la réalisation d'outils de gestion littorale se poursuivra.



L'implantation d'épis sur la plage permet, dans certaines circonstances, de capter le sable en transit et ainsi de protéger la base du talus de l'action des vagues.

Managing coastline erosion in Quebec's Côte-Nord region : Working toward a joint approach

Coastal erosion is a global problem that appears to be intensifying as climate change issues escalate. The problem is affecting more and more shorelines and its socioeconomic impacts will eventually be such that traditional measures will cease to represent a sustainable solution. An integrated, shared management approach of coastal areas is now required. Municipalities and local government entities, because of the land use planning responsibilities they hold, have a vital role to play in this regard.

5 Ibid, p. 9

6 The H. John Heinz III Center for Science, Economics and the Environment, 2000, *Evaluation of Hazards*. Préparé pour le Federal Emergency Management Agency, États-Unis. [En ligne] : <http://www.fema.gov/nwz00/erosion.shtml>

Les responsabilités dans la prévention des inondations¹

Nathalie Bleau, doctorante et chargée de cours à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.
Recherche portant sur l'apprentissage collectif, le retour d'expérience et la prévention des inondations.

Les inondations répétitives soulèvent une question quant à la responsabilité devant être imputée aux individus, à la collectivité, aux élus et responsables municipaux et régionaux, ainsi qu'à l'État. S'il semble indiscutable que les erreurs humaines ne peuvent à elles seules expliquer le caractère grave des faits, le discours sur la gestion du risque d'inondations positionne actuellement les responsabilités humaines au sein du débat.

Mais qu'entend-on par « responsabilité humaine » ? Ce terme, tout comme celui de « culture du risque », renvoie au fait que ce n'est pas tant du côté de l'aléa pouvant éventuellement générer des pertes et causer des dommages, qu'il faut explorer pour trouver des solutions aux problèmes d'inondations. C'est plutôt principalement par une transformation au niveau social que nous pouvons aspirer à une réduction des impacts tant sociaux qu'environnementaux ou économiques de ces phénomènes.

La définition de la responsabilité peut être différente selon les acteurs. Cependant elle part toujours d'une même base : c'est l'engagement d'une entité (personne ou organisation) de répondre de ses gestes relativement au rôle et aux fonctions dont elle doit se charger et d'en accepter toutes les répercussions². À partir de cela, on peut donc comprendre qu'elle est aussi différente, parce qu'elle passe par des filtres, des grilles de référence différentes. Ainsi, le riverain victime d'une inondation ne perçoit pas le phénomène de la même façon que le chef du service d'urgence, que le maire ou le directeur d'urbanisme, pas plus que la gestion du phénomène d'ailleurs (prévention-alerte-intervention-rétablissement). Il ne s'attribue pas, par conséquent, les mêmes responsabilités. Et, à ces perceptions diverses, sont associés une infinité de comportements tout aussi diversifiés. Une perception d'injustice du phénomène pourrait par exemple engendrer un comportement d'affrontement – « *Je ne suis pas responsable des dégâts ; la municipalité n'avait qu'à...* ». Une perception de mauvaise com-

préhension du phénomène pourrait provoquer un désir/souhait/soif de plus grande communication ou collaboration – « *Si j'avais su... j'aurais effectué tels ou tels travaux ... Si mon avis avait été sollicité... j'aurais proposé telle solution.* »

Une définition claire de la responsabilité de chacun des acteurs laisse supposer que des responsabilités et sanctions pourraient être appliquées aux acteurs négligents, imprudents ou inconscients. Mais voilà, bien que la responsabilité de chacun semble être claire lorsque définie par la loi ou par des normes acceptées collectivement (le sont-elles vraiment?), dans la réalité rien n'est tout à fait noir ou tout à fait blanc. Par exemple, voici ce qu'il est possible de lire dans les articles 6, 7 et 104 de la Loi 173³ (Loi sur la sécurité civile, L.R.Q., c. S-2.3) :

« L'article 6 met en garde les personnes qui s'installent dans un lieu reconnu pour le risque de sinistre majeur ou mineur qu'il présente. Les citoyens et les entreprises qui s'y établissent, sans respecter les contraintes associées à l'occupation du sol, sont alors présumés en accepter les risques et doivent en assumer les conséquences possibles, dont celle de ne pas être admissibles à l'aide financière du gouvernement du Québec en cas de sinistre (art. 104). De plus, la municipalité doit refuser la délivrance d'un permis dans ce lieu si l'occupation du sol est notoirement soumise à des contraintes particulières qui ne sont pas déjà prévues dans sa réglementation. La municipalité dispose d'un délai de six mois à compter de la demande de permis pour adapter sa réglementation afin de lui permettre d'imposer ces nouvelles contraintes lorsqu'elle l'estime nécessaire pour la protection des personnes ou des biens (art. 7) »⁴.

La même Loi prévoit aussi que les citoyens doivent être prévoyants et prudents relativement au risque de sinistre (majeur ou mineur) existant dans leur

1 Cet article est tiré d'une recherche doctorale en cours dont le sujet est l'apprentissage collectif en matière de prévention des inondations. Le terrain d'étude comprend quelques municipalités traversées par la rivière l'Assomption, qui sont affectées par des inondations printanières récurrentes.

2 Ici les responsabilités évoquées sont celles du temps présent, car il y a la question des responsabilités passées (sommes-nous responsables des actes commis par nos ancêtres plus ou moins éloignés ?), et celles des responsabilités futures auxquelles renvoient des concepts tels le développement durable ou la Charte des responsabilités humaines.

3 En vigueur depuis le 20 décembre 2001

4 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (MSP), 2002, *La sécurité civile : une responsabilité à partagée* (Présentation et synthèse de la Loi sur la sécurité civile), 33 p.

environnement. La prévoyance est un comportement par rapport à soi-même qui a pour objectif de diminuer les impacts d'un sinistre, tel celui d'un citoyen qui est préparé à affronter un événement dès le début et par des mesures/méthodes qui sont siennes. La prudence est un comportement par rapport aux autres qui a pour objectif de diminuer la probabilité (donc le risque) ou les impacts d'un sinistre.

Le fait d'être construit en zone inondable semble déjà être en soi imprévoyant et imprudent selon cette loi, et selon les principes actuels⁵. Supposons tout de même un cas où une maison est construite en zone inondable depuis un certain temps⁶. Le fait d'aménager une chambre au sous-sol, ou le simple fait de parachever le sous-sol, représente-t-il un geste imprévoyant et imprudent ? Pour le propriétaire de cette maison, il est possible que les bénéfices retirés de cet aménagement soient substantiels par rapport au risque encouru, alors que l'évaluateur en indemnisation (mandaté par le gouvernement) pourrait juger cet aménagement comme étant un geste irréfléchi et négligeant étant donné le risque d'être inondé.

On peut questionner l'interprétation pouvant être faite de l'article 6 de loi 173. Que veut réellement dire s'installer dans un secteur à risque sans tenir compte de ce risque ni des contraintes qui peuvent en résulter ? Est-ce que le fait même de s'installer dans un secteur à risque présume que l'individu ne tienne pas compte dudit risque ? Est-ce que le fait de s'installer dans un secteur à risque, sans technique de construction adaptée, mais en se procurant un système de protection individuel contre les inondations, du genre « structure tubulaire à l'air ou à l'eau » présume que cet individu s'installe sans respecter le risque ?

L'adage dit que nul ne doit ignorer la loi. Ceci nous amène à nous questionner sur les efforts qui sont consacrés par les différentes autorités en place pour faire connaître cette loi. Cela fait partie d'un des

**Au-delà des autorités locales et régionales, est-ce que d'autres acteurs sont susceptibles d'avertir un nouveau propriétaire de ses responsabilités ?
L'assureur, le notaire, l'arpenteur-géomètre, l'agent immobilier, etc. ?**

objectifs de la dite loi : « Les autorités locales et régionales doivent contribuer à l'information des citoyens afin de les associer à l'atteinte des objectifs de la présente loi, notamment par la diffusion de conseils sur les mesures de protection qu'ils peuvent prendre en raison des risques de sinistre majeur ou mineur présents dans leur environnement, par leur participation à des comités ou sessions d'information organisés de concert avec des entreprises ou des citoyens et par la diffusion des mesures de protection mises en place par les autorités responsables de la sécurité civile »⁷. Les MRC et les municipalités locales sont donc obligées d'informer un individu qui vient se renseigner auprès d'elles relativement aux risques présents sur son territoire, mais de façon générale, elles ne s'assurent pas que chaque individu soit conscient et connaisse ces risques. Souvent, faute de moyens, les administrations régionales et

municipales font payer les documents d'information, ce qui peut être rebutant pour certains, et n'ont pas non plus les ressources financières et humaines pour élaborer, organiser et animer des sessions de formation.

Et au-delà des autorités locales et régionales, est-ce que d'autres acteurs sont susceptibles d'avertir un nouveau propriétaire de ses responsabilités ? L'assureur, le notaire, l'arpenteur-géomètre, l'agent immobilier, etc. ? Les réponses à cette question ne sont pas très claires.

Concernant les responsabilités de l'assureur, dans le cas présent⁸, elles sont inexistantes. Actuellement, au Québec, les pertes et préjudices matériels résultant d'une inondation sont retranchés de l'ensemble des contrats d'assurance habitation. La notion de l'assurance s'organise autour du dédommagement financier provenant des pertes occasionnées par un événement imprévisible survenant de façon soudaine et accidentelle. Or, l'inondation due à des crues printanières constitue un phénomène récurrent et prévisible.

5 Ce qui n'a pas toujours été le cas, et ce qui signifie que la définition de responsabilité, en plus d'être variable selon les valeurs et la culture des acteurs, est aussi variable dans le temps.

6 Comme c'est le cas dans la plupart des municipalités traversées par un cours d'eau au Québec.

7 Loi sur la Sécurité civile, L.R.Q. c. S-2.3, a.55

8 C'est-à-dire, dans le cadre de la présente recherche, quelques municipalités affectées par des inondations printanières récurrentes.

Le notaire peut informer un nouveau propriétaire des risques, surtout s'il les connaît (par exemple, parce qu'il habite dans la région depuis un certain temps), mais n'a pas la responsabilité de faire toutes les recherches en ce sens. Lors d'un transfert de propriété (vente, succession, etc.) le contrat (titres de propriété) est déposé au Bureau d'enregistrement puis au Bureau de la publicité des droits réels, et c'est là que l'état du risque peut être mentionné, mais ce n'est pas toujours le cas.

Pour sa part, l'arpenteur-géomètre a l'entière responsabilité de vérifier la présence de zone inondable sur un lot, auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, si pour des raisons de permis ou d'hypothèque, la municipalité ou l'institution financière demande un certificat de localisation à un propriétaire, ou si un propriétaire en fait lui-même la demande. Toutefois, ici encore, lorsqu'il est question de responsabilité relativement à un risque d'inondation, un flou subsiste. S'il s'agit d'inondation en eau libre, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune possède l'information nécessaire pour la majorité des cours d'eau du Québec, grâce à la Convention Canada-Québec relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation. Cependant, lorsqu'il est question de risque d'inondations par embâcle, nous tombons dans une sorte de zone grise⁹.

Quant au courtier ou à l'agent immobilier, en conformité avec la Loi sur le Courtage immobilier (L.R.Q. c. C-73.1) et selon les règles de déontologie de l'Association des courtiers et agents immobiliers du Québec (ACAIQ), il doit s'assurer que l'information qui est transmise aux consommateurs est exacte et il doit être apte à prouver l'exactitude de ces renseignements. Par cela le législateur a voulu faire en sorte que les courtiers et les agents vérifient sérieusement toutes les données importantes pouvant altérer une transaction immobilière. Toutefois, la « zone grise » qui existe pour l'arpenteur-géomètre affecte tout autant les conditions de responsabilité du courtier ou de l'agent immobilier.

Également, on peut se demander pourquoi un individu est apte à obtenir un permis de construire dans une zone à risque, alors que l'autorité municipale en tant qu'autorité réglementaire compétente a « le devoir de refuser la délivrance d'un permis dans un lieu où l'occupation du sol est notoirement soumise à des contraintes particulières »¹⁰. C'est là qu'entrent en jeu des questions qui dépassent celle de la responsabilité du citoyen, et qui vont au-delà de l'acceptation du risque. Il s'agit de considérations financières : le développement économique local, l'assiette fiscale municipale, la revitalisation des vieux secteurs, etc.

The role of shoreline residents in flood prevention

In cases of repeat flooding, what are the respective roles and responsibilities of homeowners, communities, elected officials and municipal, regional and federal authorities? Although it seems unthinkable that human error is the sole factor involved, the debate over risk management in flood-prone areas currently puts individual accountability front and centre.

⁹ Dans ces cas, les municipalités touchées ne sont pas, en principe, chapeautées par les normes de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. Celle-ci stipule simplement que dans les zones inondables par embâcle à risque élevé, c'est-à-dire, les secteurs où l'on peut retrouver des glaces en mouvement, le cadre réglementaire devrait correspondre aux normes applicables aux plaines inondables de grand courant (récurrence 0-20 ans). Alors que dans les zones inondables par embâcle à risque modéré, c'est-à-dire, les secteurs qui ne sont affectés que par des rehaussements du niveau d'eau, sans mouvement de glace, le cadre réglementaire devrait correspondre aux normes applicables aux plaines inondables de faible courant (récurrence 20-100 ans). Il résulte pour l'arpenteur-géomètre une difficulté certaine, voire même l'impossibilité de déterminer s'il y a risque d'inondation ou non pour certains lots car cela dépend en grande partie de la cartographie de ce type de risque qui est faite et mise à jour par la municipalité.

¹⁰ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (MSP), 2002, La sécurité civile : une responsabilité à partagée (Des questions et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile), 19 p.

L'écologie urbaine contre les catastrophes naturelles

Francis Dupont, étudiant en géomatique appliquée à l'environnement.

L'auteur s'intéresse à l'application et au développement de la géomatique en écologie urbaine.

Afin de prévenir et réduire les impacts occasionnés par les catastrophes naturelles en milieu urbain, l'auteur propose d'appliquer les principes de l'écologie urbaine. Il démontre l'intérêt de considérer l'écologie urbaine dans un plan de reconstruction d'une ville ou quartier et présente l'application des principes de l'écologie urbaine dans un contexte post-catastrophe.

Soyons réalistes, exigeons l'impossible!

Les catastrophes naturelles affectent les milieux urbanisés. On pense au déluge du Saguenay, au verglas à Montréal et en périphérie, aux inondations à Haïti et, plus récemment, à l'ouragan Katrina à la Nouvelle-Orléans. Comment se reconstruit la ville après la catastrophe? Rendre le milieu fonctionnel le plus rapidement possible sans pour autant enfreindre les exigences du développement durable, voilà le véritable défi. L'approche de l'écologie urbaine peut aider à prévenir et réduire les impacts occasionnés par les catastrophes naturelles en milieu urbain,

C'est la combinaison judicieuse de trois axes, le social, l'environnement et l'économie qui fait l'écologie urbaine.

En premier lieu, l'aspect social englobe la qualité de vie dans toute son ampleur. À cet égard, l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise¹ constate que : « la qualité de vie est associée dans les esprits à la proximité et à l'environnement immédiat ». La réintégration de la nature dans la ville améliore indubitablement la qualité de vie d'une population, et cela devient encore plus significatif lorsque vient le temps de reconstruire un quartier après un désastre naturel.

En second lieu, l'aspect environnemental de l'écologie urbaine renvoie à la biodiversité urbaine en ce qu'elle augmente la résilience de l'écosystème aux événements perturbateurs en tendant à stabiliser cet écosystème. Cela a pour effet d'en augmenter la résistance, car la réponse de la végétation est différente selon la nature de la perturbation. Il y a davantage de chance que l'environnement urbain revienne à son état initial plus aisément. La stabilité en matière environnementale sécurise les gens. Il importe en effet, lorsqu'une région est frappée par une catastrophe naturelle, de retrouver peu à peu le paysage affecté.

En troisième lieu, l'aspect économique de l'écologie urbaine n'est pas à négliger. Les catastrophes naturelles affectent l'économie si rien n'est fait pour les atténuer. À titre d'exemple, l'ouragan Katrina de 2005 a causé quelque 82 milliards de dollars US de dommage selon les estimations. La réintroduction des milieux humides a été reconnue comme une façon de protéger la Nouvelle-Orléans et d'atténuer les dommages causés par des tempêtes violentes. Dans un autre ordre d'idée, les espaces verts sont autant de lieux de détente appréciés de la population. Les propriétés situées à proximité ont habituellement tendance à valoir plus cher que leurs équivalents ailleurs dans la ville. L'écologie urbaine n'est donc pas un frein à l'économie, mais permet à celle-ci de se redéfinir et d'établir les bases d'un nouveau marché fondé sur la pérennité plutôt que sur de quelconques effets de mode.

Deux exemples

La géomatique est l'outil par excellence pour établir un plan de développement intégrant l'écologie urbaine). À l'aide d'un tel système, il est possible d'établir les relations entre diverses variables, par exemple anthropiques, environnementales ou économiques, et de les représenter graphiquement à l'aide de cartes. À ce sujet, un projet de gestion des inondations du fleuve Mékong a été réalisé par le CARTEL en 2004². En utilisant un SIG, les chercheurs ont su identifier les zones à risques, les sites sécuritaires, les infrastructures affectées et les routes d'évacuation, pour ne nommer que ces données, afin de prévenir les débordements annuels du fleuve et de mieux gérer d'éventuelles crises.

La création d'un plan de reconstruction intégrant les toits verts ou l'agriculture urbaine est une manière efficace d'appliquer l'écologie urbaine. Ces deux types de végétalisation créent des zones de rétention d'eau réduisant les volumes d'eau devant transiter par les réseaux d'égout pluvial. Dans le cas d'une agglomération importante comme l'est de la ville de Montréal, le bénéfice de tels aménagements est connu bien qu'encore peu valorisé. Il en résulte que la majorité des eaux pluviales se retrouvent à l'usine de traitement des eaux usées. Cela augmente les coûts de traitement, ainsi que les rejets possibles dans le fleuve Saint-Laurent en cas d'apport exceptionnel en eaux usées à traiter. Les toits verts abaissent sensiblement la température des

¹ Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, www.qualitedevie.org, mars 2006.

² Aubé, Guy, *Système de préparation et d'intervention d'urgence dans le bassin du fleuve Mékong : développement d'un modèle conceptuel de données appliqué à la sécurité et à la santé publique lors d'inondations (Kandal, Cambodge)*, mémoire de maîtrise, Département de géomatique appliquée, Université de Sherbrooke, 114 p.



Toit vert sur un bâtiment de l'aéroport international Schiphol, à Amsterdam.

îlots thermiques résultant de l'absence de végétation et ils contribuent à réduire les épisodes de smog en période estivale. Les plantes installées sur les toits filtrent l'air en retenant les particules atmosphériques, absorbent du CO₂ et augmentent l'albédo des toits.

Si l'écologie urbaine ne date pas d'hier, elle n'en est pas pour autant intégrée *de facto* dans la planification urbaine, que celle-ci s'adresse à des quartiers neufs ou à des quartiers ou villes à reconstruire. Si les bénéfices sociaux et environnementaux de l'écologie sont connus, il semble bien que ceux associés à l'économie constituent encore un frein malheureusement bien réel. Il y a fort à parier que, comme ce fut le cas en matière de recyclage, l'écologie urbaine deviendra un "réflexe" lorsque seront démontrés clairement les bénéfices économiques associés à de telles pratiques.

Lectures complémentaires

CHANG, Hye-jung, HARGROVE, Ryan, LONG, Yi-xiang, OSBORNE, Dennis J., "Reconstruction after the 2004 tsunami: ecological and cultural considerations from case studies", *Landscape and Ecological Engineering*, vol. 2, numéro 1, 2006, 41-51.

LYONS, J.R., "Urban ecosystem management: bringing science and policy together", *Urban Ecosystems*, volume 1, numéro 1, 1997, 77-83.

YOUNG, R. F., WOLF, S. A., "Goal attainment in urban ecology research: A bibliometric review 1975-2004", *Urban Ecosystems*, volume 9, numéro 3, 2006, 179-193.

ALBERTI, Marina, et al, "Integrating Humans into Ecology: Opportunities and Challenges for Studying Urban Ecosystems", *BioScience*, volume 53, numéro 12, 2003, 1169-1179.

Urban ecology to mitigate natural disasters

The author proposes applying the principles of urban ecology to mitigate and ward off the impacts of natural disasters in urban areas. He outlines the advantages of integrating urban ecology into local reconstruction plans and explains how these principles can be applied in a post-disaster context.

L'Agenda 21 de Baie-Saint-Paul

Diane Lemire, urbaniste et Luce Ann Tremblay

Madame Lemire est directrice du Service d'urbanisme, patrimoine et culture à Baie-Saint-Paul.

Luce-Ann Tremblay est chargée de communication et planification stratégique à Baie-Saint-Paul. Elle a été chargée du projet Agenda 21.

Baie-Saint-Paul est devenue la première municipalité du Québec à se doter d'un Agenda 21 local, un outil qui lui permet de planifier son développement en visant l'amélioration des aspects humains et matériels de sa communauté.

Le projet d'élaborer un Agenda local 21 découle du Sommet économique de Baie-Saint-Paul tenu en 2003. Le projet s'imposait comme prioritaire, puisqu'il chapeautait et orientait le développement des autres projets du Sommet, comme la réalisation d'un plan de développement touristique, la protection et la mise en valeur des paysages, la réalisation d'une salle socioculturelle et de congrès, la création d'une zone industrielle ou l'amélioration de l'accessibilité routière de la ville.

L'outil de l'Agenda 21 (ou A21) local est apparu comme le mieux adapté, parce qu'il permet l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan stratégique à long terme, capable de répondre aux réalités locales en ce qui a trait au développement durable d'un territoire. La particularité de l'Agenda 21 est d'associer les dimensions sociale, environnementale et économique, pour brosser un tableau global de l'état de la durabilité du territoire en plaçant l'humain au cœur de la démarche.

La méthodologie utilisée est celle recommandée par le Réseau des agences régionales de l'énergie et de l'environnement (R.A.R.E.) qui comporte cinq étapes: préparation, diagnostic, élaboration d'une vision et de la politique, élaboration d'un plan d'action, mise en oeuvre et suivi des actions.

La démarche

L'engagement public des élus fut le point de départ et la première étape menant à la réalisation de l'A21. Un article publié dans le journal municipal en mai 2005 apprenait aux citoyens que le Comité de suivi du Sommet économique de Baie-Saint-Paul constituait désormais le comité de la politique du développement durable, élargi à 16 membres afin de permettre la représentativité des secteurs économique, social et environnemental. La présidence fut confiée au maire. Le comité était supporté par le directeur général de Baie-Saint-Paul, un élu et une chargée de projet.

C'est cette dernière qui a réalisé le *Diagnostic de l'état de durabilité du territoire de Baie-Saint-Paul*, en collaboration avec tous les services de la Ville. Ce document présentait les problématiques et enjeux auxquels la collectivité devrait s'attaquer pour répondre aux défis que pose le développement durable. Puis, le diagnostic a été partagé

avec la population locale à travers six (6) assemblées tenues en novembre et décembre 2005.

Le plan d'action¹

Pour élaborer la vision, les participants aux assemblées ont été invités à imaginer une ville idéale, Baie-Saint-Paul dans 15 ans. Le comité A 21 a emprunté la formule de la *Fantaisie guidée* proposée par le Réseau québécois des villes et villages en santé comme point de départ d'une planification stratégique. Cette activité ludique est un outil extraordinaire qui amène les gens à s'exprimer librement sur leur conception d'une ville idéale. L'exercice s'est également déroulé avec deux groupes de jeunes âgés de 12 à 17 ans. Les thématiques et enjeux étaient débattus par les participants qui suggéraient des pistes de solutions pour améliorer la situation. Une semaine après les consultations, les comptes rendus étaient accessibles sur le site WEB de la Ville, s'ajoutant ainsi au diagnostic.

Le Service d'urbanisme, patrimoine et culture de la Ville de Baie-Saint-Paul, a déjà entamé le processus de mise en oeuvre de plusieurs actions concrètes découlant de ce plan.

L'étape de la rédaction du plan d'action avec la vision de l'A21 a été réalisée à partir des suggestions et pistes d'action proposées par les citoyens lors des consultations publiques.

Le plan d'action de l'A21, incluant la vision et les orientations, tout comme le diagnostic, a fait l'objet de consultations internes auprès des cadres de la Ville qui auront à l'appliquer. Il est à noter qu'un grand nombre d'actions de l'A21 relèveront directement du Service d'urbanisme et pourront être incluses au plan d'urbanisme lors de sa révision prochaine.

Par la suite, l'A21 a été présenté lors d'une consultation publique au mois de juin 2006, puis a été adopté par le

1 La version complète du plan d'action est disponible sur le site WEB de Baie-Saint-Paul à l'adresse suivante <http://www.baiestpaul.com/polidev.php>

Coup d'oeil municipal

Conseil de Ville. Il a fait l'objet d'une publication officielle de la Ville et a été acheminé dans tous les foyers de la collectivité en octobre 2006. L'A21 constitue le plan stratégique de développement durable de Baie-Saint-Paul. Une quarantaine d'indicateurs permettront d'en faire le suivi et d'évaluer les résultats des actions mises en œuvre.

Du pain sur la planche pour le Service d'urbanisme

Le Service d'urbanisme, patrimoine et culture de la Ville de Baie-Saint-Paul, a déjà entamé le processus de mise en œuvre de plusieurs actions concrètes découlant de ce plan. Par exemple, un comité formé de fonctionnaires, de membres du CCU et d'intervenants du milieu touristique s'est penché sur la problématique de la cohabitation des vocations résidentielle et touristique. Ce comité présentera, d'ici la fin de l'année 2006, des pistes de solutions concernant l'encadrement réglementaire et la taxation des résidences de touristes aux élus municipaux.

Sous la thématique « *Gestion environnementale intégrée* », le Service d'urbanisme finalise un code de l'arbre qui comprend trois volets :

- un document d'information et de sensibilisation qui sera distribué à tous les résidents ;
- la réglementation sur la plantation et l'abattage d'arbre principalement en zone urbaine et en zone de villégiature ;
- un programme de plantation par lequel la Ville distribuera environ 300 arbres aux résidents au printemps 2007.

Par ailleurs, le service d'urbanisme a procédé à des consultations publiques en juin 2006 concernant la protection de quatre unités de paysage. Ces consultations permettront la mise en place de nouvelles zones assujetties au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et ce, d'ici la fin de 2006. Ce même processus sera repris au cours de l'année 2007 pour au moins deux autres unités de paysage.

Plusieurs problématiques d'aménagement du centre-ville ont également été constatées. Cela a amené la direction générale et le Service d'urbanisme à mettre en place un comité de réflexion qui devra identifier les principaux enjeux (ex. requalification de certaines artères, améliorer la circulation et favoriser l'accès à divers usagers, etc.) De cela découlera un devis qui permettra de sélectionner une équipe pluridisciplinaire (urbaniste, ingénieur, architecte, designer, etc.). Le mandat de cette équipe sera de nous proposer des pistes de solutions intégrées à notre milieu.

Enfin, un règlement *Qualité de vie* est en cours de rédaction. Ce règlement vise à assurer la quiétude des citoyens. Par exemple, certains articles encadrent le déneigement, l'utilisation de l'eau potable, le colportage, les nuisances, etc.

Agenda 21 and Baie-Saint-Paul

Baie-Saint-Paul is the first municipality in Quebec to adopt a local Agenda 21 project, a tool that will help control its development by improving certain human and material aspects within the community. The project, one of the outcomes of an economic summit held in Baie-Saint-Paul in 2003, has been a priority for the municipality, given that it has underpinned and guided the development of other summit projects. These initiatives have included the execution of a tourism development plan, the protection and enhancement of local landscapes, the creation of a cultural centre and meeting hall, the creation of an industrial zone and the improvement of access by road to Baie-Saint-Paul.

LES PRIX DE L'INSTITUT DE DESIGN MONTRÉAL 10 ANS D'EXCELLENCE

IDM
Institut de Design Montréal

OUVERTURE DE LA PÉRIODE D'INSCRIPTION

Le concours *Les Prix de l'Institut de Design Montréal* vise à souligner l'excellence du design québécois et à démontrer que le design est créateur de richesse, améliore la qualité de vie et exprime l'identité culturelle d'une société.

Institut de Design Montréal
390, rue Saint-Paul Est
Marché Bonsecours (niveau 3)
Montréal (Québec) Canada H2Y 1H2

Téléphone : (514) 866-2436
Télécopieur : (514) 866-0881
Courrier électronique : idsm@idsm.qc.ca
Site Web : www.idsm.qc.ca

Tous les détails au www.infodesigncanada.com

DATE LIMITE

Vendredi 26 janvier 2007, à midi

PARTENAIRES PRINCIPAUX



Affaires municipales
et Régions
Québec

Avec la participation de :
• Ministère du Développement économique,
des Innovations et de l'Économie



Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

Une majorité de municipalités insatisfaites

Les trois-quarts des municipalités du Québec considèrent que la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles crée des inconvénients à leur développement socio-économique. C'est la conclusion d'une enquête effectuée par le professeur de géographie Clermont Dugas, de l'Université du Québec à Rimouski.

En raison de ses modalités d'application, la portée de la Loi dépasse largement le secteur agricole et affecte de nombreux aspects de la vie rurale, concernant des individus, des entreprises économiques et des organismes. Cette situation a motivé la réalisation d'une recherche financée par l'Université du Québec à Rimouski, afin d'évaluer les impacts démographiques et socio-économiques de la Loi.

« Les répondants ne remettent pas en cause la pertinence de la loi, mais la majorité d'entre eux considèrent qu'elle occasionne différents problèmes à la vie socio-économique de leur localité », explique Clermont Dugas

Un questionnaire a été expédié au maire de chacune des 393 municipalités qui ont une zone agricole, dans toutes les régions du Québec à l'extérieur de la plaine de Montréal. Le questionnaire portant sur les avantages, les inconvénients et l'application de la Loi a été rempli par le maire, le directeur général ou le responsable de l'urbanisme de 162 municipalités.

Pour 47 % des municipalités, l'application de la Loi a comme conséquences de leur laisser un périmètre d'urbanisation trop petit ou encore inadéquat pour leurs besoins actuels et futurs. La région de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent est la plus affectée par le problème avec 52 % des municipalités concernées. Mais quelle que soit la région, le problème est plus manifeste en milieu rural que dans les villes. Ces dernières, pour la plupart, estiment avoir suffisamment d'espace dans leur périmètre urbain pour faire face aux besoins durant de longues périodes, et elles portent un jugement plus favorable à la Loi.

Par contre, «en milieu rural, la Loi semble être un facteur d'exode», constate M. Dugas. Plus de la moitié des municipalités situées en milieu rural estiment que la Loi leur a fait perdre des résidences et des habitants.

À cause de la Loi, la rareté des terres à construire créerait une augmentation du prix dans 26 % des municipalités. Une très forte majorité de municipalités (89 %) trouvent la Loi trop contraignante en ce qui concerne la construction résidentielle et souhaitent son assouplissement, afin de pouvoir construire le long des routes de rangs et à la périphérie des villages sur les terres à faible potentiel agricole et dans les endroits recouverts par la friche ou la forêt.

Source : Université du Québec à Rimouski

Protection du territoire agricole

Approches innovatrices en Ontario

Wayne Caldwell, Ph.D., MCIP, RPP, professeur-chercheur à l'Université de Guelph.

Stew Hilts, Ph.D., chaire du département des Ressources terrestres à l'Université de Guelph et chaire du conseil d'administration du Ontario Farmland Trust. Nicolas Brunet et Marcelle Thibodeau, candidats à la maîtrise en aménagement et développement rural et chercheurs pour le Farmland Preservation Research Project.

Bien que l'importance de l'industrie agricole de l'Ontario soit généralement reconnue, l'engagement public et gouvernemental envers la protection du territoire agricole laisse à désirer. Par contre, certains développements récents démontrent un nouvel intérêt de la part du gouvernement ontarien et certains acteurs non-gouvernementaux envers cette problématique.

En Ontario, la perte du territoire agricole est généralement le résultat de la croissance urbaine et du développement résidentiel en milieu rural. Par exemple, dans les 30 prochaines années, nous nous attendons à ce que la population de la région de Toronto et de la pointe ouest du Lac Ontario (le « Golden Horseshoe ») augmente de 3,7 millions de personnes (Ministère du Renouvellement de l'Infrastructure Publique, 2005). En termes de croissance absolue, cette région arrive en deuxième place en Amérique du Nord. De plus, même si la majeure partie de cette croissance ne se fera pas en milieu rural, la création de lots résidentiels sur les terres agricoles de qualité a eu et continuera d'avoir des effets dévastateurs sur les communautés ainsi que sur les ressources agricoles (Caldwell, Weir and Thomson, 2003). Entre autre, cette situation entraîne des restrictions pour les agriculteurs, réduisant leur possibilité de modifier ou d'élargir leur exploitation en réponse aux changements de modes d'opération et de technologies.

Le système ontarien de protection du territoire agricole comprend des politiques qui datent de 1978 et de l'adoption des *Foodland Guidelines*. Les politiques provinciales font maintenant partie de la *Déclaration de principes provinciale*. Avec ce système, les municipalités doivent se conformer à ces politiques et parfois dépasser ces exigences. Ces politiques agissent en parallèle avec le système législatif en tant que guide pour les décisions au niveau municipal et provincial. La *déclaration de principes provinciale* et certaines lois, dont la nouvelle loi de 2005 sur la Ceinture de Verdre forment les principaux outils pour la protection du territoire agricole. Il est important de comprendre que ceux-ci sont distincts et, hiérarchiquement parlant, ne sont pas égaux dans leur influence décisionnelle. En effet, le système législatif prend le dessus s'il y a conflits ou problèmes d'interprétation entre les principes provinciaux et les lois.

Depuis 2004, le gouvernement ontarien a lancé trois projets d'importance capitale qui ont le pouvoir de modifier de façon marquée son système de protection du territoire agricole comme suit :

Révision complète de la Déclaration de principes provinciale

Au mois de mars 2005, une révision complète des politiques provinciales a été faite. Les changements législatifs exigent que les décisions visant les demandes d'aménagement assujetties à la nouvelle *Déclaration de principes provinciale* soient « conformes » aux nouvelles politiques. D'un point de vue agricole, voici les deux changements clés :

- La création de nouveaux lots sur les terres agricoles de qualité est interdite. La seule exception à cette règle est la construction d'une résidence en surplus de l'exploitation agricole, à condition qu'elle soit acquise par consolidation agricole, i.e. qu'elle s'intègre à la propriété en exploitation.
- Les terres agricoles de qualité seront protégées à long terme aux fins de l'agriculture. La croissance du milieu résidentiel sur les terres de haute qualité devra répondre à des critères rigoureux.

Loi de 2005 sur la ceinture de verdure (Février 2005)

Cette législation a pour but de protéger de la croissance urbaine environ un million d'acres dans la région ouest du lac Ontario, du Niagara à l'est de Toronto. Cette loi donne au gouvernement l'autorité d'établir un plan de ceinture verte qui contient les objectifs de protection de l'environnement et des terres agricoles de cette région. Ce plan comprend une carte de la ceinture verte et les politiques détaillées visant la protection du territoire agricole. Grâce à ce plan, la région protégée ne peut que grandir, et ce généralement par l'entremise de restrictions au développement et le zonage.

Bien que cette législation ait engendré plusieurs controverses, particulièrement avec les agriculteurs, ce projet a le potentiel d'affecter grandement l'aménagement de ce territoire. En l'absence de politiques spécifiques pour permettre à l'agriculture de s'adapter aux opportunités du milieu périurbain, certains doutent que l'agriculture demeurera l'activité principale dans cette région. Par contre, les agriculteurs sont préoccupés par la perte réelle et fictive d'équité et la viabilité de leur entreprise. Quoi qu'il en soit, ceci représente une initiative audacieuse de la part du gouvernement provincial.

Zones de croissance du développement urbain

En juin 2005, le projet de loi sur les zones de croissance a été adopté comme loi pour promouvoir la conservation du territoire agricole en Ontario. Le plan connexe comprend la Ceinture de verdure et le secteur géographique du « Golden Horseshoe ». Les plans de croissance, reconnus dans la loi sur les zones de croissance, comprennent :

- Les lieux et les modes de croissance (par exemple, se servir des prévisions démographiques, des répartitions de la population et de l'emploi, repérer les zones de croissance prioritaires et/ou émergentes, favoriser la densification urbaine et l'aménagement compact);
- une détermination de l'infrastructure nécessaire pour favoriser la croissance (par exemple, le renforcement des transports en commun et des autres modes de transport);
- la protection des ressources de grande valeur et la correspondance des décisions relatives à la croissance avec la protection des ressources vulnérables et importantes, et des terres agricoles.
- Des stratégies de croissance qui seraient développées par les municipalités en consultation avec la province.

Quoique le développement de la région du « *Golden Horseshoe* » soit déjà parmi l'un des plus denses en Amérique du Nord, la nouvelle législation promet d'augmenter cette densité et, par ce processus, de contribuer à réduire la demande de consommation du territoire agricole. Il y a cependant certaines préoccupations quant à la législation qui pourrait réorienter seulement en partie la croissance, ce qui aurait comme résultat d'accentuer les pressions causées par la croissance dans les régions où l'agriculture est un secteur dynamique, et plus particulièrement dans les régions très productives du sud et de l'ouest de la région du « *Golden Horseshoe* ».

Le Ontario Farmland Trust, une fiducie privée

Incorporé en 2004, le « *Ontario Farmland Trust* » a comme mandat la protection du territoire agricole au moyen de l'utilisation de servitudes (volontaires) afin de gérer l'utilisation des terres, et de recherches et de formations pour améliorer les politiques gouvernementales (Caldwell, Hilt et Thomson, 2004). Éventuellement, le « *Ontario Farmland Trust* » aura la capacité d'acquérir des terres. Pour le moment, l'agriculteur intéressé doit soit donner sa terre à la fiducie ou y instaurer une servitude qui sera gérée par l'organisme à perpétuité. Ensuite, la fiducie peut louer cette terre à d'autres agriculteurs et y en tirer des fonds. Le « *Ontario Farmland Trust* » est géré par un conseil d'administration composé principalement d'agriculteurs.

Tandis qu'aux États-Unis la protection des terrains agricoles par les fiducies foncières est courante, au Canada, c'est relativement rare. Bien que la superficie totale protégée par ce mécanisme sera probablement limitée, le rehaussement du profil de la protection des terrains agricoles, en particulier dans l'ombre urbaine, permettra aux générations à venir de continuer à en profiter. D'ailleurs, cette initiative peut être poursuivie, sans aide gouvernementale, par les membres de la communauté.

De plus, même si « *Ontario Farmland Trust* » peut faire une contribution importante et peut agir comme défenseur de la protection du territoire agricole, on reconnaît que l'organisation ne peut pas remplacer des politiques rigides au niveau provincial et local. « *Ontario Farmland Trust* » représente cependant une voix importante qui réunit sur cette question les points de vue des communautés de la conservation et de l'exploitation agricole.

Conclusion

Les initiatives de conservation des terrains agricoles sont confrontées à plusieurs défis. En Amérique du Nord, il y a le défi de l'abondance – les niveaux élevés de production d'aliments qui contribuent à la faiblesse des prix des marchandises. Liées à cette situation, il y a les différentes approches philosophiques sur le rôle du gouvernement dans la protection du territoire agricole comme intérêt public. La situation est d'autant plus compliquée par des questions financières et juridiques et par le fait que les terrains agricoles appartiennent à des milliers de fermiers et propriétaires fonciers ayant des aspirations particulières pour leur propriété.

En Ontario, le gouvernement provincial a pris des mesures radicales pour protéger les terrains agricoles. Le cadre politique provincial aide à l'avancement de la protection du territoire agricole à travers la province. Tandis que les nouvelles législations, comme la loi sur la ceinture de verdure et la loi sur les zones de croissance et leurs plans connexes, changeront radicalement le paysage rural et urbain dans plusieurs parties de la province, il reste à voir si les terrains protégés par ces lois demeureront en production agricole pour les générations à venir. Dans ce monde de politiques qui évoluent rapidement, « *Ontario Farmland Trust* » est une initiative privée qui offre de nouvelles possibilités pour la protection du territoire agricole.

Références

- Caldwell, W., C. Dodds-Weir and S. Thomson. 2003. Rural Non-Farm Development and the Future of Ontario Agriculture. *Ontario Planning Journal*. Volume 18(6).
- Caldwell, W., S. Hilt and S. Thomson. 2004. "Farmland Preservation and Land Trusts: New Options for Ontario." *Ontario Planning Journal*. Volume 19(1).
- Ministère des Affaires municipales et du Logement. 2005. *Déclaration de principes provinciale*. <http://www.mah.gov.on.ca>
- Ministère des Affaires municipales et du Logement. 2005. *Ceinture de Verdure*. <http://www.mah.gov.on.ca>
- Ministère du Renouvellement de l'Infrastructure publique. 2005. *Places to Grow - The Greater Golden Horseshoe*. www.pir.gov.on.ca/userfiles/HTML/cma_4_40902_1.html

Innovative Approaches to Protecting Farmland in Ontario

There are many challenges facing farmland conservation initiatives. In North America, for instance, there is the challenge of abundance – namely high food production levels that contribute to lower market prices. In Ontario, the provincial government has taken radical steps to protect farmland. While new legislation, such as the Greenbelt Act and the Proposed Places to Grow Act, and related plans will have a dramatic impact on rural and urban areas throughout the province, it remains to be seen whether the land covered by these laws will continue to be used for agriculture in the generations to come. In this world of rapidly changing policies, the Ontario Farmland Trust is a private initiative that offers new opportunities for farmland protection.

Entre terre et mer

La gare multimodale d'Auckland, Nouvelle-Zélande

Marie-Hélène Poirier, B.A. en sociologie, M.Urb.



De l'autre côté du monde, où l'hiver sévit durant les mois de juin, juillet et août et que les vacances d'été se trouvent durant la période des fêtes, on travaille actuellement très fort à la réalisation du plus gros projet de revitalisation urbaine jamais entamé en Nouvelle-Zélande.

Auckland n'est pas la capitale, mais plutôt le centre économique de l'île Nord et, par la même occasion, la plus grande ville du pays. La partie centrale de la zone urbaine occupe un isthme¹ étroit entre l'Océan Pacifique et la Mer de Tasmanie.

Le projet de revitalisation qui anime les citoyens de la ville d'Auckland est de grande ampleur. Situé en plein cœur du centre de la ville, sa superficie est de 5,2 hectares. Son calendrier de planification s'échelonne sur une période de plus de dix ans. Nous en sommes maintenant à l'an trois du nouveau quartier Britomart.

Tel que nous le faisons au Québec, avec notamment le quartier international et le quartier des spectacles, les Aucklanders désiraient renforcer le pouvoir d'attraction des lieux en misant sur la spécificité du secteur qui pourra bénéficier, grâce à ce projet, d'une véritable cure de rajeunissement.

LES IDÉES DIRECTRICES À L'ORIGINE DU QUARTIER BRITOMART

La rencontre de deux puissances

Le projet était initialement très conceptuel. Le premier objectif était de prévoir la réunion de deux entités distinctes : le centre de la ville et la promenade portuaire. Le *Central Business District* représente, la force, la puissance, le cœur d'Auckland, un côté très masculin est d'ailleurs attribué au quartier. Le pendant féminin est sans doute la mer et son port qui est à l'origine du développement de la ville.

Une gare multimodale pour les Aucklanders

De manière à rassembler les citoyens vers ce nouveau lieu, le deuxième objectif à l'origine du projet était d'amener la gare de train directement au centre de la ville. La création d'une gare multimodale n'était au départ pas qu'une mince affaire. En effet, un bâtiment à haute valeur patrimoniale, le *Central*

Police Office, allait devenir le plus grand lieu d'interconnexion de la Nouvelle-Zélande. La rénovation du bâtiment est frappante. Tout le cachet a été préservé, la devanture est demeurée fidèle à son image d'antan pour laisser l'intérieur accueillir une des gares les plus modernes. De nombreux commerces de transit s'y trouvent de même que des bureaux spécialisés devraient s'installer d'ici peu au deuxième étage de la gare. De plus, une partie toute nouvelle a été ajoutée au bâtiment. On l'appelle la maison de verre. Elle se trouve sur la place publique, *Station Plaza*. La nouvelle place publique est agrémentée de lanternes au sol qui permettent de voir à l'intérieur de la gare de train. Les lanternes ont été conçues en forme de cônes tronqués. Pour ma part, j'aime penser que ces éléments du béton projetés rappellent la présence des nombreux volcans dans la ville. Une petite rue piétonne a également été aménagée. La rue *Teara Tahuhu*, fut ainsi nommée pour souligner l'importance de l'apport Maori à la ville d'Auckland de même que le *Takutai Square* qui représente la limite est du quartier.

Selon leurs destinations, les passagers ont maintenant la possibilité de réaliser plus aisément différents transferts grâce à la relocalisation du terminus d'autobus sur les lieux, de même que par la proximité du service de navette navale en direction des banlieues.

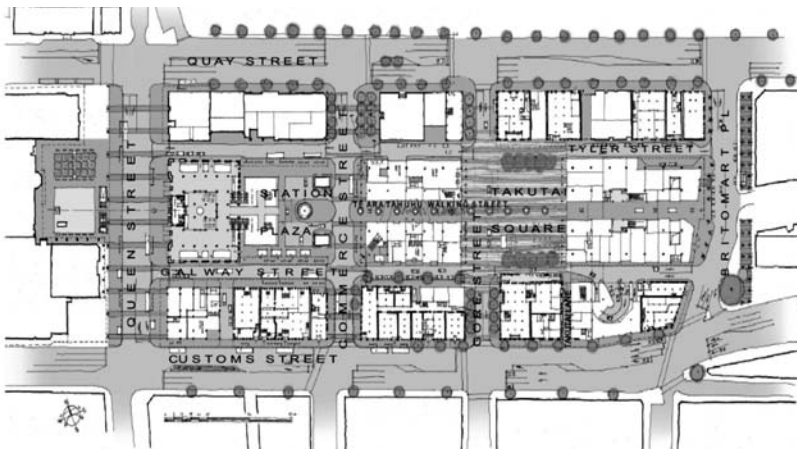
La restauration de bâtiments patrimoniaux

Autour de la gare, se trouvent de nombreux bâtiments datant de la fin du XIX^e siècle. Parmi ceux-là, dix-sept seront restaurés et intégrés à l'ensemble du projet. Les bâtiments qui servaient encore d'entrepôts au début du dernier siècle, vu la proximité du port, se verront maintenant attribuer une nouvelle vocation après avoir été rénovés. Jusqu'à maintenant, la littérature promotionnelle fait l'annonce de nouvelles unités résidentielles, d'espaces de bureaux à louer de même que des opportunités de locations commerciales disponibles au rez-de-chaussée.

Deux nouvelles tours d'habitation sont également prévues sur les lieux. À ce sujet, le plan directeur du quartier Britomart ne

1 Un isthme est une étroite bande de terre, entourée de deux étendues d'eau, qui connecte deux grandes étendues de terre.

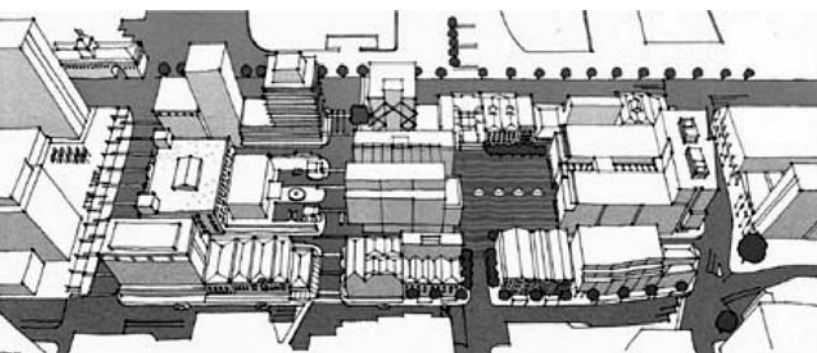
permet qu'une élévation maximale de douze étages pour la partie est et de neuf étages pour la partie ouest. Cette réglementation particulière est l'initiative du Conseil de Ville, afin de respecter l'essence du projet, celui de fournir un accès aux citoyens vers le port et ne pas obstruer la vue vers la mer. Finalement, un stationnement de 675 places devrait être construit au cours des prochaines années.



Le plan concept du quartier Britomart.

L'animation du quartier

En permettant un zonage mixte, soit résidentiel et commercial, le Conseil de Ville voulait s'assurer que le nouveau quartier génère une activité suffisante pour devenir un lieu de destination invitant pour les citoyens et les touristes. La présence de nombreux restaurants, cafés, boutiques spécialisées amalgamés aux nouveaux appartements et condominiums devraient effectivement animer le secteur et devenir un endroit tout à fait dans le vent...



Vue aérienne du quartier Britomart, Auckland Nouvelle-Zélande.

Quelques observations

En 1999, un concours international de design urbain emballa littéralement la population et permet de sélectionner le plan du futur quartier Britomart. L'équipe gagnante est celle formée par Pip Cheschire, architecte et politologue néo-zélandais, ainsi que Mario Madayag, architecte californien, qui vit toujours à Auckland. Pip Cheschire, en entrevue pour un magazine publié dans la région d'Auckland, mentionnait : « *The precinct should encourage Auckland Pedestrians to feel less like a second-class citizens* ». Dans le même article, l'architecte soulignait que : « *Auckland is at an awkward stage: the city has an intellectually committed to public transport but doesn't control yet the means of transport* ».

Rencontré en entrevue, Mario Madayag confiait que les citoyens ne sont pas en mesure d'utiliser massivement le transport en commun, car l'offre n'est pas suffisante et encore assez peu efficiente. Le projet est en partie administré par la Ville d'Auckland ainsi qu'un consortium nommé *BlueWater*. Celui-ci regroupe principalement des administrateurs australiens et américains. Le stationnement était, selon les propos de Mario Madayag, un élément majeur pour l'acceptation du projet. Sans place de stationnement, le projet n'aurait pu se réaliser et les concepteurs se seraient fait reprocher de vouloir désertir le centre de la ville. L'architecte note que le groupe *BlueWater*, qui est propriétaire des dix-sept bâtiments patrimoniaux pour une période de 50 ans, des deux futures tours d'habitations de même que du méga stationnement, considère absolument nécessaire de fournir une offre en stationnement en plein cœur du nouveau quartier. Le nombre de places de stationnements initialement disponibles fut cependant amputé à quelques reprises par le Conseil de Ville d'Auckland.

Bref, l'omniprésence des stationnements déjà sur les lieux, sans compter l'éventuelle construction du méga stationnement vient, à mon avis, assombrir le manifeste effort de design urbain visible sur plan. Le projet n'en est qu'à ses débuts et le rythme de sa réalisation dépend conjointement de l'administration municipale et du groupe *BlueWater*. L'initiative est intéressante et plus que prometteuse, maintenant le Conseil de Ville pense installer un système léger sur rails dont le point de départ serait la gare Britomart. Comme le soulevait l'architecte Mario Madayag, c'est un gros effort pour la Ville d'Auckland, mais ça devrait prendre encore vingt ans, selon lui, avant que les architectes... et les avocats du centre-ville se rendent travailler en transport en commun. Qui a dit que la Nouvelle-Zélande faisait tout à l'envers... ?

Notez que selon les statistiques disponibles à partir du portail de la Ville d'Auckland, c'est 90 % des Aucklanders qui étaient motorisés en 2004.

Between Land and Sea: The New Multimodal Terminal in Auckland, New Zealand

An unprecedented urban revitalization project is currently underway in the city of Auckland, the economic capital of New Zealand. One of the main objectives of this project is the integration of land and sea transport facilities. A multimodal terminal located inside a prominent heritage building thus far appears to be the focal point of Auckland's new Britomart district, which will see some 20 heritage buildings in the area restored and an innovative luxury residential complex developed. The only downside for now seems to be the vast 675-vehicle parking facility to be built in the heart of the new district.

Jane Jacobs, 1916-2006

Raphaël Fischler et Jeanne M. Wolfe, urbanistes, École d'urbanisme, Université McGill

Peu d'auteurs auront eu une aussi grande influence sur l'urbanisme que Jane Jacobs, décédée le 26 avril dernier.

Jane Jacobs ne portait pas les urbanistes dans son cœur, loin s'en faut. Elle réprouvait leurs ambitions et exérait leurs réalisations, en tout cas celle des décennies d'après-guerre. Sa critique de l'urbanisme moderne était acerbe et fondamentale : elle le condamnait pour ses velléités de réforme sociale, pour ses effets destructeurs et pour la superficialité de sa base empirique. L'urbanisme moderne, celui qui, dans les années cinquante, soixante et soixante-dix, bâtissait la ville à coups de démolitions, était pour elle une entreprise dangereuse qui substituait à la vraie ville une chimérique « Radiant Garden City Beautiful ». Les grands penseurs de la ville contemporaine—les Daniel Burnham qui voulaient la charcuter pour la rendre plus attrayante et fonctionnelle, les Ebenezer Howard qui voulaient lui substituer des nouvelles villes à la campagne et les Le Corbusier qui voulaient la démolir pour la reconstruire de toutes pièces—ces penseurs et bien d'autres ne comprenaient ni n'aimaient la ville. Face à ce manque de connaissance et d'affection, face aux utopies qui reléguaient la ville traditionnelle au passé, Jane Jacobs opposait l'étude empirique de son fonctionnement, le respect de sa complexité et de sa diversité, le souci de sa mise en valeur. Au consensus réformiste des urbanistes, Jane Jacobs opposait un conservatisme social et un iconoclasme intellectuel. Elle pensait que l'histoire nous avait légué des valeurs et des institutions nécessaires au bon fonctionnement de la société, ainsi que des environnements dignes de notre respect parce qu'adaptés à nos besoins réels.

Née Jane Butzner le 4 mai 1916 à Scranton, Pennsylvanie, Jane Jacobs quitta rapidement sa ville natale pour s'établir à New York. Durant les trois décennies qu'elle passa dans la métropole américaine, elle bâtit sa carrière de journaliste et de commentatrice de la vie urbaine, fonda une famille avec Robert Hyde Jacobs, un architecte, et milita contre la construction d'autoroutes urbaines, en particulier dans son propre quartier de Greenwich Village. Ce quartier fut une sorte de laboratoire pour elle, un archétype du quartier multifonctionnel et socialement diversifié qu'elle glorifia dans son premier livre, *The Death and Life of Great American Cities* (1961), qui l'a rendue célèbre. En 1968, en opposition à la politique américaine au Vietnam et par crainte de voir ses deux fils enrôlés dans l'armée, la famille Jacobs déménagea à Toronto, ville dont certains quartiers correspondaient assez bien aux principes énoncés dans *Death and Life*. Elle devint citoyenne canadienne en 1974. À Toronto comme à New York, Jane Jacobs participa activement aux luttes opposant citoyens et groupes communautaires aux autorités et à leurs professionnels, par

exemple pour arrêter la construction de l'autoroute Spadina, et y développa sa carrière d'essayiste. À sa mort, le 25 avril 2006, elle était connue mondialement comme la grande critique de l'urbanisme moderne et reconnue par de nombreux intellectuels comme un esprit brillant et créatif.

Bien qu'elle n'appartenait, à proprement parler, à aucun camp idéologique et à aucune école de pensée, Jane Jacobs devint une figure de référence de la droite pour son attitude critique envers l'intervention de l'État, tout en devenant aussi une figure de proue de l'urbanisme postmoderne pour sa défense des milieux urbains traditionnels. Ses écrits ont alimenté ce mouvement grandissant de reconnaissance de la ville comme creuset de l'innovation économique et culturelle, où la liberté d'entreprendre et d'échanger est condition de création de la richesse. La ville, organisme d'une grande complexité, ne peut être comprise, ni surtout régie, par de simples règles esthétiques ou fonctionnelles. Ses compagnons dans la lutte contre l'urbanisme moderniste et technocratique, pour la plupart bénéficiaires des subventions de recherche du Rockefeller Institute dans les années cinquante et soixante, avaient pour noms

***Étudiez la ville en l'observant
directement, respectez
sa vitalité et sa diversité,
agissez en tant que serviteur
de sa population,
préoccupez-vous des moyens
à utiliser pour améliorer
les choses et laissez la définition
des fins aux institutions
de la démocratie locale.***

Christopher Alexander, Kevin Lynch, Ian McHarg et William Whyte. De diverses manières, elle et eux replacèrent l'être humain au cœur de la pensée urbanistique et rendirent à son environnement artificiel et naturel ses significations multiples. Mais dans sa lutte au réductionnisme en urbanisme, Jane Jacobs se rendit elle-même coupable d'une certaine étroitesse d'esprit, préférant parfois ne pas voir l'écart important qui s'était creusé entre sa ville idéale, celle de la diversité de petits acteurs vivant

en harmonie, et la réalité de la ville américaine moderne, avec son racisme et sa concentration du pouvoir.

Jane Jacobs est surtout connue pour sa pensée sur la ville. Mais ses intérêts furent variés ; ses écrits portèrent sur des questions économiques, politiques, et même philosophiques. Elle se fit historienne et sociologue, présenta ses idées sous forme d'études empiriques, d'essais critiques et même de dialogues. Elle voua trois livres à la question de la création de la richesse (*The Economy of Cities* [1969], *The Wealth of Nations* [1984], *The Nature of Economies* [2000]), deux tomes à la question des fondements moraux et institutionnels de la société occidentale (*Systems of Survival* [1992], *Dark Age Ahead* [2005]) et un petit livre, peu connu, à la question du séparatisme québécois (*The Question of Separatism* [1980]). Dans ce dernier, elle suggéra que le Québec avait besoin d'indépendance politique pour permettre à Montréal de s'épanouir comme capitale économique et culturelle et que la petite taille de la province pouvait être vue comme un avantage plutôt qu'un inconvénient dans le système global actuel.

Les thèmes communs aux différents ouvrages de Jane Jacobs, ces thèmes qui en font un corpus unifié, sont proches de ceux développés à partir des années quarante par Friedrich Hayek (1899-1992), l'économiste d'origine autrichienne dont les doctrines sont un fondement intellectuel de la droite économiquement libérale. Comme Hayek, Jacobs dénonce les méfaits de la planification centralisée et loue les bienfaits du libre-échange. Comme lui, elle reconnaît l'existence de deux systèmes de coordination sociale : d'une part, l'échange commercial basé sur la réciprocité et, d'autre part, la gestion du bien commun (en particulier du territoire collectif) basée sur le contrôle des gens et des activités. Ces modes d'interaction

sont tous deux nécessaires au fonctionnement de la société, mais ils sont fondamentalement incompatibles l'un avec l'autre : alors que l'ordre économique repose sur la négociation et la confiance, l'ordre spatial exige la coercition et la méfiance. (On ne sera donc pas surpris d'apprendre l'opposition de Jane Jacobs à la formule des partenariats publics-privés.) En réalité, Jacobs et Hayek le reconnaissent, une certaine mesure de réglementation est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement des institutions sociales et des villes ; mais l'intervention de l'État doit se faire de manière aussi flexible que possible, en laissant un maximum de liberté à l'initiative privée et aux échanges de gré à gré.

Dans son dernier livre, où elle se lamente de la déchéance des institutions fondamentales que sont la famille, l'université et la profession, Jacobs semble enfin se réconcilier avec l'urbanisme et avec les urbanistes. Elle se réjouit du fait que ces derniers soient enfin sensibles à la complexité de l'organisme urbain et à la nécessité d'en gérer le développement par des critères de performance plutôt que par des normes de spécification. Malgré son opposition fondamentale à la planification et sa critique caustique de l'urbanisme, Jacobs a grandement contribué à faire évoluer notre profession, et dans le bon sens. Ses conseils sont simples et précieux : étudiez la ville en l'observant directement, respectez sa vitalité et sa diversité, agissez en tant que serviteur de sa population, préoccupez-vous des moyens à utiliser pour améliorer les choses et laissez la définition des fins aux institutions de la démocratie locale. La ville est avant tout un milieu d'échange, de création et d'invention ; pour lui permettre de se développer, Jacobs nous dit : « Il nous faut être prudents et modestes. Pour bien faire la ville, il faut l'aimer. »





CALENDRIER DES ACTIVITÉS de formation continue

2007

JANVIER 2007

Déontologie et système professionnel : règles d'éthique pour les urbanistes

Formateur : Claude Lavoie
31 janvier à Montréal

FÉVRIER 2007

Atelier sur la planification et l'aménagement durable pour les petites collectivités (SCHL)

Formateurs : Claude Lavoie et Sarah Dandeneau de la SCHL
5 février à Ville de Saguenay
6 février à Québec

Dynamiques commerciales urbaines

Formateur : Pierre Laflamme
21 février à Montréal
22 février à Québec

MARS 2007

Des présentations convaincantes

Formatrice : Chantal Camisa
14 et 15 mars à Montréal

Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables : une histoire, des problématiques, un cadre juridique...

Formateur : M^e Daniel Bouchard
20 mars à Québec
21 mars à Montréal

JUIN 2007

Congrès 2007 ICU/OUQ - Vision d'avenir : l'urbanisme face aux grands changements

Du 3 au 6 juin à Québec

Quelques statistiques de la profession

Répartition des urbanistes et des stagiaires dans les sociétés-conseils en 2006

Sociétés-conseils	Urbanistes		Urbanistes-stagiaires		Total	
DAA - Daniel Arbour & Associés (Pluram, Urbatique, Municonsult, Le Groupe Leblond Bouchard)	32	18.7 %	12	33.3 %	44	21.3 %
Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc	14	8.2 %	5	13.9 %	19	9.2 %
Fahey & Associés inc.	7	4.1 %	3	8.3 %	10	4.8 %
Groupe Cardinal Hardy	5	2.9 %	1	2.8 %	6	2.9 %
GENIVAR SEC	4	2.3 %		0.0 %	4	1.9 %
Tecsult inc	3	1.8 %		0.0 %	3	1.4 %
Teknika HBA	2	1.2 %	1	2.8 %	3	1.4 %
Agence de planification urbaine et régionale (APUR) inc.	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
Daoust, Lestage Inc.	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
Dessau Soprin inc.	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
Gaston St-Pierre et Associés inc	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
Le Groupe D.P.A.	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
Roche Ltée, Groupe-conseil	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
Roy et Clavel Inc.	2	1.2 %		0.0 %	2	1.0 %
CIMA +	1	0.6 %	4	11.1 %	5	2.4 %
Agence d'urbanisme de l'Outaouais	1	0.6 %	1	2.8 %	2	1.0 %
Jacques Métivier, urbaniste-conseil	1	0.6 %	1	2.8 %	2	1.0 %
Urbacom	1	0.6 %	1	2.8 %	2	1.0 %
Nb de sociétés ne comptant qu'un seul urbaniste	86	50.3 %			86	41.5 %
Nb de sociétés ne comptant qu'un seul stagiaire			7	19.4 %	7	3.4 %
Total	171	82.6 %	36	17.4 %	207	100.0 %

PROCHAIN THÈME : LA FAMILLE

L'urbaniste à votre service

9 fiches explicatives sur la profession et ses champs d'activités

L'urbaniste à votre service

Une réalisation du comité
Urbanisme et emploi de l'OUQ

Mme France Levert, présidente
Mme Huguette Béland
M. Robert Chicoine
M. Sylvain Ducas
M. Dominic Duford
M. Pierre Rochon
M. Yvan Rompré
Mme Marie-Odile Trépanier
M. Claude Beaulac

Disponible sur le site
www.ouq.qc.ca



LA PROMENADE
Samuel-De Champlain

Ma promenade, mon fleuve

www.promenade2008.qc.ca



Redonner le fleuve
aux Québécois
pour 2008

Québec

4 » 6 JUIN | JUNE 2007

VISION D'AVENIR :
L'URBANISME FACE AUX GRANDS CHANGEMENTS

VISION FOR THE FUTURE :
PLANNING FOR MAJOR CHANGE

L'Institut Canadien des urbanistes et l'Ordre des urbanistes du Québec ont le plaisir de vous inviter au prochain congrès de l'urbanisme qui se tiendra à Québec du 4 au 6 juin 2007. À l'aube de fêter son 400^e anniversaire, Québec, capitale, joyau du patrimoine mondial, sculptée par son fleuve et couronnée par son cap Diamant vous invite à venir à sa rencontre. Ville d'histoire, elle ne cesse de s'embellir à travers les années. Signe des temps, elle est sans doute un acteur important de ce que signifie le développement durable.

Venez en grand nombre pour y discuter de l'urbanisme face aux grands changements en matière d'environnement, d'économie, de gouvernance et de participation citoyenne.

Préparons-nous ensemble à débattre de la situation et à échanger nos expertises pour faire face aux grands changements !



CONGRÈS ICU/OUQ – CIP/OUQ CONFERENCE
QUÉBEC 2007

