

# URBANITÉ

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

Printemps 2009

## Reconstruire les villes

# PROGRAMME PRÉSTAGIAIRE

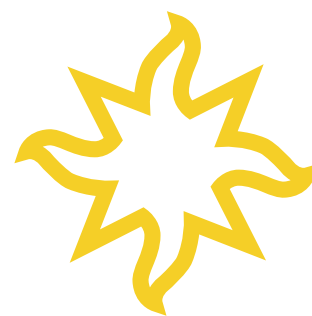
Pour favoriser l'accès à la profession d'urbaniste

**Vous êtes :**

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

**Vous voulez :**

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



**Ordre des  
Urbanistes du  
Québec**

**Renseignement et inscription**

**[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)**

85, rue Saint-Paul Ouest  
514 849-1177



Le site du projet  
Trois-Rivières sur Saint-Laurent.

#### La revue **Urbanité**

Tirage : 3 000 exemplaires

#### Distribution

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

#### Comité éditorial

François Goulet, président – Paul Arsenault –  
Gabrielle Laflamme – Mathieu Langlois – Pascal Lacasse –  
Marie-Hélène Poirier – Joël Thibert –  
Jacques Trudel – Serge Vaugeois

#### Conception graphique

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

#### Réviseur et correcteur

Jean-Paul Gagnon

#### Imprimerie

Imprimerie F.L. Chicoine

#### Abonnements, information et suggestions

www.ouq.qc.ca  
514 849-1177, poste 27  
gmasson@ouq.qc.ca

#### Auteurs

Vous êtes invités à soumettre vos articles  
ou textes au comité éditorial. Le comité éditorial  
se réserve le droit de publier ou de refuser un article.  
Information : www.ouq.qc.ca

#### Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada

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

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

#### Ordre des urbanistes du Québec

##### Administrateurs :

Robert Chicoine, président  
Jean Côté, vice-président  
Louise Audet, trésorière  
Donald Bonsant, administrateur  
Pierre Marcotte, administrateur  
Raphaël Fischler, administrateur  
Danielle Lussier, administratrice  
Georges Roy, administrateur nommé  
Jean-Paul Gaumond, administrateur nommé

##### Permanence :

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

##### Adresse :

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



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec



CANADIAN INSTITUTE  
OF PLANNERS

INSTITUT CANADIEN  
DES URBANISTES

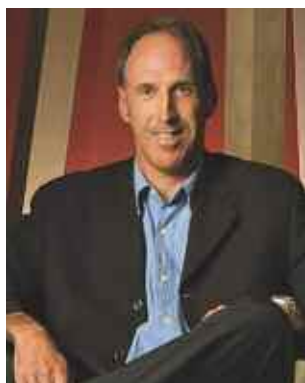
# SOMMAIRE

|    |                           |    |                                     |
|----|---------------------------|----|-------------------------------------|
| 4  | Mot du président          | 48 | En pratique                         |
| 5  | Actualités                | 51 | Tendance                            |
| 9  | Coup d'oeil municipal     | 53 | Nouvelles du bureau                 |
| 11 | Coup d'oeil régional      | 55 | Sur Internet                        |
| 14 | Coup d'oeil international | 56 | Calendrier                          |
| 44 | Chronique juridique       | 58 | Nominations des nouveaux urbanistes |
| 46 | Observatoire municipal    |    |                                     |

## Reconstruire les villes

- 16 Reconstruire les villes
- 17 Quelques conditions gagnantes pour réussir les grands projets urbains
- 20 Un grand projet en Mauricie  
Trois-Rivières sur Saint-Laurent
- 25 Le Croissant culturel de Chicoutimi, à Saguenay  
Un projet original de mise en valeur du centre-ville
- 27 Montréal  
Le défi du développement urbain
- 30 Planification urbaine et gestion de projets à la Ville de Montréal  
Une approche qui renforce la pratique municipale de l'urbanisme
- 33 Terrains LAVO et Place Simon-Valois  
Un projet, plusieurs maîtres d'œuvres
- 36 Redéveloppement et amélioration de l'habitat
- 39 La South Bank de Londres  
Un modèle d'urbanisme culturaliste
- 42 Comme les gens heureux...  
Les bons projets n'ont pas d'histoire!





# L'urbaniste et la promotion de l'urbanisme

L'urbanisme étant un domaine qui touche une multitude de facettes de la société et de la vie en général, il est tout à fait normal que les urbanistes se retrouvent au sein d'organismes très divers et que l'Ordre soit sollicité par une multitude d'intervenants concernés directement ou indirectement par l'aménagement du territoire.

Demandes de participation à des congrès, colloques, journées d'étude, de groupes de travail, de comités, de commissions, demandes d'appui à une démarche ou à une position par la signature d'une lettre commune, demandes d'entrevues des médias; autant de sollicitations parmi lesquelles l'Ordre se doit de faire des choix judicieux compte tenu de sa mission et de ses ressources.

Depuis deux ans, le nombre croissant de sollicitations fait en sorte qu'il devient difficile de gérer le tout et qu'il faut s'organiser pour répondre à cette popularité croissante. Beau problème qui amène quand même sa part de réflexion et d'organisation.

Est-il besoin de rappeler que la mission première de l'Ordre est d'assurer la protection du public, de veiller à la compétence de ses membres, d'assurer le maintien de la compétence et de la qualité des services, de réglementer l'exercice de la profession et de contrôler la conduite de ses membres? La promotion de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire québécois s'inscrit directement en lien avec cette mission.

Cependant, pour être présent sur la scène publique de façon judicieuse et efficace, l'Ordre se doit de faire des choix et des alliances stratégiques.

Au cours des dernières années, l'OUQ a ainsi conclu de nombreuses ententes de partenariat avec divers organismes. Certains partenariats sont permanents tels avec l'Institut canadien des urbanistes ou la Conférence interprofessionnelle de design du Québec, sans compter son implication au sein du Conseil interprofessionnel du Québec.

Certaines de ces ententes sont ponctuelles et s'inscrivent dans le cadre d'événements spécifiques ou de comités ad hoc. Ainsi, plus récemment, l'Ordre s'est engagé envers :

- Le Forum québécois de la mobilité durable, regroupant 26 organisations;
- Le Comité conjoint Ville de Montréal-OUQ sur la gouvernance en urbanisme;
- Le Groupe de travail sur la certification des intervenants en mesures d'urgence et sécurité civile (MSP);
- Le Comité consultatif en sécurité civile du ministère de la Sécurité publique;
- Le Comité de suivi « Adapter la pratique aux besoins des personnes handicapées » de l'Office des personnes handicapées du Québec;
- Les consultations sur les adaptations aux changements climatiques menées par le groupe OURANOS Réseau Environnement;
- Le Comité de suivi des États généraux.

De plus, en lien avec les collaborations récentes avec l'AARQ, l'AUAMQ, l'AQU, j'ai initié une rencontre avec les présidents des associations d'urbanisme, afin d'examiner l'intérêt et la possibilité de créer des liens plus étroits entre nos diverses organisations.

Ces alliances feront en sorte développer une synergie, d'augmenter notre implication et par le fait même notre visibilité et de mettre en place des mécanismes de communication entre les divers organismes.

Au cours de la dernière année, nous avons également accru notre visibilité auprès des médias. J'ai personnellement participé à pas

moins d'une dizaine d'entrevues journalistiques à la radio, à la télé et dans les journaux, et ce, sur des sujets aussi variés que *l'avenir des villes, les villages urbains, les paysages à Montréal, l'étalement urbain, le projet Griffintown, le quartier des spectacles, le réaménagement du boulevard Notre-Dame, l'implication de l'Office de consultation publique dans les grands projets...*

Depuis plusieurs années, l'Ordre organise aussi des formations et des activités pour ses membres et met en place des comités et des groupes de travail qui répondent à certains besoins; soulignons notamment la mise sur pied du *Comité sur le développement durable ou des Chantiers de révision de la LAU organisés par le Comité consultatif de révision des lois et règlements*.

Toutefois, la promotion de la profession n'est pas la seule responsabilité de l'OUQ, c'est également la responsabilité de chacun des urbanistes de par l'article 51 du Code de déontologie.

**51.** *L'urbaniste doit, dans la mesure de ses possibilités, contribuer au développement, à la reconnaissance et au rayonnement de la profession. À la demande de l'Ordre et dans la mesure de ses possibilités, il doit participer à la formation des stagiaires et aux activités organisées par l'Ordre.*

La promotion de l'urbanisme est la responsabilité de tous et l'Ordre se doit de montrer la voie et de coordonner les efforts afin de mieux promouvoir l'urbanisme et la profession. ■

*Le président  
Robert Chicoine, urbaniste*

# Des partenariats en transport durable à Laval

Afin d'élargir l'éventail des solutions de rechange à l'usage solo de la voiture, la Société de transport de Laval (STL) s'est associée avec quatre organisations œuvrant dans le domaine du transport durable.

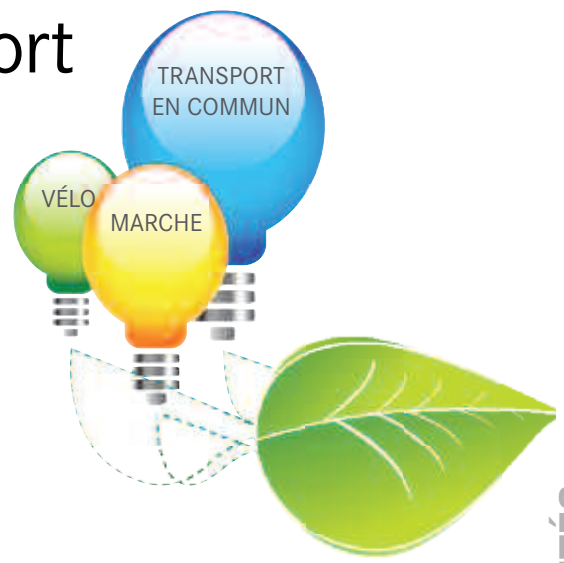
Le premier partenariat est conclu avec *Vélo Québec Association* qui rencontrera 20 000 familles pour leur fournir de l'information sur la marche, le vélo et le transport en commun. Des titres de transport gratuits seront offerts aux Lavallois qui voudront essayer le transport en commun. Des vélos seront prêtés pour quelques jours à ceux qui voudront faire l'essai de ce mode de transport actif.

Le deuxième partenariat est conclu avec le *Réseau de Covoiturage*. Avec la STL, il offre, depuis le 5 janvier dernier, un système de jumelage des covoitureurs à partir du site Internet de la STL. Au printemps de cette année, les Lavallois qui se seront inscrits dans la banque de covoiturage de la STL pourront accéder, sur présentation d'une vignette, à des places de stationnement réservées près de la station de métro Cartier. Les covoitureurs inscrits au programme pourront aussi bénéficier de deux retours garantis par année en taxi à leur domicile, lors de situations d'urgence.

La STL et *Communauto*, déjà partenaires depuis 2005, ont décidé d'élargir aux usagers occasionnels du transport en commun l'accès aux services de Communauto. La STL paiera la première cotisation annuelle au forfait à tous les Lavallois admissibles au service et qui auront acheté une carte OPUS avec au moins huit billets d'autobus de la STL. Communauto leur offrira, pour la première année, une réduction de 1\$ (16 %) sur le taux horaire d'utilisation de ses véhicules. Rappelons aussi que dans le cadre du partenariat existant

depuis 2005, les usagers réguliers de la STL qui achètent 12 titres mensuels par année peuvent adhérer à Communauto sans défrayer le droit d'adhésion remboursable de 500 \$ ainsi que la cotisation annuelle de 35 \$.

La STL collabore déjà avec l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique* (AQLPA) pour inciter les propriétaires de voiture d'avant 1996 à mettre à la ferraille leur véhicule. Les automobilistes reçoivent alors six mois de titres de transport en commun, un reçu d'impôt d'une valeur minimale de 125 \$ et une carte de membre d'une année à l'AQLPA. Dans le cadre du renouvellement du partenariat avec cet organisme, la STL s'engage à publiciser sur ses véhicules le programme « Faites de l'air ». La STL assure déjà l'AQLPA de son appui financier à une bonification du programme qui permettrait d'augmenter à douze mois le nombre de titres mensuels offerts aux propriétaires de véhicules mis à la ferraille. **S.V. ■**



ACTUALITÉS



## Le Centre canadien d'architecture célèbre son 20<sup>e</sup> anniversaire

Depuis son ouverture au public en 1989, le CCA a mis sur pied des expositions, programmes, recherches et publications de réputation internationale. Pour marquer le 20<sup>e</sup> anniversaire de cette institution, sa fondatrice, l'architecte Phyllis Lambert et son conservateur en chef, Mirko Zardini, présentent, tout au long de l'année, des programmes et initiatives qui soulignent les réalisations du CCA et visent à accroître son influence et son rôle d'institution culturelle unique.

L'exposition *Comment s'approprier la ville* suscite, depuis novembre dernier, un engouement certain chez le public. Comment les gestes quotidiens peuvent-ils animer et modifier notre perception des villes contemporaines et l'expérience que l'on en fait? C'est ce que l'exposition démontre via des activités quotidiennes en apparence anodines. La possibilité d'une participation citoyenne entièrement nouvelle y est démontrée par l'entremise d'interactions expérimentales avec l'environnement urbain. À l'affiche jusqu'au 19 avril 2009.

L'exposition *La vitesse et ses limites* sera présentée du 19 mai au 12 octobre 2009, dans les salles principales. L'exposition traite de la place importante qu'occupe la vitesse dans la vie moderne, de l'art à l'architecture et à l'urbanisme, en passant par les arts graphiques, l'économie et la culture matérielle de l'ère industrielle et de celle de l'information.

Pour plus de renseignements, visitez le [www.cca.qc.ca](http://www.cca.qc.ca) ■

# Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières

L'époque où les écoliers marchaient pour se rendre à l'école du quartier est révolue. Une récente étude d'une équipe de chercheurs dirigée par le professeur d'urbanisme de l'Université de Montréal, Paul Lewis, démontre que seulement 30 % des enfants fréquentant l'école primaire marchent ou utilisent leur vélo pour s'y rendre.

Cette étude a été effectuée de 2006 à 2008 sur les quartiers centraux et les banlieues de deux régions ciblées : Montréal, la région métropolitaine la plus importante au Québec, et Trois-Rivières, une ville d'importance moyenne. L'essentiel de l'étude a consisté en une enquête auprès des parents de 1495 élèves de 67 écoles. Plusieurs des analyses sont de portée générale et peuvent s'appliquer à l'ensemble du territoire québécois, tandis que certaines autres ne valent que pour Montréal.

## Un problème de santé publique chez les enfants

« Le but premier de l'étude était d'identifier les obstacles à la pratique de la marche et du vélo chez les élèves du primaire, puisque nombreux sont les enfants dont le volume d'activité physique recommandé, soit 60 minutes par jour, n'est pas atteint », explique le professeur Lewis, qui a mené cette étude avec huit autres collègues du *Groupe de recherche Ville et mobilité*.

« La diminution de la pratique de la marche et du vélo dans les sociétés occidentales est la conséquence d'une sédentarisation globale de nos modes de vie, explique le professeur Lewis. Ce déclin s'explique par nos façons d'occuper le territoire, notamment le phénomène d'étalement urbain, la dispersion des activités et l'augmentation des distances à parcourir, de même que nos horaires marqués par une gestion plus serrée du temps. »

L'enquête confirme l'effet fortement dissuasif de la distance domicile-école. Le magasinage scolaire, conséquence de la multi-



Shutterstock 1516017

plication des écoles publiques à vocation particulière et la forte présence des écoles privées, est à l'origine d'une plus grande dispersion géographique des élèves. La fréquentation de l'école de quartier n'est plus nécessairement la norme.

Le cadre urbain actuel, qui n'est pas sans danger pour les écoliers, doit être radicalement modifié. Il faut plus que sécuriser les abords des écoles; les mesures d'aménagement doivent porter sur l'ensemble du milieu urbain, de façon à améliorer les conditions de sécurité partout où les enfants (et les adultes) sont susceptibles de circuler. Il est impératif de redonner l'espace aux piétons et cyclistes sacrifiés pour la fluidité automobile. Il faut aussi encourager le transport collectif et surveiller de façon plus serrée le respect des limites de vitesse par les automobilistes.

Le rapport est disponible en format PDF à [www.villeetmobilit.ca](http://www.villeetmobilit.ca), de même que sur le site de l'INSPQ : [www.inspq.qc.ca](http://www.inspq.qc.ca). Le rapport est également disponible en anglais, grâce à la contribution financière de *Transports Canada*. ■



Sous la direction de Paul Saint-Jacques

## Le Palais des congrès de Montréal fête ses 25 ans

C'est sous la direction d'un urbaniste, qui fut de surcroît le président de l'Ordre des urbanistes du Québec de 1980 à 1983, que le Palais des congrès de Montréal fête cette année ses 25 ans d'existence.

Nommé président-directeur général du Palais des congrès de Montréal en 2000, monsieur Paul Saint-Jacques avait présidé le Comité de suivi de l'agrandissement du Palais des congrès. Les travaux, réalisés sous sa direction entre 2000 et 2002, auront non seulement permis de doubler la superficie disponible, l'amenant de 753 000 à 1,4 million de pieds carrés, mais la transformation de l'immeuble aura été un déclencheur de l'aménagement du Quartier international. « Nous ne voulions pas investir 200 millions \$ pour construire un superbe édifice

cerné par de grands espaces de stationnement, aussi avons-nous convaincu les pouvoirs publics d'aménager les alentours », indique Paul Saint-Jacques.

La métamorphose d'un bâtiment souvent comparé à un bunker en un édifice transparent ouvert sur la ville, a conféré au Palais une visibilité dont il ne bénéficiait pas au sein de la communauté montréalaise.

Aujourd'hui, la photo de la verrière colorée du Palais, qui donne sur la très belle place Jean-Paul-Riopelle, se retrouve dans de nombreuses publications internationales. Masquant la tranchée creusée par l'autoroute Ville-Marie, le « nouveau » Palais a été le pôle structurant d'un quartier agréable qui fait maintenant le lien entre le centre-ville et le Vieux-Montréal.



Président-directeur général du Palais des congrès de Montréal depuis 2000, Paul Saint-Jacques fut président de l'Ordre des urbanistes du Québec de 1980 à 1983.

## Révision de la LAU

# Les urbanistes proposent des améliorations

Luc Barrette

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) est trop complexe et il est grand temps de la simplifier. C'est le consensus général qui s'est dégagé des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> chantiers sur la révision de la LAU, les 7 et 8 novembre 2008 à Québec.

« Il est de plus en plus difficile de savoir comment adapter la réalité en aménagement aux structures administratives qui l'encadrent » a expliqué Jacques Boivin, du sous-ministériat aux Politiques. Le texte original de la LAU, datant de 1979, contient énormément de détails, de précautions et de précisions. D'autre part, il introduit la notion que la loi se doit d'annoncer le contenu complet des pouvoirs réglementaires afin que ceux-ci soient valables. Précisions aussi que plusieurs modifications, faites à la pièce au fil des années, sont venues ajouter à la complexité du texte. Plusieurs notions en urbanisme sont complexes, et les intervenants doivent œuvrer dans une nouvelle structure municipale elle-même complexe : communautés métropolitaines, municipalités rurales de comté, conseils d'agglomération.

Monsieur Boivin souligne que l'examen de conformité des villes/MRC représente un exemple patent de la situation, puisque la situation fait en sorte que le plan d'urbanisme n'a pas à faire l'objet d'un examen de conformité d'une instance décisionnelle distincte.

Selon monsieur Boivin, l'arrêt Hudson<sup>1</sup> illustre la nouvelle tendance en droit de l'aménagement qui priorise l'objet et la finalité de loi (l'approche téléologique), en remplacement de la manière traditionnelle qui priorise le libellé de la loi. L'objectif ultime serait donc de simplifier le texte de la loi, afin qu'elle contienne davantage de dispositions générales dont le contenu implicite suggère la raison d'être de la loi, qui induirait un assouplissement du droit

de l'urbanisme et permettrait son adaptabilité au changement.

Les deux chantiers étaient organisés par l'Ordre des urbanistes du Québec avec la participation du ministère des Affaires Municipales et des Régions<sup>2</sup>, qui a fourni pour l'occasion des documents de travail présentant aux participants des propositions de modifications ainsi qu'une ébauche de discussion sur le sujet. Ces rencontres s'inscrivent dans la démarche de révision de la LAU entreprise par le Ministère, qui souhaite que la LAU soit représentative de l'expérience des urbanistes et des leçons tirées de leur pratique depuis la dernière révision.

Les deux événements ont rassemblé une cinquantaine de professionnels praticiens et chercheurs de partout au Québec, ainsi que certains représentants d'autres provinces.

Les échanges, alimentés par une mise en contexte de M<sup>re</sup> Pierre Laurin et M<sup>re</sup> Daniel Bouchard, ont porté sur un certain nombre de dispositions contenues au chapitre sur la réglementation locale en matière d'urbanisme et les sanctions et recours. De plus, certains problèmes reliés aux mécanismes d'adoption et de modification réglementaires, à la consultation publique et au processus d'approbation référendaire ont fait l'objet de discussions.

### Réglementation locale en matière d'urbanisme, sanctions et recours

La lourdeur administrative découlant du présent texte de la LAU fut un des

premiers problèmes mentionnés par les participants. Plusieurs exemples montrent que le souci d'exhaustivité et de justice, qui caractérise le présent texte de la LAU, a un certain nombre d'effets pervers. Les participants ont eu l'occasion de partager certains problèmes rencontrés dans leur pratique et de discuter des solutions envisageables, afin d'y remédier.

Selon certains participants, une refonte de la loi, intégrant à la fois les dispositions reliées au zonage et au lotissement, devrait être l'occasion de repenser certaines dispositions prohibant l'interdiction d'un usage à la grandeur du territoire. Cela faciliterait également la mise à jour des différentes références entre les articles des lois touchant la pratique de l'urbanisme, un autre irritant signalé par les participants. Les divers articles, s'entremêlent en référant les uns aux autres. Cette situation fait en sorte qu'il est difficile, lors d'une modification à une de ces lois, de saisir toutes les implications puisque la modification suppose un changement analogue dans tous les articles y référant.

Finalement, plusieurs participants provenant de régions rurales s'accordent pour dire que l'obligation de limiter à un maximum de quatre ans le mandat d'un membre de comité consultatif en urbanisme (CCU), oblige ceux-ci à se renouveler trop fréquemment et décourage l'implication à long terme de membres pourtant compétents et motivés. Certains soulignent que la constitution d'un CCU compétent et fonctionnel est déjà difficile dans les communautés moins peuplées.

1 En 2001, le procès opposant la municipalité d'Hudson à la société d'arrosage Spraytech avait résulté par un arrêt de la Cour suprême qui reconnaît à toute municipalité le pouvoir de réglementer l'utilisation de pesticides sur son territoire. Cette compétence tire sa source d'une disposition générale, soit l'article 410 de la *Loi sur les cités et villes*, qui permet à une municipalité de faire des règlements pour assurer la paix, l'ordre, le bon gouvernement, la salubrité et le bien-être général sur son territoire. 1 14957 Canada Ltée (Spraytech, Société d'arrosage) c. Hudson (Ville), [2001] 2 R.C.S. 241, 258

2 Maintenant devenu le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT).



## Votre groupe fait de vous quelqu'un de privilégié



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

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

**Demandez une soumission :**

**1 888 GROUPES**

( 1 888 476 - 8737 )

[lapersonnelle.com/ouq](http://lapersonnelle.com/ouq)



Ordre  
des Urbanistes  
du Québec



**laPersonnelle**  
Assurance de groupe auto et habitation

### Les mécanismes d'adoption et de modification réglementaires, la consultation publique et le processus d'approbation référendaire

M<sup>r</sup> Pierre Laurin et M<sup>r</sup> Daniel Bouchard ont amorcé la seconde journée par une présentation sur les problèmes causés par la complexité des procédures de modifications réglementaires. Ces derniers ont exposé leurs points de vue notamment à l'aide de l'interrogation suivante : En matière de révision de la réglementation d'urbanisme, est-il possible d'uniformiser la procédure afin d'éviter des chemine-ments différents en fonction du type de règlement?

La cohérence du processus de conformité locale a alors été soulevée à nouveau, cette fois-ci sous l'angle de la légalité de la non-conformité à partir de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement (SAD). En considérant que les règlements sur les dérogations mineures, l'occupation et l'entretien des bâtiments ne sont pas soumis à l'examen de conformité, il y a lieu de se demander si l'examen de la conformité ne devrait pas être repensé pour mieux refléter les préoccupations des autres paliers de gouvernance. M<sup>r</sup> Laurin et M<sup>r</sup> Bouchard se questionnent également sur la procédure de mise en concordance des documents d'urbanisme locaux : Faut-il maintenir la hiérarchie plan d'urbanisme/règlement d'urbanisme, de sorte qu'une modification au premier entraîne, par concordance, des modifications sans approbation au règlement de zonage?

Par la suite, un forum de discussion a été tenu sur le thème *L'approbation par les personnes habiles à voter et le référendum : démocratie ou parodie de démocratie?* Les panélistes invités étaient messieurs Jacques Boivin, du MAMROT, Bruno Bergeron, urbaniste, Pierre Guillot-Hurtubise, de chez Octane – Architecture et communication, ainsi que Jean-Luc Daigle, conseiller et membre du comité exécutif de la Ville de Lévis.

Des discussions, émerge un consensus clair : le présent processus de référendum en urbanisme crée son lot de problèmes, tant lors de l'utilisation de ce dernier au profit d'intérêts particuliers, que par la difficulté de faire avancer les projets lorsqu'ils entre en conflit avec des intérêts

légitimes, mais divergents. Selon monsieur Bergeron, il faut réconcilier les citoyens et le conseil municipal sur la consultation. Un problème courant est le fait que les citoyens organisés deviennent des groupes de pression performants mais non représentatifs. Les citoyens souhaitent majoritairement une participation qui se traduit dans une structure favorisant leur responsabilisation et non dans une approche de groupes d'intérêts. Toujours selon monsieur Bergeron, le travail doit également se faire en amont du référendum, notamment en favorisant la préconsultation.

Certains panélistes et plusieurs des participants ont exprimé l'avis que le processus référendaire devrait être éliminé ou à tout le moins non décisionnel. Pour monsieur Guillot-Hurtubise, la détermination des personnes habiles à voter en fonction des zones contiguës pose problème, car cette détermination est complètement aléatoire d'un projet à l'autre. Ainsi, il suffit de consulter une carte situant le projet dans son milieu pour savoir à l'avance s'il sera accepté ou non, avant toute forme de consultation. Il ne serait donc pas question de démocratie participative, mais plutôt d'une loterie du développement. Monsieur Guillot-Hurtubise est également d'avis que le processus devrait permettre de nuancer l'avis du public : la limitation du jugement à une dichotomie « pour ou contre » pousse trop souvent la communauté à bloquer un projet par peur de ne pouvoir moduler ce dernier en fonction de leurs inquiétudes.

Les discussions de ces deuxième et troisième journées de chantier alimenteront la poursuite des travaux du gouvernement sur ce que sera la prochaine LAU. Si plusieurs opinions divergent sur les mécanismes et règlements du présent texte de la loi qui devraient être enlevés ou modifiés, tous s'entendent pour dire que ce qui sera conservé devra être revu pour refléter la nouvelle approche préconisée en vue d'une application efficace, autant dans les petites que les grandes communautés. ■

*Luc Barrette est bachelier en sociologie et a complété une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval.*

# Des lampadaires historiques éclairent la revitalisation de Maniwaki

Michel Gauthier

La petite rivière Désert coule doucement au cœur du centre-ville de Maniwaki. Sur ses berges, des lampadaires rappellent la richesse du patrimoine de la ville de Québec. Pendant un court instant, on a l'impression de se retrouver sur la terrasse Dufferin, à Québec. Avec raison! Ces lampadaires ont été coulés dans le même moule que ceux qui illuminent avec tant de fierté la terrasse Dufferin.



COUP D'OEIL MUNICIPAL



Ville de Maniwaki

Au-delà de leur cachet patrimonial, ils ont aussi une autre histoire. Dessinés et fondus pour meubler la plus belle terrasse d'Amérique, ils ont aussi contribué bien malgré eux à la naissance d'un vaste programme d'embellissement et de revitalisation qui fait aujourd'hui la fierté de la ville de Maniwaki.

Au début des années 90, alors que la région sort de l'une de ses pires crises économiques, la Ville a besoin d'une « cure d'embellissement », de se faire belle. Mais la dette municipale est importante, le taux de taxation est élevé et il faut sensibiliser et convaincre tant les élus que les citoyens d'investir dans la revitalisation.

Le service d'urbanisme de la Ville entreprend alors des pourparlers, afin de rejoindre le programme de la Fondation Rues Principales. Ces premiers échanges prendront un détour inattendu. Aucune entente n'en ressortira sur le moment. Mais lors d'un échange avec le fonctionnaire au

dossier, celui-ci leur parle de cinq lampadaires « style Dufferin » qui dorment dans un entrepôt de la Ville de Québec.

Le maire de Maniwaki, Robert Coulombe, actuel président de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), entretient de bons rapports avec Jean-Paul L'Allier, le maire de Québec à l'époque. Les lampadaires « oubliés » se glissent dans une de leurs conversations et monsieur L'Allier accepte alors de les donner à la Ville de Maniwaki.

« La générosité du maire L'Allier lui a coûté quelques embarras avec son conseil », se rappelle encore aujourd'hui le maire Coulombe. Les élus québécois se demandaient bien pourquoi leur maire avait « donné » ces coûteux équipements urbains, si caractéristiques du patrimoine de la Vieille Capitale.

« On a beaucoup souligné les réalisations de monsieur L'Allier, ici à Québec, et son

implication pour la cause municipale à l'échelle mondiale. Ce qui est moins connu, c'est sa collaboration à la revitalisation de Maniwaki, en Outaouais », de souligner sur une note humoristique, le président de l'UMQ, lors d'un discours prononcé le 8 novembre 2008 à l'occasion du Gala du 45<sup>e</sup> anniversaire de l'Ordre des urbanistes du Québec.

Les précieux lampadaires étaient toutefois abîmés, si bien qu'avec les cinq reçus en cadeau, Maniwaki n'en a reconstruit que quatre.

Puis ce fut la piqure. Une fois installés près de la maison Logue, les fameux lampadaires ont rapidement contribué à faire œuvre de sensibilisation. Ce fut le début d'une belle et grande aventure qui devait faire de Maniwaki l'une des villes les plus belles et les plus accueillantes du Québec.

« Ce fut vraiment l'élément déclencheur à partir duquel on a fait un premier pas puis



1 Des lampadaires de style « Terrasse Dufferin » décorent la promenade de bois qui longe la rue des Oblats et la rivière Désert, à Maniwaki. Ces lampadaires, dont les premiers ont été cédés par la Ville de Québec, ont été la bougie d'allumage d'un vaste programme de revitalisation auquel près de 5 M\$ ont jusqu'ici été consacrés. 2 Un gazebo, aménagé en bordure de la rivière Désert, s'est ajouté au mobilier urbain de Maniwaki, dans le cadre des projets d'embellissement de la Ville. 3 Plus de 1,5 millions \$ ont été investis en quatre ans dans le programme de rénovation de façades soutenu par la Fondations Rues principales. 4 Une nouvelle passerelle aux lignes rustiques, qui rappelle les ponts couverts de nos campagnes, s'élance au-dessus de la rivière Désert et assure un lien pédestre entre les aménagements touristiques du Château Logue Hôtel & Golf Resort.

plusieurs autres pas. Au niveau du conseil, il fallait que les élus soient convaincus. Il fallait d'abord poser de petits gestes pour les convaincre », souligne monsieur Coulombe.

Comme quatre lampadaires ne décorent pas toute une ville, et que Maniwaki avait pris goût à se faire belle, il fallait en trouver d'autres.

« Nous en avons finalement trouvés 18 autres originaux en pièces détachées, dans une fonderie de Saint-Anselme qui avait cessé ses opérations. À 1 000 \$ pièce, c'était une aubaine. Nous avons complété l'usinage localement puis nos employés y ont mis la dernière main pour compléter l'assemblage », rappelle le directeur général de la Ville, Daniel Mayrand.

Depuis ce jour, les initiatives d'investissement, d'embellissement et de revitalisation se sont succédé presque sans interruption.

Une magnifique promenade en bois a été construite le long de la rivière Désert, dont la rive sud a fait l'objet d'un concept d'aménagement intégré et où on retrouve une attraction touristique de plus en plus prisée, le bateau-remorqueur historique le Pythonga.

Une nouvelle passerelle multifonctionnelle a été lancée au-dessus de la rivière Désert, afin de faire le lien entre plusieurs aménagements.

Des sentiers pédestres ont vu le jour, des oriflammes ont fait leur apparition un peu partout et l'accent a été mis sur l'aménagement paysager aux entrées de la Ville et à plusieurs endroits sur son territoire.

Le privé embarquait aussi dans le wagon et investissait dans la construction de deux complexes hôteliers relevés, le Château Logue Hôtel & Golf Resort ainsi que l'Auberge du Draveur. Le maire Coulombe est convaincu que le leadership assumé par la Ville a contribué positivement à ces décisions d'affaires. « Je ne connais pas une autre ville de notre catégorie au Québec qui puisse se targuer d'avoir deux établissements hôteliers quatre étoiles. »

Entre-temps, la Ville a aussi commandé des copies des lampadaires originaux « Terrasse Dufferin », si bien que toutes les rues importantes en sont maintenant décorées.

Finalement, en 2005, Maniwaki se lançait dans un projet de revitalisation de son centre-ville en s'appuyant sur le soutien de la Fondation Rues principales pour lancer son

programme de rénovation de façades. À ce jour, plus d'une quarantaine de projets, surtout commerciaux, ont été acceptés et subventionnés.

« Depuis le début de nos efforts de revitalisation, nous avons investi quelque 3,5 M\$, dont 400 000 \$ dans les rénovations de façades qui ont entraîné une injection additionnelle de 1 140 000 \$ des participants à ce programme », de souligner la responsable du service d'urbanisme, madame Claire Prud'homme.

La Ville a même lancé, l'an dernier, un « programme de peinture » pour inciter les propriétaires à repeindre leur façade. Une décision pourtant impensable, il y a à peine dix ans.

« Aujourd'hui, c'est devenu un geste normal d'investir dans l'amélioration, la revitalisation et l'embellissement. Nous investissons chaque année, c'est comme devenu une routine », de conclure le maire de Maniwaki. ■

*Michel Gauthier est propriétaire de Sogecom.com, entreprise spécialisée dans les communications et le développement de sites web régionaux et municipaux. Il a écrit cet article à la demande du maire de Maniwaki pour la revue Urbanité.*



# Kitcisakik, le village invisible

Guillaume Lévesque et Bernard McNamara

En marge du modèle des réserves amérindiennes, les enjeux d'un petit village situé en Abitibi-Témiscamingue suscitent l'intérêt et l'implication des membres de l'organisme les Architectes de l'urgence dans un important projet de réhabilitation et d'amélioration des conditions de vie.

Les habitants de la communauté Anicinapek sont considérés encore aujourd'hui comme des squatteurs. En effet, la terre qu'ils occupent ne leur appartiendrait pas vraiment, mais serait plutôt une propriété d'Hydro-Québec. En raison de leur situation, ils ne parviennent pas à se faire reconnaître aux yeux des gouvernements et paient chèrement leur autogestion. Ils ne reçoivent plus aucune forme d'aide de la part des gouvernements provinciaux et fédéraux pour leurs immobilisations. Le gouvernement prévoit proposer aux habitants de déménager sur d'autres terres.

La Communauté Anicinapek de Kitcisakik est une petite communauté située dans la partie nord de la Réserve faunique de La Vérendrye dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue au Québec. Les Algonquins de Kitcisakik n'ont jamais quitté leur terre et

forêt ancestrales. La communauté n'a toujours pas de statut légal reconnu, comme ils ne sont pas propriétaires fonciers. À ce jour, les membres de la communauté refusent de se faire imposer, par le gouvernement fédéral, le modèle de la réserve autochtone. Ils souhaitent vivre autrement. Il s'agit d'une forme d'appropriation positive du territoire qui respecte les gens de la communauté et leurs valeurs, en comparaison avec le modèle de la réserve amérindienne qui ressemble davantage à une portion de terre rasée au milieu d'une bande de forêt.

Les habitants de la communauté algonquine de Kitcisakik vivent cependant dans des conditions de vie très précaires. Les habitations du village n'ont ni eau courante, ni chauffage adéquat, ni revêtements intérieurs et extérieurs. L'électricité est produite à l'aide de génératrices individuelles bruyantes et

polluantes. De plus, le fonctionnement de ces génératrices est très coûteux. La situation de ce village a récemment été dénoncée par Richard Desjardins dans son film *Le Peuple invisible*.

Un enjeu majeur pour la population de Kitcisakik est la situation des enfants. La communauté compte plus de 50 % de jeunes de moins de 18 ans. Pour recevoir une éducation, les jeunes sont dans l'obligation d'aller vivre dans des familles d'accueil de Val-d'Or. Le village n'offre que les deux premières années de l'école primaire. À partir de la 2<sup>e</sup> année, les enfants sont déracinés de leur terre natale et doivent quitter leur village 10 mois par année. Ce mode de vie compromet la préservation et la transmission de la culture autochtone, ce qui a pour effet d'accentuer l'écart entre les générations.

COUP D'OEIL RÉGIONAL





Communauté de Kitcisakik



### Le rôle des Architectes de l'urgence

La qualité de vie des enfants et des adultes de la communauté Anicinapek préoccupe au plus haut point les membres de l'organisme sans but lucratif les Architectes de l'urgence<sup>1</sup>.

Les Architectes de l'urgence jouent le rôle de maître d'œuvre, de concepteur, de gestionnaire et constructeur de nombreux projets de reconstruction dans le monde. Le financement des projets se fait à l'aide de subventions obtenues par différents bailleurs de fonds. Il est question de donateurs privés, fondations caritatives et autres organismes humanitaires et ou des entreprises ayant des activités sur le territoire.

C'est avec l'initiative de l'Association des stagiaires en architecture du Québec, l'implication des membres des Architectes de l'urgence et la volonté de la communauté algonquine de Kitcisakik que ce projet de réhabilitation a vu le jour. La rencontre, au printemps dernier, d'un membre de la communauté de Kitcisakik à la projection du film *Le Peuple invisible* de Richard Desjardins à l'Office National du Film fut un élément déclencheur.

Une invitation fut aussitôt lancée au conseil de Kitcisakik pour une première rencontre officielle à Montréal, afin de faire plus ample connaissance. Ensuite, des membres de l'organisme les Architectes de l'Urgence ont été invités à visiter le village de Kitcisakik et à rencontrer les habitants de la communauté.

### Passer à l'action

Avec le leadership du Conseil des Anicinapek de Kitcisakik, les membres de l'organisme les Architectes de l'urgence ont établi un plan d'action qui a pour but d'améliorer l'environnement construit de ce village autochtone et plus particulièrement d'améliorer les conditions de salubrité. Après un premier constat en 2008, des interventions à court et moyen termes ont été développées pour pallier les problèmes très préoccupants concernant l'eau, la qualité de l'air, l'enveloppe des bâtiments, l'énergie, l'accès sécuritaire aux habitations et l'aménagement du village. Le village d'Anicinapek s'implique financièrement et privilégie l'embauche d'une main-d'œuvre locale.

L'amélioration du cadre bâti et la production de leur propre électricité ressort comme étant des priorités pour les habitants du village. De ce fait, l'objectif principal des membres des Architectes de l'urgence est donc d'offrir aux familles des lieux sains où leurs enfants évolueront en toute sécurité et pourront poursuivre leur scolarité au sein du village. La construction d'une école primaire serait à privilégier à court terme.

De manière préliminaire, des travaux pour l'amélioration de la qualité de l'eau et la réfection de l'enveloppe de quelques maisons seront effectués. Certaines maisons subiront des travaux de rénovation majeurs. Ces travaux permettront de bien identifier la nature de ces ouvrages, de bien quantifier leurs coûts et permettront à la communauté d'y participer et d'y acquérir une expertise.

Une fois cette première étape complétée, un plan de travail sera proposé pour le reste des travaux et le budget total devra être réévalué.

Les Architectes de l'urgence ont déjà entrepris des démarches auprès d'organismes et de compagnies, afin de solliciter leur appui par le don de matériaux, d'argent ou de ressources humaines bénévoles.

L'arrivée du printemps permettra à la communauté algonquine de Kitcisakik et aux membres des Architectes de l'urgence de débiter les premiers travaux de réhabilitation au sein du village. Des lectures de la vitesse du vent, avec anémomètre, seront effectuées à plusieurs endroits dans le village et aux alentours, afin de maximiser l'implantation d'éoliennes. Des formations sur le travail du bois seront données aux habitants de la communauté qui désirent s'impliquer. Par l'implication et la générosité de tous ceux à qui ce projet tient à coeur, nous souhaitons que le soleil se lève enfin sur Kitcisakik. Cette communauté traverse depuis déjà trop longtemps des temps difficiles. ■

*Guillaume Lévesque, m.arch.  
Président, Association des stagiaires en  
architecture du Québec  
Architectes de l'urgence du Canada*

*Bernard McNamara, architecte  
Président, Architectes de l'urgence du Canada*

*info@architectes-urgence.ca  
1825 Boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec) H3H 1R4  
Tél : 514-868-1SOS (1767)*

<sup>1</sup> Adresse du site des architectes de l'urgence du Canada : [www.architectes-urgence.ca](http://www.architectes-urgence.ca)



## Les interventions proposées

- 1 La qualité de l'eau varie grandement en fonction de son transport et de son entreposage. L'objectif est de trouver une façon de faire qui assurera à la population un **accès à l'eau de qualité** sans contamination chimique ou bactériologique. Nous proposons d'installer un appareil de désinfection des réservoirs d'eau et qu'elle se fasse systématiquement. Pour ce faire, il est nécessaire que toute la population utilise des contenants semblables, compatibles avec l'appareil de désinfection.
- 2 L'amélioration de la **qualité d'air intérieur des maisons** existantes demeure un défi important compte tenu du chauffage fait à partir de vieux poêles à bois. De nouvelles pratiques, moins polluantes et plus sécuritaires seront à intégrer lors de la construction de futures maisons. Un outil d'éducation basé sur la documentation existante de la SCHL à propos du chauffage au bois pourrait être distribué.
- 3 Les membres de la communauté Anicinapek sont historiquement, socialement et géographiquement, **les mieux placés pour gérer de façon durable la forêt** et son exploitation pour les générations à venir. L'utilisation d'un moulin à scie transportable s'avérerait d'une grande utilité. Pour chaque arbre coupé, la communauté pourrait s'engager à en replanter au moins deux. Diversifier les essences et favoriser la coupe sélective seraient un atout.
- 4 L'usage des génératrices à essence est extrêmement coûteux. Les génératrices polluent sur tous les plans. **L'option mixte, soit l'énergie solaire et éolienne**, semble, pour le moment, la plus intéressante. L'objectif est, dans un premier temps, d'électrifier un petit groupe de maisons en guise de témoin. Cette première expérience servirait aussi de cadre de formation pour que les habitants de la communauté puissent participer à l'installation et à l'entretien de l'équipement dans le reste du village.
- 5 **Des rampes d'accès pour les poussettes, les personnes handicapées et les enfants** favoriseraient largement l'accès aux maisons. Des marches en bois avec un balcon permettraient de marquer l'entrée et amélioreraient la transition entre le terrain et la maison.
- 6 Pour améliorer l'enveloppe des maisons, il est suggéré de **recouvrir les murs extérieurs existants d'un écran pare-pluie**, composé d'un isolant, d'un film pare-air étanche et d'un revêtement de bois. Les essences de bois utilisées seront celles présentes en grande quantité dans la forêt avoisinante. Les billes de bois proviendraient de dons des compagnies forestières ou de la coupe sélective qui serait faite par la communauté dans la forêt avoisinante.
- 7 Afin de permettre aux enfants et aux adolescents de jouer et de pratiquer une activité, nous croyons que **des équipements sportifs devraient être intégrés à l'aménagement du site actuel**. De plus, un parc aux abords du réservoir devrait être aménagé, afin que les membres de la communauté puissent s'y promener et y faire la cuisine sur feu de bois en plein air. À moyen terme, un plan d'ensemble du village devrait être dessiné, afin de concevoir avec la communauté les futurs aménagements.
- 8 **La construction d'une école primaire** permettrait à la communauté de garder ses enfants tout au long de l'année. Une serre pourrait aussi être construite près de l'école, afin d'offrir aux enfants et à la communauté une certaine autosuffisance alimentaire tout en permettant de diversifier les menus.





# La Californie adopte une loi anti-étalement

Cyrus Mokry

Le « *Governator*<sup>1</sup> » a signé ! À la fin de l'été 2008, le gouverneur de Californie, Arnold Schwarzenegger, a endossé un nouveau projet de loi, le premier aux États-Unis à viser la réduction des gaz à effet de serre par le contrôle de l'étalement des villes et la densification près des pôles de transports en commun. La loi SB 375 est l'extension pratique du « *Global Warming Solutions Act* » prévoyant de réduire d'au moins 25 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport à 1990.

Fondamentalement, cette loi pose les premières bases juridiques visant la réduction de gaz à effets de serre par des mesures d'aménagement du territoire. Son orientation et ses objectifs sont principalement axés vers l'écologie. Une minirévolution dans le monde urbanistique états-unien.

« Passer moins de temps sur la route est la façon la plus efficace pour la Californie de réduire son empreinte écologique » a déclaré le gouverneur Schwarzenegger au moment d'adopter la loi. Celle-ci établit un lien direct entre l'étalement urbain, le nombre de kilomètres parcourus par les citoyens et les émissions de gaz à effet de serre.

En vertu de la nouvelle loi, un organisme d'état, le California Air Resources Board, établira des cibles régionales pour la réduction des gaz à effet de serre. Les agences régionales de planification seront tenues

d'atteindre ces objectifs par un plan d'aménagement qui aura préséance sur les plans déjà adoptés. Les décisions de financement des transports devront être cohérentes avec le nouveau plan.

Les instigateurs du bill SB 375 font le pari qu'en plus d'une meilleure occupation du sol et de la réduction de pollution, cette loi suscitera une augmentation du nombre de logements abordables. En vertu de certains articles, les projets immobiliers « densificateurs » ayant un fort taux de logements abordables pourront bénéficier d'incitatifs fiscaux. D'autres articles permettront aux projets combinant densification et logements abordables d'éviter certaines étapes de révision par la population et les paliers de compétence locales... très certainement pour échapper au syndrome de « pas (d'immeuble) dans ma cour! ».

Le facteur économique a certainement influencé l'adoption d'une loi antiétalement. La faible densité des titanesques banlieues californiennes augmente considérablement le coût des services publics (municipaux, régionaux et gouvernementaux...) par habitant. Dès lors, la densification du territoire à proximité des services de transports en commun efficaces pourrait être une solution pragmatique aux déficits chroniques d'un des États pourtant parmi les plus riches de la planète...

Et l'opposition dans tout cela? La grande majorité des opposants proviennent du milieu des affaires californien. Et leur travail d'influence a porté fruit, puisque la loi votée est une version allégée du projet initial. Aussi, bien que cette loi soumette des contraintes et des échéances pour sa mise en œuvre, elle est considérée par certains comme incitative et peu contraignante. Sa

1 Surnom donné par les opposants au gouverneur.

**Pour en savoir plus**

[www.leginfo.ca.gov/pub/07-08/bill/sen/sb\\_0351-0400/sb\\_375\\_bill\\_20080902\\_enrolled.pdf](http://www.leginfo.ca.gov/pub/07-08/bill/sen/sb_0351-0400/sb_375_bill_20080902_enrolled.pdf)



Shutterstock 24044564

**Étalement et feux de brousse**

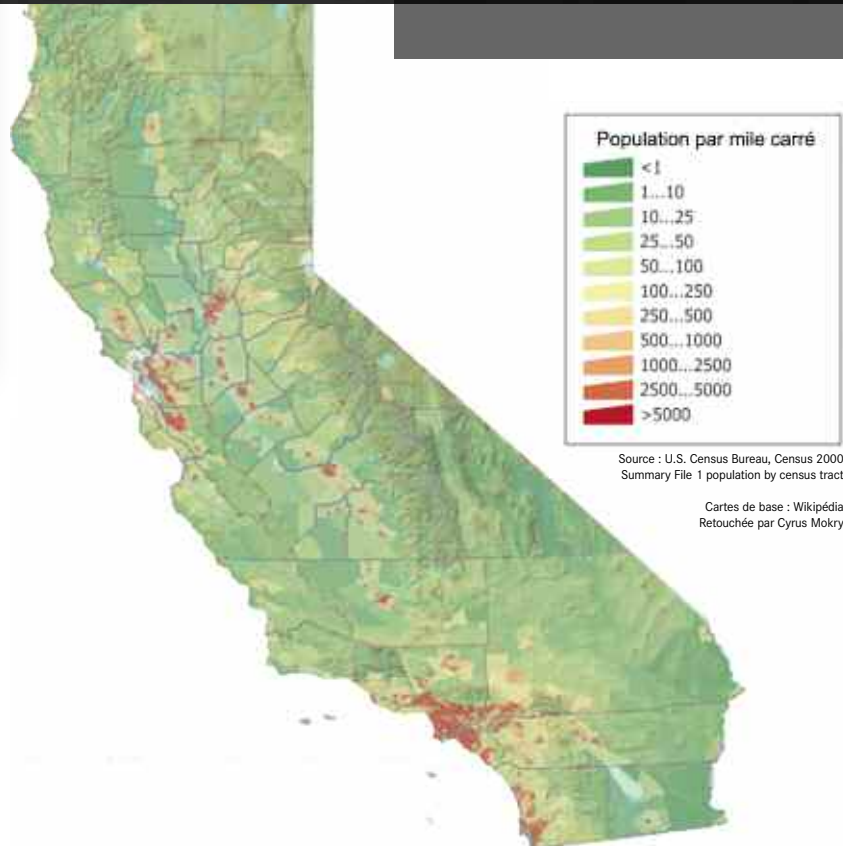
Une utilisation non réfléchie de l'environnement engendre des coûts pour une collectivité peu regardante sur sa croissance urbaine. Indirectement, les incendies de l'automne 2008, ayant obligé les paliers étatique et fédéral à décréter l'état d'urgence ont certainement influencé l'adoption de la loi antiétalement californienne. L'étalement irraisonné a laissé les promoteurs développer des projets en zone « incendiable ». De plus, l'ère du président Bush-fils a fait dramatiquement chuter le budget de prévention des incendies.

portée dépendra in fine de la diligence des pouvoirs locaux pour la mise en place de l'ensemble des mesures et possibilités prévues par la loi.

L'urbanisme se nourrissant d'expériences, il sera intéressant de voir si celle qui est en cours en Californie peut inspirer la révision de la Loi québécoise sur l'Aménagement et l'Urbanisme. Le législateur inclura-t-il dans la LAU des cibles d'empreinte écologique et de réduction des GES? À suivre. ■

*Cyrus Mokry est bachelier en urbanisme de l'Université du Québec à Montréal.*

L'aire des cinq principales métropoles de la Californie avoisine 120 000 km<sup>2</sup> (en 1996 !). En comparaison, la Communauté Métropolitaine de Montréal s'étale sur moins de 4 000 km<sup>2</sup>. Parallèlement, les terres utilisées à toutes fins agricoles (pâturage, culture, foresterie...) totalisent 110 000 km<sup>2</sup> (2002) et la Sierra Nevada occupe plus du cinquième de l'espace. Aussi, ne reste-t-il que peu de place pour le développement de la deuxième conurbation états-unienne. De plus, la Californie a connu une augmentation de 11 % de sa population depuis l'année 2000 (soit près de 3,5 à 4 millions d'habitants en plus), alors que le parc automobile croissait, lui, de 59 %. Le besoin d'agir pour réguler la croissance urbaine californienne ainsi que les déplacements se faisait en conséquence de plus en plus pressant.





Locoshop, Techopôle Angus.

## Reconstruire les villes

La plupart des villes du monde occidental connaissent une évolution de la localisation de plusieurs de leurs activités, ce qui fait apparaître de très vastes potentiels de reconversion spatiale et immobilière. Les enjeux et les conditions de succès du redéveloppement<sup>1</sup> ainsi rendu possible deviennent partout un objet central d'intérêt pour l'urbanisme.

Telle qu'elle est entendue ici, la notion de redéveloppement réfère à toute réutilisation d'espaces ou d'immeubles urbains, quelle que soit la dimension de l'espace ou l'ampleur de l'opération, qui implique un changement d'usage faisant apparaître de nouveaux potentiels de développement.

On pense souvent, en premier lieu, aux vastes friches industrielles délaissées par suite de la transformation des activités reliées aux premières phases de l'industrialisation. Toutefois, ces friches sont loin d'être les seuls territoires ouverts à un redéveloppement. Les infrastructures de transport – réseau ferroviaire et gares de triage, installations portuaires, aéroports, plus ou moins reliées à l'implantation industrielle, peuvent tomber en désuétude et laisser des potentiels spatiaux et linéaires offrant de grandes possibilités de réutilisation.

Les espaces institutionnels peuvent aussi être l'objet de diverses transformations. Les

conséquences des changements intervenus au Québec quant à la place occupée par les institutions religieuses en fournissent un bon exemple. La forme et la localisation des édifices à bureaux et des complexes commerciaux tendent aussi à évoluer au gré du temps, laissant de côté des immeubles désuets appelant un recyclage. À certains endroits, il pourra s'agir d'installations militaires à reconvertir ; à d'autres, d'anciens équipements scolaires ou de services publics, et la liste peut s'allonger...

Cette évolution multiforme ouvre la possibilité de « reconstruire la ville sur elle-même », selon une expression répandue. Les opérations urbanistiques et immobilières requises pour profiter pleinement de ces potentiels sont toutefois généralement complexes, impliquant remembrement foncier, décontamination, réfection d'infrastructures, intégration urbaine, recherche de mixité fonctionnelle et sociale, consultation et interaction des intéressés, etc.

D'où la nécessité d'une planification d'ensemble qui confère une cohérence au processus du redéveloppement et, dans chaque cas d'une certaine envergure, d'un pilotage s'appuyant sur un leadership public fort et favorisant la recherche d'un équilibre des intérêts présents. Le rôle des urbanistes est central dans ce processus. Mais ce rôle est-il suffisamment reconnu actuellement? La question doit être posée, en regard notamment des difficultés rencontrées par certains projets récents. Le présent dossier tente d'apporter un éclairage professionnel sur cette question, importante pour les praticiens de l'urbanisme comme pour l'ensemble de la population. C'est l'avenir de nos milieux de vie qui est en cause. Bonne lecture! ■

*Jacques Trudel, urbaniste, pour le comité éditorial*

<sup>1</sup> L'emploi du mot « redéveloppement » est discuté. On lui connaît de nombreux quasi synonymes, tels que reconstruction, réaménagement, renouveau ou renouvellement urbain, que plusieurs préfèrent utiliser et qui peuvent être plus ou moins appropriés selon le contexte. Toutefois, « redéveloppement » nous semble mieux exprimer le processus dans le sens large et multiforme que nous lui donnons ici. C'est pourquoi nous l'avons conservé, sachant bien que cela n'éliminera pas la controverse.

# Quelques conditions gagnantes pour réussir les grands projets urbains

Florence Junca-Adenot



Portion sud du Technopôle Angus vue du ciel.

Société de développement Angus

DOSSIER



La réussite d'un projet reposera toujours sur une bonne planification, une bonne organisation, une gestion rigoureuse, une rentabilité prévisible et une promotion efficace auprès des partenaires. Mais ce n'est plus suffisant. Les projets s'inscrivent maintenant dans une approche plus globale répondant à des critères sociaux, économiques et environnementaux, en harmonie avec un plan directeur définissant le bien commun qui lui-même doit intégrer les valeurs et les choix de la ville en matière urbanistique, environnementale, économique et de mobilité.

Les grands projets urbains, qu'il s'agisse d'infrastructures ou de bâtiments, sont des moteurs de développement de la société et de l'économie. Une communauté sans projet est une communauté perdante. Mais des projets qui ne s'adaptent pas aux nouvelles conditions de succès sont voués à de grandes difficultés. Si, malgré tout, ils se réalisent, ils ne contribueront pas à dessiner la ville réussie de l'avenir.

Le défi est de maintenir un équilibre dynamique entre le bien commun et les intérêts particuliers, à court et à long terme. Les citoyens, particuliers ou corporatifs, mieux informés, veulent contrôler leur milieu de vie et acceptent moins facilement l'imposition de projets qui ne respectent pas leur perception de la ville à échelle humaine, agréable à vivre, respectueuse de l'environnement et du patrimoine, offrant une mobilité plus écologique et durable.

Ce nouveau contexte réduit les écarts entre les grands projets publics et privés, quant à leurs conditions de succès. Il modifie les rôles tant des promoteurs et des villes que des gouvernements. Il explique en partie les conflits autour des projets des dernières années. À la veille de plans de relance économique, priorisant les projets d'infrastructures et immobiliers, leurs conditions de succès méritent d'être mieux apprivoisées.

## Les facteurs politiques : vision, leadership, adhésion

Un projet doté d'une vision de qualité, pertinent, cohérent, répondant à des besoins compatibles avec le milieu d'insertion, inclut les premiers ingrédients de succès. On doit exposer de façon transparente tant ses objectifs et les résultats attendus que ses impacts, ses contraintes et les processus suivis lors de sa planification et de sa réalisation. S'il s'agit d'un projet public, on doit justifier sa cohérence par rapport aux choix politiques d'une planification approuvée. Si on propose d'accorder la priorité aux transports collectifs et que les premières décisions budgétaires favorisent les investissements autoroutiers, la contestation s'installera.

Un projet porté avec vigueur, ouverture et ténacité par un leader progressera et



La TOHU dans le quartier Saint-Michel à Montréal.



Le parc Saint-Roch à Québec.

Le corridor de métro Rosslyn-Ballston, tire de Zimmerman, Christopher, *Three Decades of Smart Growth : Arlington's Urban Village (An Overview)*, conférence URBA 2015, 27 avril 2005.

*Le défi est de maintenir  
un équilibre dynamique entre  
le bien commun et les intérêts  
particuliers, à court et à long terme.*

suscitera des leaders chez les parties prenantes qui deviendront eux-mêmes des défenseurs du projet. La continuité dans les choix et dans le temps devrait pouvoir être maintenue, en dépit des changements politiques qui peuvent survenir lors d'élections. Le CHUM, qui a changé de site à la suite d'élections, paraît encore piétiner.

Obtenir l'adhésion des parties prenantes aux objectifs du projet, en amont du projet et tout au long, via des processus de consultation ouverts, intégrateurs, devient incontournable. Aucun grand projet public ou privé ne peut plus s'annoncer comme un fait accompli. La population, les groupes d'intérêt, les milieux d'affaires, les médias veulent être impliqués, sinon ils s'opposent, parfois un peu aveuglément. Les décideurs publics et privés doivent accepter de partager leur pouvoir. Le projet s'enrichira d'autant.

Consulter n'est pas synonyme d'unanimité. Consulter ne veut pas dire non plus manipuler pour vendre un projet. Le déménagement

du Casino est un exemple de décision perçue comme un fait accompli, ce qui peut, en partie, expliquer son sort. De belles réussites, entre autres, le quartier Saint-Roch à Québec et, à Montréal, le Technopôle Angus, le Quartier international, la réhabilitation du canal de Lachine, la Grande Bibliothèque, la TOHU ont vécu une réalisation harmonieuse.

#### **Les facteurs environnementaux : de nouvelles valeurs**

Intégrer les projets à la ville présuppose le respect de plusieurs conditions : créer des quartiers dotés d'une mixité de fonctions, prioriser la qualité de vie de ses populations, faire cohabiter différents groupes de la société, respecter l'histoire urbaine, assurer des retombées économiques. Cette nouvelle donne complexifie la tâche des planificateurs des grands projets comme celle des urbanistes. Par exemple, le projet Griffintown doit inclure tous les ingrédients d'un village urbain et respecter la planification de la Ville.

Les grands projets ne peuvent plus s'installer dans les milieux urbains et naturels en toute impunité. Ils ont des comptes à rendre quant aux valeurs environnementales qui guident dorénavant la société : respect du patrimoine, de l'environnement, des espaces verts, de la morphologie de la ville, des milieux naturels, de l'intégration architecturale de qualité, etc. Il s'agit de trouver l'équilibre entre la rentabilité à court terme et la conservation des patrimoines qui augmenteront la valeur des villes de l'avenir. Remplir le fleuve pour l'Expo 67 ne serait plus accepté. Les discussions autour de la protection du mont Royal ou le tollé soulevé par la construction de tours sur l'île Charron l'illustrent bien.

#### **L'évaluation globale des retombées économiques**

Construire durablement des projets de qualité, et y mettre le prix, préserve les ressources rares, embellit les milieux urbains, crée de la valeur et une plus longue durée de vie. Le coût additionnel de construction se

1 Voir à ce sujet le site URBATOD créé par le Forum URBA 2015, section « Étude de cas », dossier « Arlington, le corridor de métro de Rosslyn », à l'adresse suivante : [www.urbatod.org](http://www.urbatod.org).



recupère en économies d'opération ou en retombées sur la société. La règle du plus bas soumissionnaire conforme doit alors être remplacée par des calculs sur la base du cycle de vie. La rénovation écologique des édifices de Benny Farm s'est heurtée aux difficultés des règles de subventions fédérales.

Les infrastructures représentent un investissement porteur de retombées économiques et sociales, et doivent être évaluées en conséquence. Elles rapportent généralement des taxes plus élevées que leur investissement public et génèrent des investissements majeurs. À titre d'exemple, on a estimé que la construction de cinq stations du métro de Washington desservant Arlington en Virginie avait généré des retombées représentant neuf fois leur coût. Ce pourrait être le cas pour le prolongement du métro à Laval.

Un autre facteur de succès repose sur la fiabilité des estimations de coûts d'un projet. Des normes existent pour comparer des

coûts de réalisation d'ouvrages semblables dans le monde. Les gestionnaires de projet sont capables de prévoir un coût de projet et de le réaliser à son juste prix, qui n'est toutefois pas nécessairement le prix auquel s'attend le pouvoir politique qui doit l'approuver. Encore faut-il que l'autorisation de construire se donne quand les budgets sont vraiment confirmés et que les ministères de tutelle acceptent de considérer les réserves pour contingences, inflation et frais de financement.

#### **L'expertise : un facteur toujours essentiel**

L'expertise québécoise est mondialement reconnue en matière de gestion de projets, avec des ressources bien formées pour réaliser les projets à l'intérieur des budgets et échéanciers. Le Québec possède aussi de bons entrepreneurs. Cependant le nouveau contexte oblige à travailler autrement. Une équipe multidisciplinaire formée notamment d'urbanistes, d'ingénieurs et d'architectes, réunie dès la conception d'un projet

inspirant, permet d'ajouter des préoccupations de développement durable, de qualité du design, d'aménagement multifonctionnel, de choix de transport et d'adéquation des communications.

C'est ainsi que la conception peut être mieux adaptée aux nouvelles valeurs et que les arbitrages peuvent mieux intégrer l'ensemble des préoccupations à considérer, facilitant la préparation et l'acceptation du projet. On doit se rendre à l'évidence que recourir à des professionnels est rentable et ne devrait jamais être vu comme une dépense superflue. Ce changement culturel d'attitude à l'égard de l'expertise devient un facteur majeur, apte à garantir la qualité et le prix raisonnable d'un projet, tout comme le respect des échéanciers de réalisation. ■

*Florence Junca Adenot est professeure associée au Département d'études urbaines et touristiques, École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal. Elle est également directrice du Forum Urba 2015.*

# DAA

› Daniel Arbour & Associés

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

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

**Daniel Arbour & Associés (DAA) inc.**

MONTREAL  
QUÉBEC  
SAGUENAY  
MONT-TREMBLANT  
[www.arbour.ca](http://www.arbour.ca)

› imaginer › évaluer › intégrer l'espace urbain



## Un grand projet en Mauricie *Trois-Rivières sur Saint-Laurent*

Michael Hillier, urbaniste

Après plus de 150 ans, les Trifluviens retrouveront bientôt leurs rives grâce à la réalisation d'un grand projet de redéveloppement, au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice. Autrefois occupé par les installations d'une grande papetière, ce site a été réhabilité pour faire place au projet *Trois Rivières sur Saint-Laurent*, dont l'évolution et les composantes sont décrites ci-après. Aucun projet dans l'histoire récente de Trois-Rivières n'aura mobilisé autant de ressources et créé autant d'attentes chez les Trifluviens.

Les 148 années (de 1852 à 2000) d'activités industrielles fondées sur l'exploitation des ressources forestières ont laissé des traces. La production de pâtes et papiers prend fin en l'an 2000 avec la fermeture de la société Tripap. Sans perspective de reprise, les installations sont vendues et démolies à compter de 2001. Or, les terrains de l'ancienne papetière sont contaminés sur la quasi-totalité de leurs quelque 302 530 mètres carrés. D'importants travaux de réhabilitation seront donc requis pour permettre une réutilisation du site à des fins autres qu'industrielles.

### Un premier projet permet la réhabilitation du site

La compagnie Excavation René St-Pierre Inc., qui a fait l'acquisition des terrains et équipements de l'ancienne papetière, fera appel, en 2004, au programme de réhabi-

Le site *Trois-Rivières sur St-Laurent*, un usage industriel de près de 150 ans.

Ville de Trois-Rivières



## Mot du maire Trois-Rivières retrouve ses rives

*Trois-Rivières sur Saint-Laurent* est un immense projet immobilier multifonctionnel, sur l'un des plus beaux terrains riverains au Canada. Pendant plus de 150 ans, ce terrain avait une vocation industrielle, mais la Ville vient d'en faire l'acquisition pour le redonner à la population. Voilà pourquoi nous disons : Trois-Rivières retrouve ses rives!

À la lecture de sa présentation, vous remarquerez que *Trois-Rivières sur Saint-Laurent* est un projet complet et structurant, dont les objectifs touchent plusieurs domaines : habitation et démographie, économie et emploi, nature et culture, détente et plein air. Toute notre région, et je dirais même le Québec, profitera des retombées de ce projet. Aujourd'hui, le rêve devient réalité.

En 2009, la Ville de Trois-Rivières fête ses 375 années d'existence. À cette occasion, les Trifluviens vous invitent à venir profiter des festivités entourant ce grand événement et, chemin faisant, à vous

rendre sur le site de *Trois-Rivières sur Saint-Laurent*. Vous constatarez par vous-même la qualité exceptionnelle de ce site et des constructions qui y prennent place. Vous comprendrez alors toute la fierté que nous éprouvons, qui anime nos partenaires du développement économique et qui suscite tant d'enthousiasme chez les futurs résidents et utilisateurs de ce lieu unique.

Bienvenue à *Trois-Rivières sur Saint-Laurent*!

Le maire,  
Yves Lévesque

litation des sols contaminés Revi-Sols, phase II du ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). L'aide financière consentie vise à redonner une vocation économique à des terrains contaminés, situés en milieu urbain et présentant un intéressant potentiel de développement.

Le programme exige que la Ville de Trois-Rivières soit partie à une entente tripartite avec les propriétaires des terrains et le MDDEP. En acceptant de signer cette entente à l'automne 2005, la Ville de Trois-Rivières consent à assumer un rôle administratif dans la livraison du programme, soit à autoriser, après analyse, le remboursement des frais de décontamination reconnus admissibles.

Comme condition d'admissibilité, la Ville de Trois-Rivières devait également sanctionner un projet de redéveloppement pour l'ensemble du site. Ce projet doit faire état des principales affectations du sol, des investissements prévus, ainsi que de l'échéancier de réalisation du projet. Le projet conçu pour remplir cette condition aura pour nom « *Cité l'Émerillon* ». La conception de ce premier projet aura nécessité presque une année de réflexion, d'analyse et de négociation entre les propriétaires promoteurs et la Ville de Trois-Rivières, qui ont conduit à des

choix d'emplacement pour les principales composantes du projet, suivis d'études de faisabilité et de marketing ainsi que de l'élaboration de scénarios de financement.

Le concept d'aménagement issu de ce processus a été le fruit d'un travail collectif réalisé par le personnel des directions Aménagement, gestion et développement durable du territoire, Arts et culture et Services techniques de la Ville de Trois-Rivières, par la Société de développement économique (SDÉ) de Trois Rivières, ainsi que par la firme d'urbanistes-conseils Daniel Arbour et Associés, dont l'apport consistait à dégager des consensus, à transposer le concept en plan et à représenter les intérêts des investisseurs privés.

Ce premier concept d'aménagement comportait diverses affectations réparties entre des composantes publiques et des composantes privées. Les composantes publiques comprenaient alors : un centre de foires et de congrès industriels; un centre d'interprétation de l'industrie forestière logé dans la station de pompage et de filtration des eaux rénovée de l'ancienne papetière; une halte maritime, point de départ d'un service de navette fluviale entre la rive ouest de la rivière Saint-Maurice et un quai aménagé au Parc de l'Île Saint-Quentin du côté opposé ; un belvédère et une grande place

au confluent du fleuve et de la rivière Saint-Maurice, prolongée par une promenade pédestre et cyclable le long des rives; une grande esplanade pour des événements et rassemblements en plein air ainsi qu'un stationnement étagé. Quant aux composantes privées, elles devaient comprendre un milieu de vie résidentiel de densités variables, occupant la majeure partie des terrains situés au sud de la grande esplanade, ainsi qu'un hôtel assorti d'un parc aquatique.

### **Trois-Rivières aux commandes : une nouvelle vision se dessine**

Au fur et à mesure que se poursuivaient les travaux de réhabilitation et le dégagement du terrain, la Ville de Trois-Rivières a rapidement réalisé qu'il fallait que ce projet de renouveau urbain marque fortement l'histoire de la ville devenue aujourd'hui, depuis le regroupement des six anciennes villes, le grand Trois-Rivières.

Dans cette perspective, Trois-Rivières décide d'assumer seule la responsabilité de la redéfinition du projet en faisant l'acquisition de l'ensemble des terrains. Une première transaction survient en avril 2007 pour la partie des terrains vouée à un usage public, suivie d'une deuxième, conclue en novembre 2007, pour le reste. Ainsi, la Ville se donnait les moyens de





déterminer à elle seule la planification, la forme et le caractère du nouveau concept global qui encadrera le redéveloppement de ce site exceptionnel.

Pour ce faire, la Ville demande successivement à deux firmes d'urbanistes-conseils de produire de nouvelles esquisses d'aménagement, devant illustrer le plein potentiel de développement du site et de ses qualités paysagères. Mais la Ville continue aussi de mettre à profit l'imagination de ses propres ressources professionnelles. Loin d'avoir abandonné leur réflexion sur le devenir de ces terrains pendant l'exécution des mandats octroyés à l'externe, les urbanistes, ingénieurs et autres professionnels de la Ville engagés dans le suivi de ce projet ont poursuivi leur travail en élaborant de nouveaux concepts, portant une attention particulière à l'harmonisation du projet avec le tissu urbain adjacent; certains de ces concepts sont fournis aux urbanistes-conseils à titre d'options et d'inspiration.

Finalement, c'est un nouveau concept d'aménagement élaboré et mis au point par les ressources professionnelles de la Ville de Trois-Rivières qui prévaudra et sera adopté; il prendra le nom de *Trois-Rivières sur Saint-Laurent*. Ce concept aura connu une évolution constante. Évidemment inspirée des projets qui l'ont précédée, l'esquisse finale se distingue aussi par de nouvelles affectations et de nouvelles composantes.

### Le projet *Trois-Rivières sur Saint-Laurent*

Le concept du projet *Trois-Rivières sur Saint-Laurent* est dévoilé aux élus municipaux, dans sa forme finale, tôt à l'automne 2007. La population trifluvienne prendra, à son tour, connaissance du projet lors d'opérations « portes ouvertes » organisées sur le site de l'ancienne papetière, une première fois à la fin du mois de septembre 2007 et une deuxième fois au début du mois d'octobre 2008. Une large couverture médiatique a fait l'annonce et la promotion de ces deux derniers événements qui ont attiré, ensemble, plus de 9 000 personnes sur le site.

Le projet prévoit redonner à la population trifluvienne accès à ce lieu unique en réservant 51 % de la superficie totale du terrain à des fins culturelles et récréatives. Le 49 % de terrain restant sera revendu à des promoteurs privés en vue du développement d'un



La grande place publique :  
aménagement de la pointe.

milieu de vie résidentiel ainsi que d'un milieu de travail dédié à l'implantation d'entreprises dans un technoparc des plus modernes. Le milieu de travail comportera également des espaces voués à des activités commerciales.

### Les composantes publiques

Les aménagements et équipements culturels et récréatifs prévus dans le projet *Trois-Rivières sur Saint-Laurent* comprennent :

#### ■ Une grande place publique et des parcours riverains

Au confluent du fleuve et de la rivière Saint-Maurice, un grand espace public accueillera des promenades cyclables et piétonnes, une aire de pique-nique, un jardin de vivaces, un arboretum, un carrefour de restauration, un belvédère, une grande place de rassemblement et un bâtiment de services.

Les aménagements tireront profit d'un dénivelé de terrain et d'un replat de 125 mètres de profondeur, afin de créer des liens sans obstacles avec les autres points d'attraction riverains, dont le parc portuaire. Les promenades cyclables et piétonnes se prolongeront en bordure du talus surplombant la rivière et donneront accès à des aires de repos, ainsi qu'à des stations d'interprétation de l'histoire du site. L'un des scénarios d'aménagement prévoit l'implantation d'un amphithéâtre, qui pourrait devenir, par une facture architecturale originale, un élément signalétique marquant pour l'ensemble du projet.

#### ■ Un centre de découverte sur l'industrie des pâtes et papiers

Le bâtiment qui abritait le poste de pompage et l'usine de filtration des eaux de l'ancienne papetière, située en marge de la rivière Saint-Maurice à quelque 300 mètres en amont du fleuve, a échappé à la démolition et a été cité bâtiment historique par la Ville de Trois-Rivières. Il est proposé de rénover l'enveloppe de ce bâtiment et de transformer son intérieur selon un concept muséologique qui sera connu sous le nom de « *Boréalis* » et rappellera l'importance historique de l'exploitation de la forêt mauricienne et de l'industrie des pâtes et papiers à Trois-Rivières. On pourrait y adjoindre des services de restauration et le point d'embarquement d'une navette reliant le projet au Parc de l'Île Saint-Quentin et à d'autres attraits touristiques de la région.

#### ■ Une halte maritime

L'embouchure de la rivière Saint-Maurice constitue un lieu d'ancrage recherché par plusieurs plaisanciers nautiques. Toutefois, le passé industriel de cette rivière, pour la drave et les ouvrages de stockage à flot des billes de bois, a rendu cette zone quelque peu hasardeuse, laissant divers obstacles présents sous la surface de l'eau qu'il faut savoir éviter, surtout en période d'étiage. L'aménagement d'une halte maritime favorisera la mise en place d'une signalisation identifiant les corridors navigables sécuritaires et offrira des places à quai pour un nombre restreint d'embarcations.

*Le projet prévoit redonner à la population trifluvienne accès à ce lieu unique en réservant 51 % de la superficie totale du terrain à des fins culturelles et récréatives.*

Cet équipement s'ajoutera aux services offerts par la Marina de Trois-Rivières, dont il se distinguera par la durée restreinte d'occupation d'une place à quai et par l'absence de services de ravitaillement en essence ou de vidange. Il s'agit d'un équipement nautique complémentaire qui permettra les arrêts et visites de courte durée, tant au site du projet qu'à l'arrondissement historique et au centre-ville de Trois-Rivières.

#### ■ Des pavillons de services sur la grande place

Des pavillons de services localisés entre la voie ferrée et les immeubles résidentiels à forte densité serviront tant à des activités d'animation et de loisirs, que de détente et de contemplation.

Des structures pavillonnaires protégeront les promeneurs des intempéries, en plus d'accueillir des services de restauration, des expositions, des ateliers d'artisanat, des représentations artistiques et autres activités de courte durée ne nécessitant qu'une infrastructure légère. L'aménagement de ces espaces publics, accessibles via un parc municipal et un passage piétonnier sécuritaire permettant de franchir la voie ferrée, témoignera de l'intention du projet de bien servir l'ensemble de la communauté trifluvienne.

#### Les composantes privées

Le milieu de vie résidentiel et le milieu de travail, qui forment ensemble la portion privée du projet, incluent quatre composantes :

#### ■ Le milieu de vie résidentiel

Des immeubles à logements de moyenne densité (45 à 75 logements à l'hectare) et de forte densité (supérieur à 100 logements à l'hectare) sont privilégiés pour constituer le milieu de vie résidentiel du projet. Le zonage permettra d'implanter dans ce milieu des résidences pour personnes âgées ou pour personnes en perte d'autonomie ainsi que des hôtels. Les hauteurs de bâtiments ne pourront être inférieures à quatre étages hors sol.

Le concept d'aménagement ne fige pas la forme du développement. Les tracés de rue et les implantations de bâtiments ne figureront sur le plan concept qu'à des fins d'illustration du potentiel de développement. Seront cependant favorisés les projets qui privilégient l'offre de stationnement en souterrain et l'aménagement d'espaces libres extérieurs.

#### ■ Un technoparc

L'aménagement d'un technoparc d'au moins cinq bâtiments visera à créer un milieu de travail de qualité privilégiant la synergie de multiples occupants. Le technoparc attirera des entreprises œuvrant dans les créneaux de spécialisation ciblés, tels que les bioprocédés et bionettoyants industriels, la microélectronique et les technologies de l'information et des télécommunications ainsi que les technologies environnementales. La Société de développement économique de Trois Rivières sera responsable de sa promotion.

#### ■ Une présence commerciale

Un deuxième milieu de travail à vocation commerciale, occupant une superficie d'environ 15 000 mètres carrés, sera destiné à offrir des services de proximité répondant aux besoins des résidents du projet et du quartier avoisinant ainsi que des occupants du technoparc.

#### ■ Des aires de stationnement

Des aires de stationnement, totalisant plus



Aménagement en milieu résidentiel : une promenade dans le prolongement de la rue des Commissaires.

**NOTE** – Pour de plus amples renseignements, on peut joindre Michael Hiller par téléphone au 819-372-4541 ou au 819-379-5777 et par courriel à l'adresse [mhillier@v3r.net](mailto:mhillier@v3r.net). On peut aussi consulter le site Internet de la Ville de Trois-Rivières à l'adresse [www.v3r.net/portail/index.aspx](http://www.v3r.net/portail/index.aspx), rubrique « La Ville », onglet du projet « Trois-Rivières sur Saint-Laurent ».



de 450 cases, seront à l'usage des employés du technoparc et des industries implantées sur le boulevard du Saint-Maurice. À l'extérieur des heures d'affaires, le grand public y aura accès. Ces aires de stationnement représentent également une réserve foncière qui permettra, au besoin, d'augmenter le nombre de bâtiments du technoparc ou de l'espace commercial.

#### Du concept à la réalisation

Ce grand projet de renouveau urbain a débuté, tel que prévu, à l'automne 2008. Les travaux entrepris ont consisté à effectuer une décontamination complémentaire de certaines parcelles de terrain, à niveler l'ensemble du site, à stabiliser des talus bordant la rivière Saint-Maurice et à procéder à certaines interventions de génie végétal ainsi qu'à la mise en forme d'un premier tronçon de la promenade cyclable et piétonne, entre la rue du Saint-Maurice et le futur centre de découverte sur l'industrie des pâtes et papiers.

Parallèlement, une première phase de travaux d'infrastructures a été amorcée, en vue de desservir l'ensemble du technoparc et une partie des affectations résidentielles et commerciales. Un premier terrain est en construction dans le technoparc et des promesses de vente ont été signées pour amorcer le développement résidentiel. D'autres projets devraient être mis en chantier dès ce printemps.

Des discussions ont également cours avec les grands propriétaires fonciers limitrophes, afin qu'ils participent à la réalisation de certains aménagements. Ceux-ci contribueront à compléter l'intégration de ce projet aux milieux de vie adjacents et ajouteront des attraits supplémentaires sur les circuits de promenade vers le parc portuaire et le centre-ville, dans l'arrondissement historique de Trois-Rivières et sur le réseau cyclable municipal.

La Ville de Trois-Rivières est très satisfaite de l'intérêt manifesté jusqu'ici par de nom-

breux investisseurs qui ont présenté des idées de projets pour le site et certains terrains adjacents. Il y a même lieu de croire que le redéveloppement puisse être complété avant la date cible de 2015.

Tous ceux et celles qui ont participé à la conception de ce plan d'aménagement, à sa promotion et à ses premières réalisations, ont la conviction que les objectifs fixés seront atteints et que ce grand projet de renouveau urbain représentera, pour la communauté trifluvienne comme pour tout le Québec, un exemple de réussite dont plusieurs voudront s'inspirer. ■

*Michael Hillier est urbaniste et conseiller aux projets spéciaux, rattaché à la Direction générale de la Ville de Trois-Rivières. Il est appelé à suivre les grands dossiers de développement et à coordonner les interventions des directions municipales dans la réalisation des projets.*



Transports Canada    Transport Canada

## Le réseau d'information sur le transport durable

Les villes et les régions canadiennes concrétisent des options de transport propres, efficaces et pratiques. Consultez le site Web de Transports Canada, lequel présente des projets innovateurs de transport durable et fournit des outils aux professionnels :

- Un centre de ressources en matière de gestion de la demande en transport;
- Plus de 60 études de cas sur le transport durable;
- Un calculateur d'émissions liées au transport urbain.

*Et plus encore!*

**[www.tc.gc.ca/pdtu](http://www.tc.gc.ca/pdtu)**



Canada



Le Croissant culturel de Chicoutimi

## Un projet original de mise en valeur du centre-ville

Monique Gauvin et François Hains, urbaniste, en collaboration avec Luc-Michel Belley

Le centre-ville de l'arrondissement Chicoutimi, à Saguenay est devenu, au fil des ans, un centre-ville moderne et contemporain. De nombreux bâtiments et façades ont été rénovés; plusieurs rues réaménagées; les locaux, autrefois vacants, abritent aujourd'hui des places d'affaires florissantes; le centre-ville se pare chaque été de nombreuses terrasses et le secteur est animé par plusieurs activités et événements à caractère culturel, tout au long de l'année. Le concept de Croissant culturel, issu d'une large concertation, a été un catalyseur important de cette renaissance.

Dans les années 1990, le centre-ville de Chicoutimi connaît des jours sombres. De nombreux locaux sont vacants et un sentiment d'incertitude et de pessimisme a envahi les gens d'affaires. Plusieurs pro-

priétaires immobiliers et commerçants décident alors d'unir leurs efforts pour former, en 1996, l'Association du Centre-ville de Chicoutimi. En suivant la démarche proposée par la Fondation Rues Principales,

la municipalité et les gens d'affaires canalisent leurs énergies afin de créer un centre-ville dynamique. S'ensuivent alors de nombreuses réfections physiques, rénovations de façades d'édifices commerciaux, implantations de nouvelles infrastructures et création d'activités d'animation, qui entraînent l'arrivée de nouvelles places d'affaires.

Entre autres mesures très efficaces, retenons la modification du règlement d'urbanisme visant à concentrer l'ensemble des services professionnels au centre-ville. La carte de zonage a été modifiée, afin de retirer de tous les secteurs de la Ville, à l'exception du cœur central, l'autorisation des services professionnels et financiers.

Ce geste réglementaire a permis de particulariser le centre-ville par une activité qui lui serait propre et ainsi de le distinguer des autres zones commerciales de la municipalité, d'y favoriser la mixité des usages et d'y créer des occasions d'investissement.

DOSSIER



La concentration de services professionnels a été suivie par l'implantation de boutiques et restaurants. Des terrasses s'y sont greffées pour créer un caractère urbain unique à la zone. Le centre-ville renaissait.

La démarche de dynamisation a été suivie d'une recherche de caractérisation du site. Comment pouvait-on rendre le centre-ville distinctif? Comment se distancer des axes commerciaux comme image, afin de rendre le lieu remarquable? La réponse est parvenue du milieu culturel. En effet, c'est au centre-ville que se concentrait la presque totalité des activités culturelles municipales. On dénombre dans cette zone de nombreux attraits culturels et artistiques, dont des galeries d'art des musées, des infrastructures culturelles telles que la Bibliothèque municipale, le Centre des arts et de la culture, le Conservatoire de Musique de Saguenay, plusieurs œuvres d'art publiques, de nombreux lieux patrimoniaux, des places d'affaires liées à la culture, des restaurants, bars et cafés ainsi que des hôtels et des gîtes.

C'est sur ce terreau fertile qu'en 2001 naquit le « Croissant culturel ». Son nom trouve son origine du fait que la majorité des établissements culturels, patrimoniaux et touristiques se trouvent regroupés à l'intérieur d'une bande de 3 km<sup>2</sup>, s'étirant d'est en ouest et s'apparentant à la forme d'un croissant.

En décembre 2001, la Ville de Chicoutimi reconnaissait le Croissant culturel en adoptant une résolution qui officialisait son existence et en intégrant le concept du Croissant au Plan d'urbanisme de la municipalité.

En 2002, une première agente de développement culturel est embauchée avec le mandat de développer le Croissant culturel. En premier lieu, un comité de travail composé d'intervenants culturels et de gens d'affaires élabore un plan directeur. S'ensuivent plusieurs actions dont la publication du *Dépliant du Croissant* (mis à jour annuellement) et la mise sur pied d'*Excès de vitrine*, événement biannuel qui consiste en l'intégration des arts dans les vitrines des commerces du centre-ville.

Dès le début, on comprend l'importance d'identifier clairement le centre-ville comme



étant le cœur culturel de l'arrondissement Chicoutimi. On se demande comment faire rejaillir l'image culturelle du centre-ville et amener le passant à ressentir cette présence. Le lieu devait être différencié et unique. Le projet de signalisation devait devenir un plan de *branding* territorial.

Le plan devait répondre à plusieurs besoins : donner une image au centre-ville, rendre visible un logo et une thématique, faciliter la circulation des visiteurs, attirer l'attention sur les lieux culturels et touristiques et relier ensemble tous les secteurs du centre-ville.

La première phase du projet s'est concrétisée en 2007 avec la création d'un logo unique, inspiré d'une caractéristique de l'architecture du centre-ville, soit la trentaine de mâts d'inspiration Art déco que l'on dénombre sur les édifices commerciaux du secteur<sup>1</sup>.

Pour caractériser davantage le Croissant culturel et le rendre intemporel, son image a été associée à celle du peintre Arthur Villeneuve<sup>2</sup>. Un slogan est créé : « *En plein cœur du CENTRE-VILLEneuve* ».

On procède ensuite à des aménagements concrets : installation de « portes » aux abords des axes routiers menant au centre-ville, marquant l'entrée dans le Croissant culturel; installation de six panneaux d'interprétation de l'histoire de Chicoutimi illustrés d'œuvres d'Arthur Villeneuve, affichant aussi une carte situant les éléments d'intérêt du Croissant.

Au printemps 2008, une quarantaine de drapeaux affichant le logo sont mis en place sur les mâts du centre-ville. Les lieux artistiques sont identifiés par diverses enseignes (banderoles autocollantes, plaques de bois, plaques métallisées et autres). La première phase du projet est complétée par l'installation d'une cinquantaine d'oriflammes permanentes sur plusieurs lampadaires du secteur.

Ces interventions permettent déjà de concrétiser l'image culturelle du centre-ville de l'arrondissement Chicoutimi. Mais ce n'est pas tout, car une seconde phase du projet *branding* est en gestation; elle permettra, entre autres, l'ajout de panneaux d'interprétation supplémentaires, une signalisation des œuvres d'art publiques, une signalisation du circuit patrimonial, etc.

Depuis sa création, le Croissant culturel s'est avéré un outil efficace de mise en valeur et de soutien de la culture. Il a contribué à concentrer l'activité urbaine au centre-ville et a eu un effet mobilisateur pour la communauté. De plus, le Croissant a stimulé de merveilleuse façon le centre-ville sud de l'arrondissement Chicoutimi et a grandement contribué à son redéveloppement. ■

*Mme Monique Gauvin est coordonnatrice-directrice de L'Association des Centres-Villes de Chicoutimi Inc. M. François Hains, architecte paysagiste et urbaniste, est directeur du développement commercial et services pour Promotion Saguenay, organisme responsable du développement économique de Ville de Saguenay. M. Luc-Michel Belley est conseiller à la Division art culture et communautaire de Saguenay.*

1 « Chicoutimi est incontestablement la capitale Art déco du Québec, voire du Canada. » Citation tirée de Morriset, Noppen & Dieudonné, *Patrimoines modernes*, PUQ, 2004.

2 Arthur Villeneuve (1910-1990) est un peintre québécois, originaire de Chicoutimi, connu pour ses peintures naïves. Son œuvre la plus célèbre est sa maison, sur les murs de laquelle il a peint de grandes fresques. En 1972, il est admis dans l'Ordre du Canada en reconnaissance de sa contribution comme peintre et interprète de son environnement.



Futur campus de l'Université de Montréal dans l'arrondissement d'Outremont, son développement intègre plusieurs pratiques novatrices d'aménagement.

## Montréal Le défi du développement urbain

Pierre Bernardin, urbaniste  
Lise Bernier et Érik Provost

Avec l'adoption de son Plan d'urbanisme en 2004, la Ville de Montréal s'est résolument engagée à relever l'un des principaux défis de l'urbanisme du XXI<sup>e</sup> siècle : réaliser le plein potentiel de développement de Montréal en favorisant la transformation et la reconstruction de la ville sur elle-même plutôt que l'étalement urbain.

### Une reconversion s'inscrivant dans le développement durable

Au-delà des nombreux terrains vacants encore disponibles pour le développement sur l'île, les espaces offrant des possibilités de conversion constituent une source encore plus importante de développement immobilier. Cette situation s'explique, entre autres, par la transformation structurelle de l'économie qui a rendu disponibles plusieurs sites et bâtiments initialement voués à des activités manufacturières, d'entreposage ou de triage ferroviaire. Ces anciennes zones industrielles sont souvent situées au cœur de quartiers résidentiels. La requalification de ces espaces assure une capacité d'accueil à long terme pour des logements diversifiés, de nouvelles activités de services et des formes innovantes d'industries à forte valeur ajoutée. Sur le strict plan de l'habitation, la Ville de Montréal estime que près de

100 000 nouveaux logements (en plus des 45 000 possibles sur des terrains vacants) pourraient être réalisés en convertissant des bâtiments ou des espaces actuellement utilisés à d'autres fins. Avec son Plan d'urbanisme, Montréal a donc identifié des espaces largement sous-utilisés, des secteurs à transformer pour lesquels des planifications détaillées sont élaborées.

En favorisant le redéveloppement urbain, le Plan d'urbanisme de Montréal s'inscrit clairement dans une perspective de développement durable tant en ce qui concerne la forme urbaine, le traitement des problématiques environnementales que les besoins en infrastructures. En effet, plutôt que de faire table rase, on choisit maintenant de préserver et de mettre en valeur les qualités d'un bâtiment ou d'un territoire, afin de sauvegarder notre patrimoine bâti ou naturel.

Encourager l'intensification et la diversification des activités à proximité d'infrastructures de transport collectif, favoriser le transport actif, soutenir la construction de logements diversifiés et abordables, privilégier une production architecturale créative sur le plan environnemental, maximiser le verdissement, voilà autant de pratiques novatrices de l'urbanisme montréalais qui s'inscrivent parfaitement dans cette logique de renouvellement de la ville, en cohérence avec le Plan d'urbanisme, le Plan de transport et le Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal.

### Retisser la trame urbaine

Le redéveloppement permet aussi de réparer certains dysfonctionnements reliés par exemple à la présence de grands axes routiers ou ferroviaires. Ces axes peuvent constituer d'importantes barrières



physiques entre les quartiers montréalais. Les efforts pour retisser la trame urbaine deviennent ainsi cruciaux dans le cadre des projets de redéveloppement.

Les projets d'infrastructures de transport offrent aussi des occasions de mettre en valeur les secteurs adjacents. De façon plus particulière, les projets de transport en commun, tels que le train de l'Est ou le futur réseau de tramways sont l'occasion d'examiner les possibilités de requalification à proximité de ceux-ci, de façon à maximiser leur achalandage et assurer leur contribution positive pour le territoire.

Reconstruire la ville, c'est aussi marquer de manière distinctive les entrées du territoire montréalais. Montréal préconise la mise en valeur de plusieurs entrées de ville par l'élaboration de projets urbains intégrés appuyant un développement immobilier et un réaménagement du domaine public de qualité. Cette orientation est au cœur de plusieurs exercices de planification détaillée de secteurs ciblés, comme les axes des ponts Lachapelle et Pie-IX. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en

boulevard urbain illustre lui aussi cette approche en conférant à cette importante entrée au centre-ville un caractère prestigieux et une échelle humaine.

#### Encourager la planification participative

Pour reconstruire la ville, Montréal compte sur la mobilisation des différents intervenants et plus particulièrement les citoyens. Elle mise sur une planification participative et largement concertée pour offrir aux Montréalais une ville qui leur ressemble. Des pratiques de longue date, comme celles qui ont présidé à la transformation de l'ancienne friche industrielle des ateliers Angus, en témoignent bien. De telles pratiques s'appliquent dans divers cadres plus ou moins formels, allant de la concertation avec les acteurs locaux à la tenue de consultations par l'Office de consultation publique de Montréal.

Dans ce contexte, les urbanistes deviennent des acteurs centraux de la réalisation des projets. À titre de professionnels de la ville, les urbanistes veillent à assurer une cohérence des interventions, et ce, en

mettant en œuvre la vision promue par le Plan d'urbanisme, elle-même guidée, entre autres, par cette volonté de « reconstruire la ville sur elle-même ».

Plus que jamais, les urbanistes montréalais sont appelés à relever le défi du redéveloppement. Celui-ci comporte bien sûr un nombre important de contraintes pour lesquelles les professionnels doivent élaborer et mettre en œuvre des solutions d'avant-garde. À cet égard, l'expertise montréalaise poursuit son déploiement qui, jumelée aux nécessaires investissements des gouvernements et du secteur privé, permet de soutenir et d'encadrer une véritable reconstruction de la ville sur elle-même. ■

*Pierre Bernardin est urbaniste. Il est directeur général adjoint à la Ville de Montréal et responsable du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Lise Bernier et Érik Provost sont respectivement conseillère en aménagement-chef d'équipe et conseiller en aménagement à la Division de l'urbanisme de ce service.*



Mise en valeur des abords du canal de Lachine. L'expérience montréalaise de redéveloppement s'est formée avec les années. La mise en valeur des abords du canal de Lachine ou de la Cité Multimédia, par exemple, a enrichi à la fois le territoire et l'expertise urbanistique de Montréal.

Dans le cadre du réaménagement du corridor routier et ferroviaire, le désenclavement de l'ancienne cour de triage Turcot en fera un espace constitutif de la vitalité économique du Grand Sud-Ouest.



## GROUPE-CONSEIL JULES HURTUBISE INC.

### Économistes et Experts en Habitation

2 600, avenue Pierre-Dupuy, suite 505, Cité du Havre  
Montréal (Québec) H3C 3R6  
Bureau (514) 522-2767

juleshurtubise@videotron.ca

## LA RÉFÉRENCE EN HABITATION

### UNE CLIENTÈLE DIVERSIFIÉE

COMMUNAUTÉS MÉTROPOLITAINES / MUNICIPALITÉS

ORGANISMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

PROMOTEURS / CONSTRUCTEURS

FIRMES D'ARCHITECTES ET D'URBANISTES

CABINETS D'AVOCATS

### LES PRINCIPAUX SERVICES OFFERTS

STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIELS  
POUR LES MUNICIPALITÉS (STIMULER, DIVERSIFIER  
ET/OU ACCÉLÉRER LA CONSTRUCTION  
RÉSIDENTIELLE)

ANALYSES DE MARCHÉ

ÉLABORATION DE VISIONS ET DE PROGRAMMES DE  
DÉVELOPPEMENT (SUR DES SITES PARTICULIERS)

ÉTUDES D'IMPACTS ASSOCIÉES À DES PROJETS  
RÉSIDENTIELS (IMPACT FISCAL POUR LES  
MUNICIPALITÉS ET IMPACT ÉCONOMIQUE)

ÉTUDE DE FAISABILITÉ (PRO FORMA FINANCIERS,  
ESTIMATION DE LA VALEUR DES TERRAINS ET  
DROITS AÉRIENS, ETC.)

EXPERTISE OU CONTRE-EXPERTISE DANS LES  
LITIGES CONCERNANT DES PROPRIÉTÉS  
RÉSIDENTIELLES



Le Quartier International de Montréal a permis de recouvrir une partie de l'autoroute Ville-Marie et de relier le centre des affaires et le Vieux-Montréal de façon exemplaire.



La Cour Turcotte

# Planification urbaine et gestion de projets à la Ville de Montréal

## Une approche qui renforce la pratique municipale de l'urbanisme

Sylvain Ducas, urbaniste

DOSSIER



Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal détermine des objectifs stratégiques et des secteurs de planification particulière. Il joue le rôle de plan stratégique de la Ville en matière d'intervention sur le territoire. En complément, Montréal a adopté une stratégie de soutien à la réalisation de grands projets, renforcée par une approche de gestion par projet. Cette approche vise principalement à déterminer la participation municipale à ces projets, dans une démarche d'accompagnement. Cette nouvelle pratique s'appuie sur l'expertise municipale, où les urbanistes jouent un rôle prépondérant.

Après la création officielle de la nouvelle Ville de Montréal, le premier janvier 2002, le maire de Montréal a dirigé le Sommet de Montréal en juin de la même année. Ce sommet a réuni durant trois jours la société civile montréalaise et les représentants gouvernementaux et municipaux pour débattre des principaux enjeux et moyens d'action. Ces séances concluaient les échanges tenus durant les mois précédents avec divers groupes et citoyens sur 14 thèmes majeurs et dans les 27 arrondissements. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, le Sommet avait statué « que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire ».

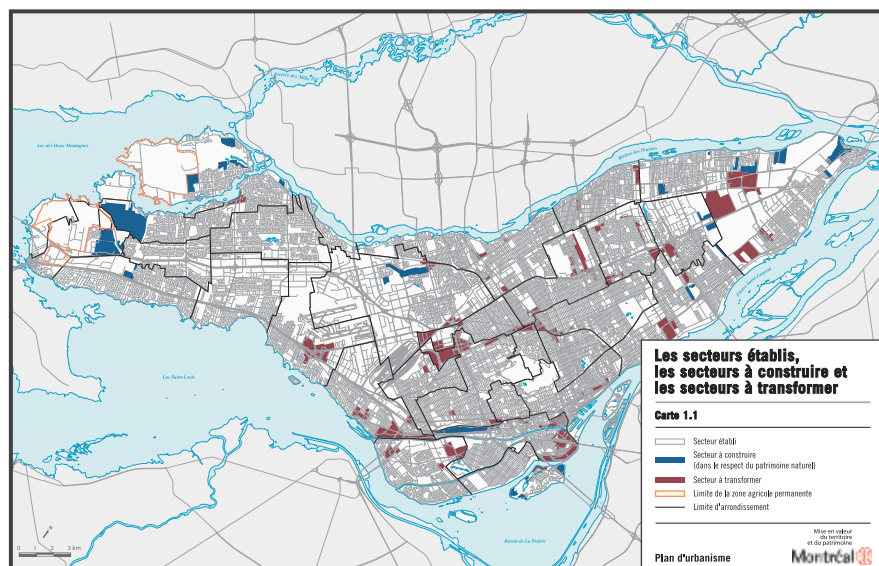
### Le Plan d'urbanisme, plan stratégique d'intervention en aménagement

Le Plan d'urbanisme, adopté en novembre 2004, souscrit aux principes du développement durable et s'appuie sur sept orientations fondamentales, qui se traduisent en objectifs et en actions. Il a été structuré pour en faire un outil dynamique, axé sur l'intervention. Le Plan se distingue aussi par une approche originale en reconnaissant certains acquis et leur maintien.

Ainsi, le Plan d'urbanisme statue dès le départ que Montréal est composée de

*secteurs établis* pour lesquels la Ville prévoit la consolidation des caractéristiques existantes, sans proposer de changements majeurs. Ces secteurs couvrent la très grande majorité du territoire municipal. En contrepartie, le Plan désigne des *secteurs à construire* et des *secteurs à transformer* (voir le plan 1). Les secteurs à construire correspondent à l'ensemble des terrains vacants de plus de

1 000 m<sup>2</sup>, soit une superficie totalisant 11 km<sup>2</sup> sur les 500 km<sup>2</sup> du territoire municipal. Dans les secteurs à transformer, la Ville prévoit des changements majeurs de vocation; la plupart d'entre eux correspondent actuellement à des friches industrielles, déstructurées. Conséquemment, le Plan a déterminé 26 secteurs pour lesquels une démarche de planification détaillée doit



Plan 1 : Les secteurs établis, à construire et à transformer de Montréal



La Place du Quartier des spectacles.

être entamée, selon une approche intégrée, dans les secteurs à construire ou à transformer.

Cette approche globale du Plan d'urbanisme déterminant des secteurs spécifiques d'intervention, en lien avec les orientations et les objectifs du Plan, représente en quelque sorte le plan stratégique de Montréal en ce qui a trait à l'aménagement du territoire. En septembre 2005, l'administration municipale a adopté une stratégie de soutien à la réalisation de grands projets, présentée dans le document *Imaginer – Réaliser Montréal 2025*.

### L'approche de gestion par projet

En janvier 2006, la Ville de Montréal a mis en place une structure d'accueil et d'accompagnement des grands projets privés et publics, reconnus par la stratégie de Montréal 2025. La structure d'accompagnement, gérée par le Bureau de gestion des grands projets, a emprunté et adapté les outils reconnus de gestion par projet.

La gestion par projet a été implantée dans les entreprises il y a une vingtaine d'années et a été appliquée, notamment, à la gestion de projets de construction de bâtiments ou d'infrastructures. Cette approche trouve aussi maintenant ses applications dans la gestion des projets urbains. À cet égard, un projet est généralement défini comme une entreprise temporaire dans le but de créer un résultat unique, dans la perspective d'un développement par étapes. Ainsi, tout projet a un début et une fin déterminés. La notion de projet se définit en opposition à la notion d'opérations répétitives. Finalement, rappelons que les projets sont élaborés en fonction de trois composantes fondamentales et

interreliées : le contenu (ou la portée du projet), le temps et les coûts. Les projets servent normalement à réaliser le plan stratégique d'une organisation.

En ce sens, le Plan d'urbanisme joue le rôle de plan stratégique municipal d'intervention sur le territoire et le document *Montréal 2025* tient lieu de portefeuille des projets majeurs, en vue de réaliser le Plan d'urbanisme. L'approche de gestion par projet permet ainsi à la Ville, dans sa démarche d'accompagnement des grands projets publics ou privés (voir l'encadré), de déterminer les interventions municipales en fonction du projet proposé, le calendrier de leur réalisation, leur coût, leur rentabilité fiscale et d'influencer par le fait même le contenu de ces projets du point de vue municipal. Cette approche procure à la Ville un cadre flexible, adapté aux spécificités des projets et des circonstances, pour déterminer les rôles et responsabilités des acteurs et un encadrement des coûts.

Conséquemment, chaque projet doit obtenir une approbation des autorités administratives et politiques de la Ville à chaque étape d'élaboration, soit la planification (ou l'incubation), l'analyse de faisabilité technique et financière, l'avant-projet et la réalisation du projet. À chaque étape correspond un ensemble de critères et de produits livrables déterminés. Entre autres critères, la Ville de Montréal a élaboré un outil d'analyse financière qui permet de déterminer, en fonction des retombées fiscales des projets et des coûts municipaux, la rentabilité fiscale des projets du point de vue municipal. En résumé, les investissements municipaux commandés par un projet privé ou public doivent être remboursés par l'entremise des

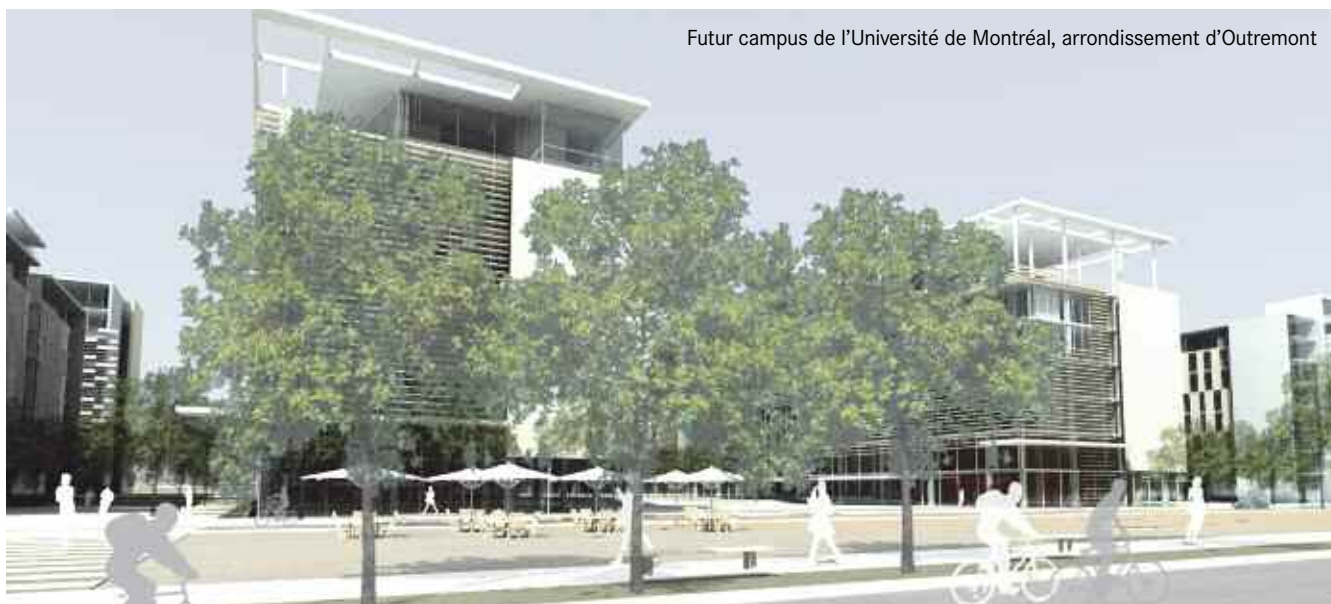
revenus d'impôt foncier dans un terme de dix ans. Si ce critère de rentabilité fiscale n'est pas satisfait, le contenu du projet doit être modifié.

Depuis bientôt trois ans, la Ville de Montréal a mis en place des équipes de projet qui accompagnent les promoteurs des projets des hôpitaux universitaires (CHUM, CUSM et CHU Sainte-Justine), du campus universitaire d'Outremont, de Griffintown et de Pierrefonds-Ouest, pour n'en citer que quelques-uns, en plus de diriger la réalisation des interventions municipales dans l'aménagement du Quartier des spectacles.

Ces équipes multidisciplinaires réunissent, sur une base matricielle, les différentes expertises municipales nécessaires à l'analyse ou à la réalisation des projets, que ce soit en planification urbaine, en transport, en

Selon l'approche adoptée par la Ville de Montréal, un grand projet est caractérisé par les cinq critères suivants :

- exercer des effets positifs sur la qualité de vie des citoyens et sur l'environnement;
- générer des retombées économiques importantes;
- avoir un impact structurant sur la trame urbaine ou produire un effet de revitalisation urbaine;
- présenter une grande complexité et une grande sensibilité sur le plan politique ou sociétal et avoir un caractère pluridisciplinaire, impliquant fortement plusieurs services municipaux ou arrondissements;
- entraîner, de façon générale, des coûts élevés pour la Ville et requérir un apport soutenu de ressources.



Futur campus de l'Université de Montréal, arrondissement d'Outremont

design urbain, en aménagement de parcs, en gestion immobilière, en gestion des eaux, en voirie, etc. Ces équipes sont dirigées par un chef de projet. Il assure la responsabilité de la gestion et de la coordination du projet, à chacune des étapes d'évaluation ou de réalisation. De façon générale, les chefs de projet sont des urbanistes ou ont une formation en aménagement du territoire.

### Les bénéfices pour la pratique municipale de l'urbanisme

Cette nouvelle démarche d'accompagnement des projets majeurs, associée à l'application des préceptes reconnus de la gestion par projet, est encore à un stade de rodage à Montréal. Mais déjà, on constate certains effets bénéfiques pour la pratique municipale de l'urbanisme et de la gestion.

D'abord, l'approche stratégique du Plan d'urbanisme permet de mieux cibler les territoires d'intervention, en fonction de l'encadrement des orientations du Plan. L'analyse des projets doit donc se faire, à l'étape de la planification, dans une perspective d'intégration du projet au milieu environnant. L'adaptation de l'approche de gestion par projet au contexte municipal a de son côté déterminé une méthode d'évaluation et de gestion des projets publics et

privés où la Ville est appelée à intervenir en accompagnement, notamment pour les infrastructures ou les équipements municipaux.

La plupart de ces projets sont également soumis, en cours d'élaboration, à des processus publics de consultation ou de concertation, dont les résultats sont intégrés à l'évaluation des projets. Dans les faits, la Ville de Montréal a été mieux en mesure d'amener les promoteurs à prendre en compte le point de vue municipal et d'influencer ainsi le contenu des projets afin qu'ils soient conformes aux orientations du Plan d'urbanisme et des politiques sectorielles municipales, en plus d'assurer une rentabilité fiscale à la Ville.

Cette approche d'accompagnement des projets majeurs a créé une nouvelle dynamique et nécessite un certain changement de culture. D'une part, le travail en équipe de projet, réunissant les différentes expertises municipales, a fait ressortir la nécessité et les bénéfices d'une gestion intégrée des projets, appréciée des services municipaux et des arrondissements. D'autre part, les promoteurs reconnaissent le bien-fondé de ce mode de gestion soutenu par un chef de projet, établi dans un contexte de dialogue

et de négociation entre la Ville et les promoteurs, où l'ensemble des aspects d'un projet est pris en compte.

Cette démarche demeure somme toute assez nouvelle et son application s'exerce de façon graduelle. La pratique permettra, et c'est à souhaiter, une amélioration de la méthode pour que les grands projets s'insèrent harmonieusement dans le tissu urbain existant, tout en jouant le rôle nécessaire de moteur du renouvellement urbain.

Il est intéressant de souligner à cet égard le rôle prépondérant joué par les urbanistes dans la mise en œuvre de cette pratique, à titre de chefs de projet. Ce travail a permis dans plusieurs cas d'optimiser les projets, en tenant compte à la fois des objectifs des promoteurs, des orientations municipales et des souhaits de la population. Dans ce contexte, le travail des urbanistes ne se limite plus seulement à l'aspect réglementaire d'un projet particulier, mais se caractérise plutôt par une approche qui met l'accent sur l'argumentaire, la justification et l'optimisation. ■

*Sylvain Ducas est urbaniste et chef de projets au Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal*

Terrains LAVO et Place Simon-Valois

# Un projet, plusieurs maîtres d'œuvres

François Goulet,  
urbaniste

À proximité de la rue Ontario, à Montréal, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, la relocalisation d'une industrie lourde et l'abandon d'une bretelle de voie ferrée ont été le catalyseur de la renaissance d'un quartier. Autour d'une nouvelle place publique et d'un parc linéaire, les projets émergent, plus d'une demi-douzaine déjà, totalisant 300 logements privés et communautaires ainsi qu'une douzaine d'espaces commerciaux.

Difficile d'imaginer qu'il y a 10 ans, ce quartier était coupé en deux par une usine et son chemin de fer, que plusieurs commerces étaient vacants et qu'on y trouvait un nombre record de bâtiments barricadés.

Le réaménagement du secteur de la place Simon-Valois n'a pas fait l'objet d'une mention spécifique au plan d'urbanisme de Montréal, contrairement à des projets plus récents identifiés comme secteurs de planification détaillée. Le projet a néanmoins été porté par une volonté politique claire, exprimée tant par les administrations municipales successives que par la députée locale de l'époque, Mme Louise Harel, la Société de développement commercial de la Promenade Ontario et par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, tant avant qu'après la réorganisation municipale de 2001. Le projet s'est développé et a gardé sa cohérence, en dépit d'un contexte administratif qui a amené plusieurs services municipaux distincts à assumer à tour de rôle le leadership pour un aspect particulier de la réalisation. En ce sens, l'histoire de ce projet est révélatrice de ce qui peut faire le succès d'un projet complexe de redéveloppement.

« L'idée originale ne peut être ramenée à un individu ou à un consultant uniquement, pas plus que le résultat d'ailleurs » explique Huguette Béland, urbaniste et adjointe à la direction de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. « Il s'agit d'une opération qui a nécessité l'intervention d'une multitude d'individus et de services; chacun des gestes posés a été un maillon important de la chaîne. »

« Dès le départ, en 1994, et jusqu'à ce que tous les logements et commerces soient livrés, les autorités locales tant politiques, communautaires, sociales, qu'économiques ont été consultées et mobilisées, afin de faire de ce projet, un instrument structurant du développement du quartier », constate

Claude Paquette, commissaire industriel au Service du développement économique et urbain, qui a négocié la relocalisation de l'entreprise.

## Un leadership partagé et conséquent

L'usine Lavo fabriquait de l'eau de Javel et des produits de nettoyage dans le quartier Hochelaga depuis 1952. Sa présence et celle du chemin de fer au cœur d'un quartier résidentiel présentaient des risques pour les riverains.

Le premier plan d'urbanisme de Montréal, adopté en 1992, modifie la désignation du secteur d'industrie lourde à un secteur d'industrie légère, limitant le potentiel de modernisation de l'usine. Afin d'éviter la perte d'une entreprise prospère de 150 employés, de longues négociations, entreprises en 1993, conduisent à une entente pour la relocalisation de l'usine dans un parc industriel de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. L'abandon, en 1997, de l'accès ferroviaire déclenche, tant chez les professionnels municipaux qu'à la Société de développement commercial de la Promenade Ontario, une réflexion sur le potentiel de redéveloppement du secteur. C'est la Division des projets urbains de la Ville de Montréal qui, avec le soutien d'agences d'architecture et d'architecture du paysage externes, prépare en 2001 un premier concept pour structurer les lieux publics, de concert avec les représentants du milieu, notamment le Collectif en aménagement de Hochelaga-Maisonneuve et la Société de développement commercial (SDC) Promenade Ontario.

« Le plan d'aménagement préliminaire proposait de transformer l'emprise de l'ancienne voie ferrée en un lien vert piétonnier, avec une place publique au cœur de ce parcours pédestre, à l'intersection nord-est de la rue Ontario et de l'avenue Valois » explique François Gagné, chef d'équipe de l'atelier





Photos : Martine Simard-Longtin



Le lien piétonnier vers la Place Simon-Valois.



La conception de la Place Simon-Valois a été réalisée par Peter Soland sous la supervision de l'Arrondissement.

d'aménagement et de design urbain de la Ville. « L'ensemble crée un parcours alternatif à la trame orthogonale des rues montréalaises et offre ainsi une expérience unique ». Rappelons que la place Simon-Valois se situe exactement à la jonction des anciens villages d'Hochelaga et de Maisonneuve, ce qui explique le léger désaxement de la rue Ontario à cette intersection.

L'année 2001 correspond aussi à la création de la nouvelle ville de Montréal, accompagnée d'une importante réorganisation administrative. L'aménagement du territoire devient une compétence partagée entre les services de la Ville et les arrondissements. Le plan d'aménagement préliminaire sera repris par l'arrondissement, partagé et bonifié avec les partenaires, notamment la SDC. C'est l'arrondissement qui va superviser la conception de la place Simon-Valois avec la firme Schème. Quant à l'aménagement de la promenade publique, il est conçu par les architectes paysagistes de la Direction des travaux publics de l'arrondissement. La Division des projets urbains continue, pour sa part, à coordonner et à s'assurer de la cohérence de l'ensemble des actions d'aménagement public, notamment parce qu'elle est mandataire des budgets provinciaux du Programme de renouveau urbain qui finance une bonne partie du projet.

### Un consensus social

Mais avant de procéder à la première mise en chantier, deux écueils devront être surmontés.

Le premier est le coût important de démolition et décontamination qui hypothéquait tout projet de réaménagement sur le site. Pour aplanir cette difficulté, Montréal va négocier une entente ad hoc avec le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), afin de permettre l'acquisition

des installations LAVO, la démolition des bâtiments et la décontamination des sols. « Aucun projet n'aurait pu émerger sans cette entente spécifique » souligne Pierre Thériault, conseiller en aménagement urbain à la Direction de l'habitation de Montréal. « Le MAMM s'engageait notamment à assurer le coût total de la décontamination des terrains de l'ancienne usine. »

L'autre écueil est la polarisation de la population sur la nature des projets de redéveloppement. D'une part, certains groupes de pression revendiquent jusqu'à 100 % de logements sociaux pour ce quartier ouvrier reconnu comme un des plus défavorisés de Montréal. D'autre part, des acteurs économiques souhaitent plutôt que tous les sites disponibles soient consacrés à la construction de copropriétés, pour changer la dynamique du quartier et assurer la relance des commerces de la rue Ontario.

Montréal souhaitait éviter une bataille rangée entre les diverses factions, comme celle qui avait paralysé pendant près de 10 ans le redéveloppement du site Benny Farm. Pour rapprocher les parties, Montréal va retenir les services du Collectif en aménagement urbain Hochelaga Maisonneuve. Cet organisme communautaire bien implanté dans le quartier va tenir, en partenariat avec la Ville, plusieurs activités de consultations. Cette démarche permettra ultimement de proposer pour le site de l'ancienne usine Lavo une mixité de logements privés et communautaires permettant d'établir un partage des terrains qui fera consensus dans le quartier et auprès des intervenants municipaux.

L'arrondissement a tenu des activités additionnelles de consultation à toutes les étapes clés de mise en œuvre du secteur Valois : ateliers de travail pour l'élaboration du concept de la place publique; information et

consultation auprès de promoteurs résidentiels pour le développement des terrains riverains à la place Simon-Valois; consultation de la SDC pour l'élaboration d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), sollicitation des suggestions des citoyens pour intégrer à l'aménagement du lien vert des phrases liées à l'histoire du quartier. De plus, l'arrondissement a tenu des événements sur la place publique avant même qu'elle ne soit complétée pour en faciliter l'appropriation par la population.

L'arrondissement a bien sûr tenu toutes les consultations prévues par la Loi et liées à l'élaboration des outils réglementaires. Les professionnels de l'arrondissement et des services corporatifs ont activement participé aux consultations de l'Office de consultation publique de Montréal visant à modifier l'affectation « Industrie légère » indiquée au plan d'urbanisme par l'affectation « habitation ».

« Il ne faut pas négliger l'apport essentiel des professionnels à ces exercices » souligne Michèle Giroux, architecte et urbaniste, et directrice de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises pour l'arrondissement Mercier Hochelaga Maisonneuve. « Une consultation mal menée peut conduire à une fragilisation des règlements et donc à la remise en cause des concepts souhaités. »

### Patience, vertu des urbanistes

La construction des premiers bâtiments sur le site de l'ancienne usine a débuté en 2004, plus de dix ans après les premières négociations pour la relocalisation de l'entreprise. Les premiers logements construits sont deux projets à but non lucratif totalisant 111 logements, celui de la coopérative d'habitation Jolie-Fontaine d'Hochelaga (71 logements) et celui des Habitations de la Société



Deux des terrains municipaux le long du lien piétonnier ont été cédés sur la base d'appels de propositions. Le choix des promoteurs s'est fait sur la base de la qualité des propositions et leur réponse aux critères municipaux.

d'habitation populaire de l'Est de Montréal (40 logements).

Quant aux autres parcelles où était située l'ancienne usine et destinées à la construction de logements privés, l'arrondissement et la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal ont procédé à leur vente en lançant deux appels de propositions. L'avantage de cette formule est de susciter des projets innovateurs, puisque l'attribution est liée à des critères de qualité plus qu'au prix offert. Dans les deux cas, les cahiers d'appel de propositions formulaient des critères liés à l'intégration des projets au lien vert. Tant pour les projets privés que communautaires, Montréal a mis à la disposition des promoteurs des programmes d'aide à la construction (Rénovation Québec et Accès Logis), financés conjointement par la Ville et les gouvernements du Québec et du Canada.

C'est par la réglementation, et plus particulièrement par l'adoption par l'arrondissement d'un PIIA, que l'arrondissement a assuré l'intégration des projets privés sur les terrains limitrophes à la place Simon-Valois. La firme d'urbanistes Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc a été retenue par l'arrondissement pour élaborer les balises de ce PIIA.

#### Des retombées multiples

La démarche qui a présidé au redéveloppement du secteur de la place Simon-Valois a retenu l'attention des auteurs du Cahiers des bonnes pratiques en design. De plus, l'encadrement réglementaire par l'arrondissement pour la mise en valeur des terrains limitrophes à la place Simon-Valois, en 2003, a probablement été un des premiers recours au Québec à l'outil du projet particulier de construction, de modification

#### POUR EN SAVOIR PLUS

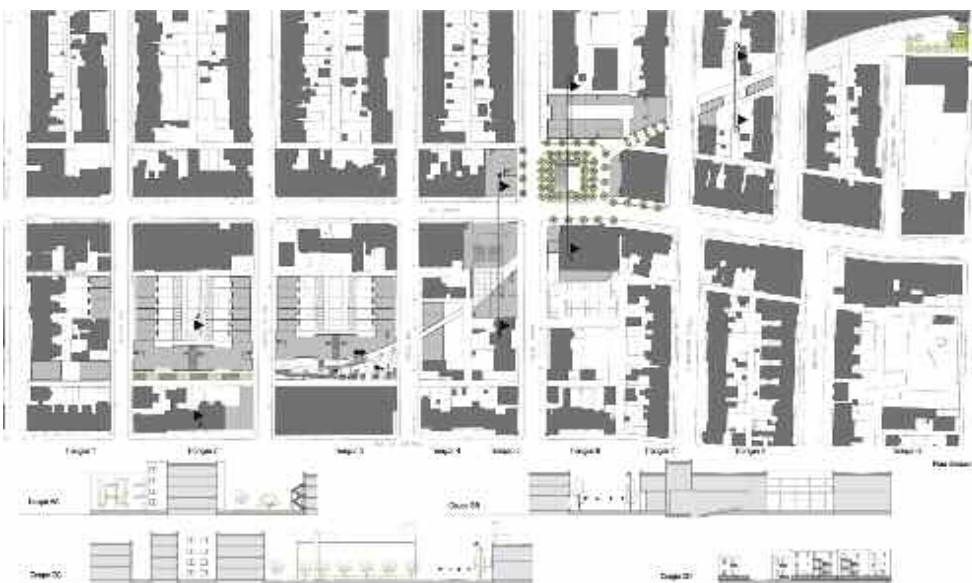
*Place (Simon)-Valois, L'effet de levier sur le développement économique et urbain dans Vingt et un projets montréalais pour amorcer durablement le 21<sup>e</sup> siècle, 3<sup>e</sup> cahier des bonnes pratiques en design, sous la direction de Mario Brodeur, Jacques Lachapelle, page 16, Ville de Montréal et ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2008, [www.designmontreal.com](http://www.designmontreal.com)*

et d'occupation d'immeuble (PPCMOI), un instrument qui venait tout juste d'être mis à la disposition des municipalités québécoises. Par ailleurs, la démarche de relocalisation de l'usine LAVO a servi de modèle pour la conception, en novembre 2007, du programme montréalais Pr@M Revitalisation à l'intention des propriétaires de bâtiments où sont exercées des activités industrielles ou commerciales qui ne respectent pas le zonage en vigueur. Enfin, le consensus en matière de mixité résidentielle sur le site de l'ancienne usine Lavo a servi de référence pour l'élaboration de la stratégie montréalaise d'inclusion de logements abordables dans les grands projets résidentiels, adoptée en août 2005.

« Une véritable mixité s'est installée dans ce secteur, tant dans la fréquentation de la place publique qu'à l'intérieur du tissu résidentiel » constate Huguette Béland.

Les promoteurs continuent de s'intéresser aux abords du « lien vert au cœur d'un quartier en revitalisation ». Le dernier en date envisage de réaliser un projet mixte qui totaliserait 75 logements communautaires et 195 logements privés. L'arrondissement a exigé une étude patrimoniale. « Si ce projet se réalise, il permettra de mettre en valeur un élément méconnu du patrimoine industriel, le point d'arrivée de la première ligne de transport électrique de longue distance, soit depuis Shawinigan » conclut Michèle Giroux. ■

*François Goulet, urbaniste.*



La Ville de Montréal a développé le premier concept pour structurer les lieux publics, avec l'aide des firmes BRAQ, InSitu et de la consultante Nicole Valois.



Entrevue avec James McGregor, urbaniste

## Redéveloppement et amélioration de l'habitat



Né en Afrique du Sud, James McGregor, a connu un parcours d'études et de carrière inhabituel qui l'a mené à se consacrer surtout à l'amélioration de l'habitat, principalement au Québec, mais aussi ailleurs dans le monde. Il connaît par sa pratique les conditions qui permettent de tirer parti du redéveloppement des villes pour créer un habitat inclusif et abordable, tout en faisant place à la participation de ses occupants. Il est actuellement vice-président aux programmes d'aide au logement à la Société d'habitation du Québec, où il peut mettre à profit sa vaste expérience.

DOSSIER



Urbanité > Avant d'étudier l'urbanisme à l'Université de Montréal, vous faites des mathématiques à McGill. Comment passe-t-on ainsi des mathématiques en anglais à l'urbanisme en français?

James McGregor (JM) > J'avais d'abord commencé mes études en génie à l'Université McGill, avant de passer aux mathématiques, car je ne me satisfaisais pas d'appliquer des formules; je voulais savoir comment les dériver. Puis, alors que je cherchais encore ce que je voulais « faire dans la vie », mes parents m'ont présenté à Jeanne Wolfe<sup>1</sup>... que dire de plus!

À ce moment, je décide de passer une année en France et là, j'aboutis à l'Université d'Aix Marseille, où j'ai pu appliquer l'informatique à l'architecture, tout en lisant des livres sur l'urbanisme. Après une deuxième année, celle-là passée en Afrique (au Botswana) à enseigner le français, je reviens au Québec pour entrer à l'Institut d'urbanisme, en passant par un emploi d'été avec M. Serge Filion, au Service d'urbanisme de la Ville de Québec.

Urbanité > Vous fondez ensuite le Conseil de développement du logement communautaire (CDLC), le premier de nos Groupes de ressources techniques (GRT). Qu'est-ce qui vous motive alors?

JM > En suivant mes cours à l'Institut, je me découvre un intérêt pour le logement des personnes à bas revenus ; c'est moins facile que de loger les gens qui ont les moyens! Au printemps 1974, je rédige un travail académique qui s'intitule « L'accession à la propriété pour les gens à faibles revenus ».

Durant ce travail, je fais la connaissance de Joe Baker, professeur en architecture à McGill et initiateur de l'Atelier de design communautaire. J'ai eu par la suite un emploi d'été dans le quartier Pointe-Saint-Charles. La coopérative d'habitation de Pointe-Saint-Charles avait été créée par M. Baker et d'autres à partir de l'idée, radicale à l'époque, de la rénovation des taudis pour loger les gens à revenu très modeste. À la fin de l'été, nous avons jugé qu'il fallait plus que l'architecture pour assurer la prise en main locale; il fallait aussi l'organisation et le

financement. C'est alors que nous avons décidé de créer le CDLC qui, 18 mois plus tard, devenait effectivement le premier GRT au Québec, précédant de peu le Groupe de ressources techniques en habitation de Montréal formé par d'autres précurseurs, l'architecte Louis Pretty et Christian Champagne, architecte et urbaniste. Entre-temps, j'avais aussi travaillé au bureau de l'urbaniste Daniel Arbour, notamment pour une consultation publique sur l'amorce du projet de redéveloppement des terrains Angus.

Urbanité > Le CDLC est appelé à œuvrer dans le quartier Milton-Parc après l'arrêt du mégaprojet Cité Concordia. Qu'avez-vous tiré de cette expérience quant au lien entre logement et redéveloppement urbain?

JM > Ce que j'en ai tiré? Que la lutte seule ne suffit pas. Les réussites nécessitent des alliances à plusieurs niveaux, tant avec les pouvoirs économiques que politiques.

<sup>1</sup> NDLR : Madame Jeanne M. Wolfe, urbaniste émérite, a notamment reçu le Grand Prix « Jean-Claude Lahaie » qui lui été décerné à l'occasion du 40<sup>e</sup> anniversaire de l'OUQ (voir : *Urbanité*, vol. 2, no 3).

Il faut se rappeler que les luttes pour le logement, les droits des communautés locales et la conservation du bâti urbain sont à l'origine du mouvement qui a stoppé le projet Concordia et donné naissance au projet Milton-Parc. Il faut souligner aussi le rôle clé joué par Mme Phyllis Lambert dans le retournement de situation qui a permis la réalisation d'un grand projet de prise en main collective d'un bâti assez extraordinaire.

En 1978, alors que Cité Concordia avait déjà fait faillite, le CDLC est invité par l'Association des citoyens du quartier à collaborer à la recherche de solutions de rechange, ce qui a conduit à la mise au point d'un Plan d'action, pour le compte de la nouvelle Société du patrimoine urbain de Montréal (SPUM), en vue de relancer la rénovation urbaine sur des bases entièrement nouvelles. Il faut dire que des pressions politiques avaient entraîné le rachat des immeubles par la SCHL. La SPUM devait par la suite réaliser la revitalisation du quartier fondée sur la création de coopératives d'habitation.

**Urbanité > Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal arrive au pouvoir en 1986. Vous faites partie de l'équipe du RCM. Comment voyez-vous alors les enjeux du redéveloppement?**

JM > Mon engagement au RCM remontait au tout début de ma carrière, quand je me suis retrouvé dans une association qui a participé à sa naissance. En novembre 1974, ce nouveau parti, fait élire 18 conseillers. Presque éliminé en 1978 et enfin élu deux élections plus tard, le RCM a vécu entre-temps un recentrement, un bouillonnement d'idées et d'espoirs également. L'habitation était un élément central de sa plateforme.

J'ai assisté à l'arrivée du RCM à l'hôtel-de-ville et à son apprentissage du pouvoir, en tant qu'attaché politique de John Gardiner, membre du Comité exécutif responsable de l'aménagement et de l'habitation. Curieusement, on assiste alors à l'approche rapide des milieux d'affaires, soucieux d'appriivoiser le nouveau pouvoir, tandis qu'aussi rapide-

ment, les intervenants communautaires prenaient leur distance. Il n'a pas été facile d'effectuer des rapprochements, mais, avec le temps, on y est quand même assez bien parvenu.

Il faut admettre que nous voyions les enjeux dans des termes assez intellectuels. Nous faisons réaliser de nombreuses études. Premier plan d'urbanisme, première politique d'habitation, c'était une belle époque pour les urbanistes et les planificateurs! Pour ce qui est du redéveloppement, l'action passait notamment par les sociétés paramunicipales, dont les mandats avaient été renforcés.

**Urbanité > Justement, vous devenez ensuite directeur du développement de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM). C'est donc là que se présentent les occasions d'agir sur le redéveloppement résidentiel?**

JM > La SHDM avait plusieurs mandats, dont l'achat et la rénovation de milliers de logements dans des ensembles vétustes un peu partout dans la ville ; on lui confiait aussi de grands projets, dont celui du Faubourg Québec. Elle est aussi devenue partenaire dans la réalisation du Centre de commerce mondial, les débuts de la requalification du Faubourg des Récollets, le réaménagement de l'îlot Anderson, près du Complexe Guy-Favreau, et a fait l'acquisition des terrains de Blue Bonnets en vue d'y prévoir un redéveloppement majeur illustré par un excellent plan du groupe Cardinal-Hardy. Les difficultés financières de la Ville en ont par la suite empêché la réalisation.

Faubourg Québec, en particulier, a connu un processus de planification exemplaire : études d'urbanisme et de design urbain faites par certaines des meilleures « têtes » québécoises et canadiennes. Parmi les éléments précurseurs, notons celui de prévoir des ententes afin d'inclure des logements sociaux dans les projets et de réaliser d'autres logements « de compensation » à l'extérieur du secteur, principalement en achat-rénovation.

**Urbanité > Vous connaissez par la suite une carrière internationale qui vous ramène notamment en Afrique où, entre autres, vous dirigez un service au Zimbabwe. En avez-vous tiré des leçons applicables au redéveloppement, ici ou ailleurs?**

JM > D'abord, que tout projet qui vaille doit réunir les conditions économiques, politiques et populaires pour se réaliser et contribuer à la collectivité. Et aussi, que le Québec a tout de même beaucoup à apporter en matière de politiques et d'approches institutionnelles : l'équilibre du marché créé par la Régie du logement, l'approche communautaire au développement et à la gestion du logement social, les programmes d'amélioration de l'habitat comme moyen de retourner les tendances à la dégradation.

Prenons un exemple : l'attitude à l'égard des « bidonvilles ». Malgré des conditions de base radicalement différentes, on peut y voir un parallèle avec les débats qu'on a connus ici autour de la rénovation urbaine. Il est encore difficile de promouvoir la régularisation et l'intégration de l'urbanisation informelle plutôt que la démolition et le délogement des populations. Pourtant, la meilleure solution est souvent d'offrir du financement et de créer des processus permettant aux résidents d'aménager leur milieu correctement. Il faut aussi encourager les pays et les villes en émergence, qui ont de plus en plus de moyens, à ne pas répéter nos erreurs passées dans le réaménagement des centres.

**Urbanité > De retour à la Ville de Montréal, vous participez à la mise en œuvre des programmes d'habitation. Cette expérience vous amène-t-elle à contribuer à de nouvelles formes de redéveloppement urbain?**

JM > Mon retour à la Ville coïncide avec la « crise » du logement et l'accélération des programmes AccèsLogis et Logement abordable Québec. Ces programmes de la Société d'habitation du Québec sont mis à profit avec succès dans un nombre impressionnant d'initiatives locales de redéveloppe-



ment, souvent lancées et menées par les organismes locaux, dont les GRT.

Quelques exemples parmi bien d'autres : la réutilisation du terrain de la compagnie Alcatel, négociée par un GRT dans Hochelaga-Maisonneuve, qui accueille un ensemble mixte de logements sociaux et de condos. Dans Rosemont, le Centre Préfontaine où, après quelques tergiversations, on réalise un bon projet de logements sociaux pour familles et personnes seules, intégrant la préoccupation de l'accessibilité universelle. Et puis il y a, bien sûr, le projet Benny Farm où l'on a finalement pu contribuer à la réalisation d'un projet complexe et exemplaire.

Les organismes communautaires ont acquis un savoir-faire remarquable et une capacité

financière qui facilitent les rapports tant avec les propriétaires qu'avec les promoteurs privés ; c'est ce qui donne vie présentement à la Politique d'inclusion de Montréal.

**Urbanité > En somme, de quelles façons les urbanistes peuvent-ils le mieux contribuer au succès du redéveloppement à des fins résidentielles?**

JM > L'urbanisme est très proche de la politique ; c'est l'art du possible et de la recherche de consensus. Comme le pouvoir, il peut s'exercer de plusieurs manières et à plusieurs fins. On ne peut faire l'économie d'un processus de réflexion, de partage d'idées et de consultation, qui s'inscrit dans le temps long de la gestation des projets. Un grand projet doit pouvoir survivre à l'évolution du contexte de réalisation,

incluant les conditions économiques et financières qui peuvent changer radicalement. Il faut pouvoir s'adapter, surtout en favorisant la flexibilité et la mixité des aménagements. Les mécanismes de consultation sont un atout, car ils permettent de bien saisir les conditions d'acceptation et de succès.

En complément, il faut des programmes gouvernementaux flexibles, fondés sur le développement des capacités, qui permettent aux intervenants locaux – publics, communautaires et privés – de maîtriser les moyens de réalisation et d'inscrire la mise en œuvre des projets dans la durée nécessaire. ■

*Propos recueillis par Jacques Trudel, urbaniste, pour le Comité éditorial.*



## Prix Jean-Paul-L'Allier

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

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

Le formulaire de mise en candidature est disponible à l'adresse suivante : [www.ouq.qc.ca/PrixJPLA.html](http://www.ouq.qc.ca/PrixJPLA.html)



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec



Pour information  
Geneviève Masson  
Chargée des communications

[ 514 849-1177 #27 ]  
[gmasson@ouq.qc.ca](mailto:gmasson@ouq.qc.ca)

## La South Bank de Londres Un modèle d'urbanisme culturaliste

Jean-Claude Marsan, urbaniste

L'approche à l'urbanisme a beaucoup changé dans l'espace d'un demi-siècle. Au point où, dans certains cas, on semble revenir plus ou moins à la ville organique. Londres constitue un laboratoire formidable pour apprécier ce changement. À la fois parce que l'urbanisme progressiste s'y est manifesté d'une façon plus affirmative qu'ailleurs à cause des besoins de reconstruction après les bombardements de la Seconde Guerre mondiale et qu'aujourd'hui, l'urbanisme culturaliste s'y exprime avec vigueur et à une échelle étonnante, produisant un engouement auquel il est difficile d'échapper. Comme si on y découvrait à nouveau l'imaginaire de la ville, sa diversité et son urbanité.

DOSSIER



J.-C. Marsan, 2006

Vue de la South Bank et du nouveau City Hall à Tower Bridge.

J'ai résidé en Grande-Bretagne à la fin des années 1960, soit deux ans à Édimbourg où j'ai fait une maîtrise en Civic Design à l'Université du même nom, et une année à Londres dans le cadre de mes études de doctorat. J'ai pu apprécier Londres à double titre. D'abord comme étudiant, alors que divers projets de la métropole servaient à nos professeurs de modèles à l'enseignement de l'urbanisme. Puis, comme résident, j'ai découvert une ville unique pour son patrimoine, ses parcs à nul autre pareil, son animation et surtout sa diversité qui n'a rien d'ostensible, mais s'avère inépuisable pour celui qui veut bien s'en repaître. Depuis, chaque fois que j'y retourne, je suis fasciné par son évolution, comme si les décennies de l'après-guerre avec son urbanisme progressiste n'avaient été qu'une parenthèse dans l'histoire de la ville. L'évolution de l'aménagement de la South Bank, à savoir de la rive sud de la Tamise, entre Vauxhall Bridge et le pont icône Tower Bridge, en présente un témoignage éloquent.



### Le redéveloppement d'après-guerre

Les années 1960 constituèrent une période d'effervescence où l'on s'ingéniait à planifier avec objectifs et méthodes la ville de l'avenir. Avec le recul du temps, je considère que le terme « ségrégation » s'avère sans doute le plus approprié pour qualifier les approches de l'époque à ce type d'urbanisme. Non dans le sens péjoratif d'isolement, d'apartheid, mais dans le sens de *segregare* en latin, à savoir de séparation pour permettre aux diverses fonctions urbaines de mieux remplir leur rôle.

Compte tenu de son état de délabrement, la South Bank, cet amalgame d'industries, d'entrepôts, de commerces et de bâtiments résidentiels, a été désignée, après la Seconde Guerre mondiale, comme un territoire de réhabilitation permettant une extension du cœur de Londres sur la rive sud de la Tamise. Diverses fonctions y étaient prévues : des complexes culturels, des bureaux, des commerces, des édifices résidentiels, des espaces publics, le tout desservi par des circulations fluides et sécuritaires.

La construction du Royal Festival Hall pour accommoder le Festival of Britain de 1951 constitua le point de départ de ce redéveloppement envisagé en direction de l'ouest, soit vers Vauxhall Bridge. Les objectifs d'aménagement visaient notamment la création d'édifices de grand caractère, regroupés autour de squares et de places, l'élargissement de l'espace public le long de la Tamise et la ségrégation des circulations, les véhicules occupant le sol et le sous-sol, les piétons empruntant un réseau de terrasses et de passages aériens.

Un croquis de ce plan de redéveloppement de 1953 du designer urbain W. Kay rend bien ces volontés d'aménagement.<sup>1</sup> Tout est clair, ordonné et bien agencé. On y retrouve le souci d'assurer l'empreinte de la culture britannique, notamment par le recours aux squares pour structurer l'espace. À l'époque,



J.-C. Mansin, 2006

Entrepôt recyclé en logements au débarcadère Concordia à la South Bank.

on dénotait la même préoccupation culturelle tant dans les secteurs à reconstruire suite aux bombardements, comme à Barbican dans le voisinage de la cathédrale St. Paul, que dans les villes nouvelles, telle Stevenage. Il en allait de même pour la ségrégation des circulations. Coventry a reconstruit après la guerre son centre-ville en le réservant en très grande partie aux piétons. Ségrégation encore plus poussée dans certaines villes nouvelles : à Cumbernauld, près de Glasgow, il était impossible pour un piéton de croiser une artère de circulation automobile sur tout le territoire de la ville.

Comme résident, mes endroits de promenade favoris à Londres étaient ceux de la rive nord de la Tamise, avec les maisons du Parlement, l'abbaye de Westminster, la cathédrale St. Paul, Trafalgar Square, Chelsea, etc., bref des paysages riches en découvertes et en émotions. La South Bank, avec son énorme centrale électrique de Bankside qui polluait l'atmosphère<sup>2</sup>, ses industries, ses docks et son fouillis d'entrepôts n'attirait personne. Seul le Royal

Festival Hall semblait représenter la solution de l'avenir, à savoir faire table rase du tissu urbain et du bâti existant, mettre de l'ordre en construisant un nouveau paysage de caractère britannique.

### La South Bank contemporaine

Aujourd'hui, c'est tout le contraire. La réhabilitation de la rive sud de la Tamise qui s'est effectuée ces dernières décennies à partir du Festival Hall en direction de l'est, vers Tower Bridge, a conservé toutes les caractéristiques du tissu urbain et du bâti existants, cet amalgame de docks, de bassins, d'entrepôts, de bâtiments résidentiels desservi par une grille de rues traditionnelles. Les nouvelles fonctions se sont insérées graduellement, d'une façon organique, dans le paysage même de la South Bank du siècle dernier.

L'inclusion, dans le sens de « contenir », est devenue l'approche privilégiée de ce nouvel urbanisme, le moyen de mettre en valeur la culture des lieux. La rive sud de la Tamise, entre le pont de Waterloo et le pont de Southwark, est désormais le centre des loisirs

1 N Percy Johnson-Marshall, *Rebuilding Cities*, Edinburgh, University Press, 1966, p. 254.

2 Édifice remarquable par son échelle et son caractère, réalisé en 1953 par l'architecte Sir Giles G. Scott.



CityZeum, Tate Modern Gallery, photo Londres

Vue de la Galerie Tate Modern installée dans l'ancienne centrale électrique de Bankside.

et de la vie culturelle à Londres. Se côtoient ainsi sans aucun ordre, sauf celui organique laissé par l'évolution historique des lieux, des musées, dont la fameuse Tate Modern qui a déménagé dans l'ancienne centrale électrique de Bankside<sup>3</sup>, des galeries d'art,

des théâtres, des cinémas, des salles multimédias, la cathédrale Southwark du XIII<sup>e</sup> siècle, le nouveau City Hall de Londres, édifice tout en verre à la forme d'un oeuf<sup>4</sup>, nombre d'entrepôts recyclés en logements ou édifices d'entreprises, des boutiques, des commerces de voisinage, des restaurants et des pubs, des bassins, des places publiques et petits parcs. Suivant les endroits, les piétons profitent d'espaces exclusifs ou font bon ménage avec les véhicules, même dans les anciens passages fort étroits desservant autrefois des entrepôts. Tout le monde y

trouve son compte, dans une ambiance festive, bien servi par cette *politeness* si caractéristique de cette vaste métropole.

Cette transformation contemporaine de la South Bank donne raison au sociologue

Michel Maffesoli<sup>5</sup> qui considère que la ville postmoderne doit être le lieu de la « socialité », le lieu de l'espace comme support aux styles de vie, celui de la diversité pour les citoyens en quête d'échanges et d'expériences. Sous cet aspect, le redéveloppement de la South Bank dans sa première phase, avec le Royal Festival Hall et son approche de ségrégation des fonctions, apparaît aujourd'hui anachronique. Il projette l'image de la chasse gardée de l'idéologue qui décide comment les gens doivent vivre. La version contemporaine s'avère au contraire au service de la façon dont les gens veulent vivre l'imaginaire de la ville. Comme le souligne François Ascher, cet « imaginaire a des racines profondes dans l'histoire de la ville qui est par excellence le lieu de la mise en présence avec « l'autre » : avec des gens, des idées, des objets, des situations que le regroupement des « mêmes » n'est pas susceptible d'offrir. »<sup>6</sup> ■

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

3 La centrale a été réhabilitée en 1994-2000 par les architectes Herzog et Demeuron.

4 Inauguré en 2002, œuvre de Foster & Partners

5 Michel Maffesoli, *Notes sur la postmodernité : Le lieu fait le lien*, Paris, Édition du Félin / Institut du monde arabe, 2003.

6 François Ascher, *Les nouveaux compromis urbains. Lexique de la ville plurielle*, Paris, Éditions de l'Aube, 2008, p. 129.

## TOURNOI DE GOLF de l'Ordre des urbanistes

### Le vendredi 28 août 2009

Le Club de Golf La Prairie, situé au 500, avenue du Golf, La Prairie, accueillera l'Ordre des urbanistes du Québec pour son tournoi de golf annuel.

Premiers départs à midi.  
Cocktail et souper suivront le tournoi.  
Possibilité d'assister seulement au souper.



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

Comme les gens heureux...

# Les bons projets n'ont pas d'histoire!

Jacques Trudel,  
urbaniste

DOSSIER



Shutterstock 24309742

On a prétendu qu'il devenait impossible au Québec de réaliser des grands projets, notamment en matière de redéveloppement. Non seulement cette perception est-elle erronée, mais elle peut avoir l'effet pervers de conduire à relâcher les exigences à l'égard des projets. L'attention médiatique, on le sait, est attirée par la controverse : on a bien davantage parlé de certains projets avortés que des nombreuses réalisations des années récentes. Les leçons à tirer des bons projets devraient pourtant inciter les urbanistes à continuer d'exercer une grande vigilance dans ce domaine.

La reconstruction des villes sur elles mêmes ne date pas d'hier. Les villes de l'histoire se sont très souvent reconstruites au même endroit pendant des siècles, en raison des avantages permanents de leur site, comme le démontre l'archéologie. Ce processus se maintient aujourd'hui, dans des conditions qui diffèrent selon le type d'urbanisation. À titre d'exemple, en Amérique du Nord, l'installation des industries dans les quartiers centraux des villes émergentes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle permet maintenant à ces villes de profiter de la réorganisation des activités industrielles pour récupérer, entre autres, de grands espaces dans ces quartiers et ainsi renforcer la centralité.

Deux facteurs majeurs marquent les processus qui président au mouvement de redéveloppement immobilier que nous connaissons. D'une part, les principes du développement durable exercent une influence croissante et transversale sur la gestion de l'urbanisation, ce qui favorise le recentrage, la mixité et l'intensification des usages du sol, tout en modifiant les formes du redéveloppement. D'autre part, la place grandissante et de plus en plus institutionnalisée conférée aux mécanismes de consultation et de concertation – ce que certains ont appelé justement l'*impératif délibératif*<sup>1</sup> – entraîne la nécessité d'une considération beaucoup plus large et intégrée des points de vue et des intérêts, ce qui peut beaucoup ralentir les processus d'élaboration et de décision, mais le plus souvent au grand profit de la bonification des choix qui en résultent.

Dans le dernier quart de siècle, le Québec a connu de nombreux grands projets réussis. Parmi ceux-ci, on peut certainement mentionner d'abord les terrains Angus à Montréal et le quartier Saint-Roch à Québec, deux projets « phares », multifonctionnels et de grande ampleur, qui illustrent des processus de conception et de réalisation pleinement satisfaisants. Parmi plusieurs autres, des projets comme les Vieux-Ports des deux villes et le Quartier international de Montréal<sup>2</sup>, plus circonscrits mais non moins intéressants, ont également vu leurs mérites très largement reconnus. Et l'on pourrait citer de multiples projets

ponctuels d'insertion qui ont su trouver harmonieusement leur place dans divers milieux.

Deux constantes générales peuvent être dégagées de ces expériences. D'une part, le fait qu'on a su, par des processus souvent longs et parfois difficiles, trouver les bons fondements : une vision commune à long terme (explicite ou non) émanant du milieu, assortie d'un choix de vocations, d'affectations et de configuration d'ensemble largement partagées. D'autre part, la présence d'un leadership public fort et proactif, pas nécessairement comme acteur unique ni même principal, mais comme dépositaire des orientations et garant de la continuité des processus dans la recherche de l'intérêt général. Car c'est l'initiative publique concertée, appuyée par l'urbanisme, qui peut seule assurer la prise en compte de tous les enjeux du renouvellement urbain.

Ce leadership est essentiel à l'inscription de la gestion des projets dans une planification générale, comme à leur réelle intégration aux milieux avoisinants, que ce soit pour l'occupation de grands espaces comme Angus, Faubourg Québec, Bois Franc, et aujourd'hui Faubourg Boisbriand ou Trois-Rivières sur Saint-Laurent, ou pour des milieux d'insertions de projets à plus petite échelle (Quartier Saint-Roch, rives du Canal de Lachine, revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve, etc.). Les réaménagements centraux et riverains de villes moyennes telles, entre autres, Saguenay, Saint-Jean-sur-Richelieu, Rimouski et Sorel-Tracy, l'illustrent également.

Les expériences étrangères souvent citées en exemples – et elles sont très nombreuses – s'inscrivent généralement dans un courant semblable, bien caractérisé par Jean-Claude Marsan à partir de l'exemple de Londres<sup>3</sup>, courant qu'il définit comme un urbanisme culturaliste ou « d'inclusion », par opposition au courant « table rase » qui a déjà prévalu, ici et ailleurs.

Parmi les nombreux projets qui sont actuellement en gestation à Montréal, le Quartier des spectacles, qui se développe présentement sur ce modèle, mérite une mention particulière. Vision initiale claire, explicite et consensuelle, pilotage concerté couvrant un assez grand espace, respect des acquis et du caractère du milieu, réutilisation des éléments bâtis, tout cela fait de ce vaste projet évolutif une opération potentiellement exemplaire.

Dans ce contexte par contre, le projet Griffintown paraît détonner : vision imposée et étrangère au caractère du site, développement en table rase dans un secteur ayant encore un bâti et des activités, faible souci d'intégration au milieu environnant, processus de consultation discutable, pilotage laissé à un promoteur privé unique. Sera-t-il, comme d'autres l'ont été, victime de ses contradictions internes?

Dans le tableau largement positif des réussites de Montréal au cours des années, s'agirait-il d'un bémol isolé ? Ou ne pourrait-on pas y voir en partie le résultat d'un point faible de l'approche de gestion par projets adoptée par la Ville de Montréal, bien présentée dans un article signé par Sylvain Ducas<sup>4</sup>? Cette approche privilégie les démarches de projets bien structurées dans lesquels les urbanistes jouent un rôle important. Sans nier ses avantages quant à la coordination des éléments internes au projet, elle manifeste une tendance à isoler la planification du projet de celle du secteur. Il peut en résulter un affaiblissement de l'intégration au milieu plus large, les efforts étant consacrés entièrement à l'avancement du projet, au prix parfois du souci et de la patience qu'il faut pour assurer tous les liens avec les acteurs et les besoins du milieu. Au prix possible également, pour le projet lui-même, d'une moindre qualité de desserte en services et équipements publics qui ne peuvent être établis isolément, comme en matière de transport collectif. D'ailleurs on s'interroge, semble-t-il, à la Ville sur cet aspect de l'approche adoptée.

La volonté de prouver qu'on peut réaliser rapidement des projets rentables à court terme est peut-être en train de faire oublier certaines leçons des réussites passées : le temps nécessaire de mûrissement et de concertation peut être très long, mais il ne peut être escamoté sans un prix élevé en qualité et, de ce fait, en retombées à long terme. Quant à l'espace où doit s'exercer la planification urbaine, il doit être plus étendu que le projet; celui-ci doit *s'inclure* dans un tel espace et non *s'imposer* à lui.

C'est surtout le souci d'une meilleure intégration au milieu avoisinant qui a amené la Ville de Trois-Rivières à reprendre les commandes de son projet majeur au confluent du fleuve et du Saint-Maurice. Le succès largement reconnu du secteur LAVO, à Montréal, repose aussi sur une démarche patiente d'intégration au secteur, la Ville étant là aussi, par diverses instances, pleinement aux commandes.

L'importance du leadership public est une constante partout, ce qui n'est toutefois pas synonyme d'entrepreneurship public. Un organisme public peut se comporter comme un acteur privé, s'il agit seulement en fonction de ses finalités ; on le voit dans des cas où un promoteur public ou parapublic s'est trouvé dépassé par les exigences d'intégration ou de pilotage d'un projet<sup>5</sup>.

L'encadrement d'une instance publique responsable de l'aménagement demeure toujours indispensable. Mais il faut davantage encore pour les grands projets. Un leadership public proactif doit faire en sorte qu'une vision citoyenne, inclusive et non sectorielle, prédomine. C'est lui, avec le soutien de l'urbanisme, qui doit montrer la voie, enclencher la mise en œuvre et assurer la continuité des processus ; c'est également lui qui peut le mieux répondre à toutes les exigences d'intégration dans l'espace et d'adaptation dans le temps, en fonction de l'évolution à long terme des besoins et des contextes de réalisation<sup>6</sup>.

1 Voir à ce sujet l'ouvrage récent de : Mario Gauthier, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier, *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*. PUM, 2008, pp. 336 et suiv.

2 Le Quartier international de Montréal a notamment reçu en 2008 le « Prix Brownie pour l'ensemble du projet » de l'Institut urbain du Canada, distinction obtenue en 2006 par le pavillon Lassonde de L'École polytechnique et en 2004 par TOHU, la Cité des arts du cirque. Cet organisme avait aussi reconnu en 2007 les mérites du projet LAVO, du Faubourg Boisbriand et du nouvel Anjou-sur-le-lac dans des catégories particulières.

3 Voir l'article qui aborde ce sujet dans le présent numéro d'Urbanité.

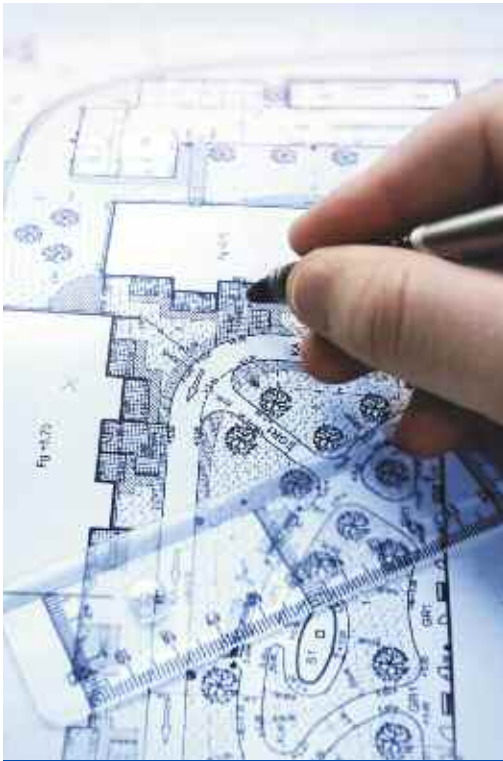
4 Voir cet article également dans le présent numéro.

5 Qu'on pense à l'îlot Voyageur, où la vocation a été correctement définie, mais la gestion, déficiente. Cependant, est-ce le rôle d'une université de refaire une gare d'autobus en réorganisant un îlot clé du centre-ville, même si cela correspond à un besoin réel? N'y a-t-il pas des pouvoirs publics auxquels incomberait plus normalement cette responsabilité?

6 À ce sujet, on lira avec intérêt la publication suivante de l'Observatoire SITQ de l'Université de Montréal : Thomas Werquin. *Euralille et Abandoibarra. Deux grands projets urbains en réponse au déclin*. Observatoire SITQ, 2008.



Shutterstock 2019152



## L'approbation référendaire de règlements d'urbanisme municipaux

# Quand le mieux est l'ennemi du bien... M<sup>e</sup> Daniel Bouchard

Les 7 et 8 novembre 2008, l'Ordre des urbanistes du Québec tenait un colloque dont l'objectif principal était de réfléchir sur certaines problématiques liées aux travaux de révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). L'une des thématiques alors discutées a été la question des mécanismes d'adoption et de modification réglementaire, la consultation publique et le processus d'approbation référendaire de règlements d'urbanisme municipaux.

À cette occasion, M<sup>e</sup> Pierre Laurin et le soussigné ont livré leurs commentaires sur cette thématique. Le soussigné a, pour sa part, exprimé le point de vue que l'obligation d'approbation référendaire de règlements d'urbanisme municipaux devrait être abandonnée. L'objectif de la présente est de faire état de ce point de vue alors soutenu.

### Une proposition d'abrogation de plus en plus « populaire »

Le 24 février 2000, l'Honorable Lorne Giroux, alors professeur à la Faculté de droit de l'Université Laval et associé du cabinet Grondin Poudrier Bernier, livrait une conférence intitulée « Le règlement de zonage selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme », et ce, dans le cadre du colloque « La loi sur l'aménagement et l'urbanisme » tenu par la Faculté de droit de l'Université de Sherbrooke. Ce texte a été par la suite publié dans la *Revue de droit* de l'Université de Sherbrooke (2000-01 (2000-01-31 R.D.U.S., 77).

Il est utile de souligner que ce colloque survenait après que le ministère des Affaires municipales et des Régions ait annoncé la création d'un « chantier » dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme en présentant le 20<sup>e</sup> anniversaire de l'entrée en vigueur de la LAU (qu'on soulignait dans le cadre du colloque) comme « l'occasion idéale pour démarrer un tel chantier » (page 111).

On doit comprendre que les fusions forcées ont eu pour effet de retarder la mise en oeuvre effective de ce chantier et que les travaux actuels des fonctionnaires du Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) constituent le prolongement de ce qui avait été annoncé en 1999.

Cela étant précisé, dans son texte de 2000, Lorne Giroux analyse, à l'aide d'exemples jurisprudentiels, la procédure d'approbation référendaire contenue dans la LAU (laquelle était à toute fin pratique tout à fait identique à celle actuellement en place) et démontrait (du moins était-ce là son objectif) les faiblesses et contradictions de cette obligation d'approbation (pages 111 à 129). Il insistait notamment sur le fait que ce processus d'approbation référendaire reflétait une politique législative contradictoire, prévoyait un régime incompréhensible et était source d'insécurité juridique.

Il concluait en proposant une nouvelle procédure de modification des règlements d'urbanisme essentiellement fondée sur un meilleur processus d'information et consultation des personnes concernées (pages 129 à 138) et terminait ainsi sur ce thème (page 139) :

« Pour des motifs quelque peu différents, nous recommandons de faire disparaître la procédure d'approbation référendaire telle

qu'on la connaît aujourd'hui. Depuis les modifications de 1996, ce régime est affecté d'une grave contradiction qui n'est pas une certaine hypocrisie. Tout en prétendant maintenir le droit des citoyens de refuser les propositions de modification soumises par les élus, la Loi multiplie les exceptions, raccourcit les délais et rend de plus en plus difficile l'exercice effectif de ce droit par les citoyens.

Après 70 ans d'approbation référendaire, il est temps d'en finir une fois pour toute avec une procédure qui a été détournée de sa finalité démocratique première et qui n'est plus qu'une source de conflits et d'incertitude juridique. Plutôt que de continuer à ajouter encore à une mécanique déjà par trop complexe, ne vaudrait-il pas mieux rechercher un mode de consultation qui soit crédible pour les citoyens tout en respectant le principe de la responsabilité politique? »

On sait que cette approche est actuellement désavouée par l'appareil gouvernemental. Nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'un point de vue unanime chez les fonctionnaires du MAMROT, mais il s'agit pour l'instant de l'approche officielle. Ce désaveu est à notre avis une erreur. Il semble incidemment que nous ne soyons pas les seuls à être de cette opinion.

Ainsi, lors du colloque des 7 et 8 novembre derniers, les responsables de l'Ordre ont fait

circuler copie d'un texte rédigé en octobre 2008 par M<sup>e</sup> Jean-Pierre St-Amour, intitulé « L'approbation des personnes habiles à voter : des interrogations légitimes ». Le texte de M<sup>e</sup> St-Amour reprend, beaucoup plus succinctement il est vrai, là où l'Honorable Lorne Giroux avait laissé les choses. Il termine ainsi ses propos (page 6) :

« À défaut de présenter une alternative raisonnable à l'approbation des personnes habiles à voter, on se retrouve devant une obligation de maintenir le spectre que représente cette procédure désuète et complexe souvent détournée de son objet. Il importe que les autorités gouvernementales, en consultation avec les instances municipales, puissent trouver une alternative acceptable à cette technique tout en prenant en compte les dimensions politiques, juridiques et administratives qui y sont associées. Le débat est ouvert. »

Peu avant, soit en avril 2008, M<sup>e</sup> Jean-Paul Lallier, Denis Boutin et Sébastien Laprise de l'étude Langlois Kronström Desjardins déposaient au Caucus des grandes villes de l'UMQ un document de réflexion intitulé « La participation citoyenne en matière d'aménagement et de développement du territoire ». Il s'agit d'un document de quelque 32 pages (excluant une annexe) qui propose lui aussi la « mise à mort » du processus d'approbation référendaire, du moins pour les grandes villes. Il se termine sur des recommandations proposant notamment d'améliorer l'information-consultation sur les textes de modification réglementaire.

Or, malgré ce qui précède, on sait que l'appareil gouvernemental poursuit actuellement sur sa lancée et opte pour maintenir un processus d'approbation référendaire (qu'il tentera par ailleurs de rendre plus souple, semble-t-il). Nous continuons de croire qu'il s'agit d'une erreur. Nous faisons nôtres à cet égard les réflexions et arguments que l'on retrouve dans les trois documents ci-haut mentionnés, propos auxquels nous ajouterions par ailleurs ce qui suit.

#### Les tenants de l'approbation référendaire : l'illusion de la démocratie directe

La question des usages exercés autour d'une propriété est-elle importante? Certainement. Mais la mise en place de projets à impacts environnementaux majeurs l'est certainement tout autant et, pourtant, il n'y a alors que consultation des

citoyens et aucune obligation d'approbation référendaire.

Que se passe-t-il en effet dans le cas de la réalisation de projets susceptibles de modifier la qualité de l'environnement? Essentiellement, on se doit d'obtenir un certificat d'autorisation en vertu de la LQE (lequel certificat est émis par des fonctionnaires après analyse d'un projet et sans que la population n'ait à approuver d'une quelconque façon la mise en place du projet) ou de se soumettre à des audiences publiques en environnement (lesquelles audiences débouchent sur des recommandations faites par le BAPE au Conseil des ministres, lequel décide s'il autorise ou non le projet sans approbation référendaire des citoyens).

Pourquoi n'en irait-il pas ainsi des projets de modifications de zonage? Parce qu'on a moins confiance en la sagesse des élus municipaux? Il semble bien que ce soit le cas.

En fait, il semble que l'appareil gouvernemental se méfie des élus municipaux et compte sur la « démocratie directe » pour que l'aménagement du territoire soit empreint de sagesse.

Or, même s'il est vrai que deux têtes valent mieux qu'une, un aveugle n'éclaire pas un autre aveugle. Il est faux de prétendre que plusieurs personnes peuvent mieux comprendre une problématique qu'une seule. Surtout dans notre monde actuel : décider du bienfondé d'une approche exige d'avoir nombre d'informations que peu se partagent. C'est d'ailleurs pourquoi est né, dans l'évolution historique humaine, le principe de la démocratie représentative et qu'il a été jugé préférable à la démocratie directe.

Faire confiance à cette approche de démocratie représentative (c'est-à-dire au fait que des décisions structurantes pour l'avenir d'une société sont prises par des élus envers lesquels une population a exprimé sa confiance et à qui cette population confie la responsabilité de décider de meilleures orientations sociales à adopter compte tenu des informations privilégiées dont les élus disposent), ne devrait pas être remise en question. Or, l'appareil gouvernemental remet cela en question en voulant maintenir à tout prix la règle de l'approbation référendaire.

Ce choix de l'appareil gouvernemental est d'autant plus navrant qu'il ne permet pas de toute façon d'atteindre l'objectif visé, soit permettre aux personnes qui vivent sur un

territoire de pouvoir contrôler leur environnement. Quelques exemples suffiront pour illustrer notre propos à cet égard.

Si une municipalité désire favoriser des implantations industrielles sur son territoire à la limite de ce dernier, donc en bordure d'une municipalité voisine et, qu'en bordure de cette limite territoriale voisine, se trouve, sur le territoire de cette municipalité voisine, un développement résidentiel, les citoyens en question n'ont aucun moyen de faire valoir leur opinion ou opposition à l'implantation d'un secteur industriel en bordure de leur secteur résidentiel.

Autre exemple : si une modification réglementaire vise à permettre la réalisation d'un projet qui, une fois implanté, aura des impacts visuels majeurs sur des occupants du territoire se trouvant « à vol d'oiseau » près de ce lieu d'implantation, mais sans être dans une zone limitrophe à celle où le zonage sera modifié pour permettre l'implantation, les citoyens concernés n'ont aucun moyen de faire valoir leur point de vue ou opposition par le truchement de l'approbation référendaire. Il leur faut alors faire confiance à la consultation publique.

Pourquoi ces personnes sont-elles limitées à la consultation publique alors que celles de la zone voisine dans la municipalité concernée ont droit à l'approbation référendaire? C'est manifestement deux poids, deux mesures.

L'obligation d'approbation référendaire doit être vue pour ce qu'elle est : à plusieurs égards et relativement à de nombreux contextes, il s'agit d'une opération de « Tartuffe » : sous le dehors de vouloir donner aux gens d'un milieu le pouvoir de contrôler leur environnement, on crée des inégalités et, dans une certaine mesure, on favorise certains au détriment d'autres.

#### Conclusion

L'appareil gouvernemental doit soumettre une proposition de modification de la LAU quant au processus de modification des règlements d'urbanisme mettant de côté l'obligation d'approbation référendaire dans tous les cas en insistant davantage sur les obligations d'information et de consultation de la population sur les projets. ■

*M<sup>e</sup> Daniel Bouchard est avocat chez Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L.*



U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA)



# La gestion écologique des eaux de pluie

Isabelle Boucher, urbaniste

Les pratiques de gestion écologique des eaux de pluie améliorent la performance environnementale des milieux bâtis et contribuent souvent à réduire les coûts de réalisation des projets. Telle est la conclusion d'une étude publiée, en décembre 2007, par la U.S. Environmental Protection Agency (EPA)<sup>1</sup>. L'étude présente les coûts de réalisation de 17 projets où les eaux de ruissellement ont été traitées de façon écologique. Ces coûts sont ensuite comparés à ceux estimés pour réaliser ces projets de façon traditionnelle, avec un réseau d'infrastructures souterraines.

La plupart des eaux de ruissellement sont causées par des interventions d'aménagement qui modifient l'équilibre hydrologique d'un site. L'ajout de surfaces imperméables pour aménager des stationnements et des rues, la modification des pentes naturelles d'un site, la compaction des sols et l'enlèvement de végétaux sont toutes des interventions qui perturbent l'équilibre hydrologique. Les pratiques de gestion écologique des eaux de pluie, conçues selon l'approche Low Impact Development Technologies

(LID), visent à gérer les eaux de ruissellement à la source, afin de diminuer l'empreinte d'un projet sur les cours d'eau et la nappe phréatique. Cette approche a pour principes de diminuer la quantité d'eau de ruissellement produite, de ralentir son écoulement et de réduire sa charge polluante. Pour y parvenir, différents aménagements paysagers, réalisés à l'échelle du bassin-versant, du quartier, de l'îlot ou de la parcelle, permettent la rétention des eaux de ruissellement pendant une période de temps (bassin, fossé,

marais), l'absorption *in situ* des eaux par le sol, le transport des eaux de ruissellement par des fossés végétalisés plutôt que des conduites et la filtration naturelle de l'eau par des matériaux de granulométrie variée.

Dans la plupart des 17 projets analysés par l'EPA, un ensemble de mesures de gestion écologique des eaux de ruissellement a été mis de l'avant. Les trois mesures les plus fréquemment utilisées sont l'implantation d'aires de biorétention (par exemple, des

<sup>1</sup> U.S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. *Reducing Stormwater Costs through Low Impact Development (LID) Strategies and Practices*, décembre 2007, 37 p. ([www.epa.gov/owow/nps/lid/costs07/documents/reducingstormwatercosts.pdf](http://www.epa.gov/owow/nps/lid/costs07/documents/reducingstormwatercosts.pdf))

Le tableau suivant fournit les coûts réels estimés de projets avec une approche traditionnelle comparativement à une approche LID où les eaux de ruissellement ont été traitées de façon écologique.

#### Comparaison des coûts des projets

| Projets                                       | Approche traditionnelle | Approche LID | Économie (ou surcoût) | Différence (%) |
|-----------------------------------------------|-------------------------|--------------|-----------------------|----------------|
| 2 <sup>nd</sup> Avenue SEA Street, Washington | 868 803 \$              | 651 548 \$   | 217 555 \$            | 25 %           |
| Auburn Hills, Wisconsin                       | 2 360 385 \$            | 1 598 989 \$ | 761 396 \$            | 32 %           |
| Bellingham City Hall, Washington              | 27 600 \$               | 5 600 \$     | 22 000 \$             | 80 %           |
| Bellingham Bloedel Donovan Park, Washington   | 52 800 \$               | 12 800 \$    | 40 000 \$             | 76 %           |
| Gap Creek, Arkansas                           | 4 620 600 \$            | 3 942 100 \$ | 678 500 \$            | 15 %           |
| Garden Valley, Washington                     | 324 400 \$              | 260 700 \$   | 63 700 \$             | 20 %           |
| Kensington Estates, Washington                | 765 700 \$              | 1 502 900 \$ | (737 200 \$)          | (96 %)         |
| Laurel Springs, Wisconsin                     | 1 654 021 \$            | 1 149 552 \$ | 504 469 \$            | 30 %           |
| Mill Creek, Illinois                          | 12 510 \$               | 9 099 \$     | 3 411 \$              | 27 %           |
| Prairie Glen, Wisconsin                       | 1 004 848 \$            | 599 536 \$   | 405 312 \$            | 40 %           |
| Somerset, Maryland                            | 2 456 843 \$            | 1 671 461 \$ | 785 382 \$            | 32 %           |
| Tellabs Corporate Campus, Illinois            | 3 162 160 \$            | 2 700 650 \$ | 461 510 \$            | 15 %           |

bassins paysagés peu profonds, qui peuvent être à sec pendant de longues périodes), la réduction de la superficie de surfaces imperméables (par exemple, en diminuant les surfaces pavées) et l'aménagement de fossés végétalisés qui permettent, d'une part, l'infiltration des eaux dans le sol et, d'autre part, le transport des eaux de ruissellement dans des aires de biorétention.

Les projets analysés dans le cadre de cette étude ont été sélectionnés en fonction de la qualité des données financières, de la présence de données quantifiables sur les impacts et du type de mesures de gestion écologique des eaux de pluie utilisées. Plusieurs des projets étudiés sont situés dans les états de Washington, de l'Illinois, du Wisconsin et du Maryland. Les mesures de gestion écologique des eaux de pluie y ont permis de réduire les coûts de construction de 15 % à 80 %, selon les projets. Les économies sont souvent liées aux travaux de nivellement des sols, aux conduites pluviales qui sont remplacées par des fossés naturels et des étangs, aux superficies pavées qui sont réduites et aux aménagements paysagers.

Sur les 12 cas illustrés, 11 projets caractérisés par un traitement écologique des eaux de ruissellement ont coûté moins cher que les estimations pour leur réalisation de façon traditionnelle.

Par exemple, sur le site d'Auburn Hills, dans l'état du Wisconsin, les mesures de gestion écologique des eaux de pluie utilisées sont des aires de biorétention, des fossés végétalisés, des aménagements paysagers et des surfaces imperméables réduites. Le mode de lotissement sous forme de grappe (*cluster*) a permis de préserver 40 % des espaces naturels, de limiter les travaux de nivellement des sols et de diminuer la longueur des rues et des trottoirs. La gestion des eaux de pluie se fait par des fossés végétalisés qui emmagasinent les eaux de pluie et les acheminent entre autres vers des marais. La diminution des travaux de nivellement des sols correspond à 22 % des montants économisés, la gestion des eaux pluviales sans conduites à 56 % des montants économisés et, enfin, la réduction des surfaces pavées à 25 % des économies. Les aménagements paysagers ont coûté 2 % de plus que ce qu'ils auraient coûté dans un projet



réalisé de façon traditionnelle avec un réseau d'infrastructures souterraines. Les économies réalisées lors de la construction de l'ensemble résidentiel s'élèvent à 761 396 \$, pour des coûts inférieurs de 32 % aux coûts estimés pour un projet réalisé de façon traditionnelle.

L'étude réalisée par l'EPA démontre qu'il peut être très avantageux sur le plan des coûts de construction des projets de gérer les eaux pluviales de façon écologique. Ce mode de gestion des eaux de pluie contribue également à la qualité du cadre de vie. Pensons à l'ajout d'espaces récréatifs, à la qualité visuelle du milieu ainsi qu'à l'accroissement des valeurs des propriétés découlant de leur plus grande attractivité et plus grande proximité aux espaces verts. La gestion écologique des eaux de pluie a un impact sur la qualité de l'environnement biophysique et sur les coûts afférents, comme la réduction de la pollution véhiculée par les eaux de ruissellement ou la diminution de l'ampleur des inondations et de l'érosion. Enfin, elle permet de réduire les coûts d'entretien des infrastructures et leurs coûts de remplacement. ■

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

*Les publications de l'Observatoire municipal du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire peuvent être consultées à l'adresse : [www.mamrot.gouv.qc.ca/observatoire/obse\\_veil.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/observatoire/obse_veil.asp)*





Source : <http://www.flickr.com/photos/martine/260108259/>

# Réduire l'impact de l'automobile grâce au partage des espaces de stationnement

Mathieu Bélanger, urbaniste

Dans un environnement urbain caractérisé par une grande mixité des usages, le partage des espaces de stationnement desservant différents générateurs d'activités permet une diminution globale de l'impact visuel de l'automobile, une amélioration de la sécurité des piétons, et une utilisation plus adéquate de l'espace urbain. Cette approche vise à mieux allouer les ressources en réduisant les coûts de construction associés aux stationnements et en augmentant la rentabilité des projets. Le partage des espaces de stationnement gagne en popularité auprès des administrations municipales nord-américaines ce qui pourrait inspirer une révision conceptuelle de la réglementation québécoise d'urbanisme.

## Les approches traditionnelles de détermination de l'offre

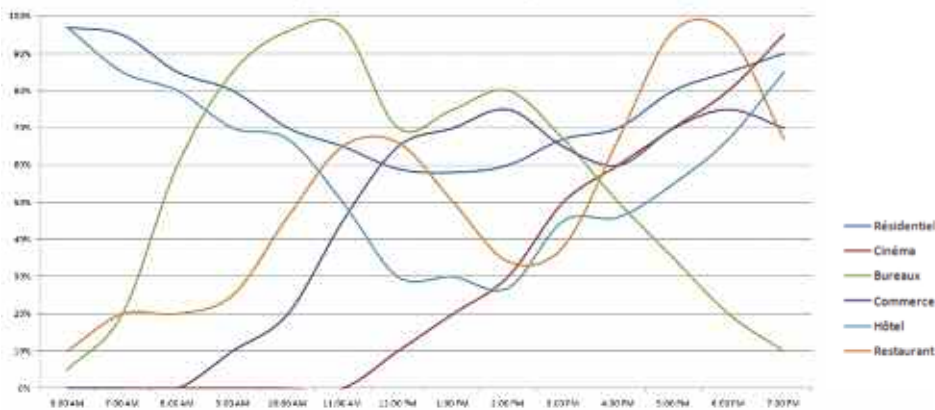
Traditionnellement, la détermination du nombre de cases de stationnement nécessaires pour un projet s'effectue à l'aide de normes de « bon fonctionnement » définies par des organisations professionnelles actives dans les sphères de l'ingénierie et de la gestion de la circulation. Par l'entremise de guides ou de rapports techniques (dont la très populaire publication « *Parking Generation* » de l'*Institute of Transportation Engineers*), les développeurs et les administrations municipales identifient leurs besoins en matière de stationnement pour des projets, ou dans le cadre de l'énoncé des paramètres de la réglementation d'urbanisme (par exemple, le ratio minimal de cases de stationnement par usage défini au règlement de zonage). La quantité de cases est alors basée sur des normes complètement génériques et qui tendent habituellement vers l'offre maximale de stationnement pour un usage. L'application de l'approche traditionnelle implique un degré de précision et d'exactitude plus élevé que ce qui est réellement nécessaire, et favorise conséquemment une suroffre. Par ailleurs, il faut aussi noter que le guide technique *Parking Generation* ne prend pas en compte les facteurs géographiques, démographiques et économiques propres à chaque environnement urbain et qui sont aptes à affecter le niveau de la demande. Les enquêtes à

l'origine du guide sont menées dans des environnements fortement dépendants de l'automobile, ce qui biaise la méthodologie en faveur d'une offre plus abondante de stationnements.

Bien que largement utilisées, les normes définies par les guides techniques sont souvent excessives et pourraient être ajustées à la baisse, selon les conditions particulières affectant chaque environnement. À titre d'exemple, pour les projets localisés dans des environnements desservis par le transport collectif, où plusieurs usages se côtoient, et où le stationnement est géré de façon efficiente, l'application de normes traditionnelles mène à la construction d'espaces de stationnement non requis. Par ailleurs, plusieurs spécialistes de la circulation soulignent que l'application de telles normes standardisées constitue une approche urbanistique « conservatrice », accentuant sur le caractère « prudent et responsable » de celle dernière. Toutefois, souligner le caractère « conservateur » d'une telle approche peut mener à une certaine confusion puisque le résultat final en est exactement le contraire et tend plutôt à un gaspillage des ressources... Une suroffre d'espaces de stationnement constitue une utilisation discutable des ressources puisqu'elle génère directement une augmentation des investissements et de l'espace dédié à l'automobile. Indirectement, cela favorise l'utilisation de la voiture et l'étalement urbain. L'approche traditionnelle ne prend pas en compte les caractéristiques particulières des projets, pas plus que les considérations de dévelop-

48

Utilisation des espaces de stationnement selon les usages et les heures de la journée



Mathieu Bélanger

« Exemple d'utilisation temporelle des espaces de stationnement selon les usages dans un projet mixte. »

pement durable, de densité, et d'animation urbaine. Dans les faits, une meilleure gestion des espaces de stationnement en regard des caractéristiques de chacun des milieux tend à être réellement une approche « conservatrice ».

#### Le partage des espaces de stationnement

Généralement, un règlement de zonage précise pour chacun des usages un nombre ou un ratio minimal de cases de stationnement requises. Toutefois, le règlement prend rarement en compte le fait que certains usages localisés à courte distance n'ont pas les mêmes heures d'utilisation et peuvent partager un même espace de stationnement, sans engendrer de difficultés supplémentaires pour leurs usagers respectifs. Le meilleur exemple pour décrire cette situation est illustré par un bar et une église localisés à proximité. Selon le règlement de zonage, chaque établissement doit disposer d'un nombre minimal de cases de stationnement pour permettre à ses usagers de garer leur automobile sans gêner l'espace public. Toutefois, considérant que le bar est utilisé plutôt en soirée et que l'église l'est principalement le dimanche matin, le partage d'un même espace de stationnement pour les deux établissements ne représente aucun problème et permettrait de réduire l'impact global du stationnement sur le milieu. Les modalités de partage peuvent quant à elles être déterminées par une entente légale entre les deux propriétaires.

Le partage des espaces de stationnement est une forme de gestion de l'offre qui permet de minimiser l'impact environnemental et économique du stationnement sur le milieu urbain. L'approche tire avantage du fait que la plupart des espaces de stationnement ne sont utilisés que partiellement dans le temps par un groupe d'usagers. Tel que l'illustre le graphique ci-dessous, chacun des usages présents dans un projet mixte présente un

niveau d'utilisation qui diffère selon les heures de la journée. Plusieurs espaces de stationnement ont donc, en tout temps, une portion significative de cases inutilisées, et présentent des patterns d'utilisation prévisibles qui ont une régularité déterminée, sur une base journalière, hebdomadaire et annuelle.

Le partage des espaces de stationnement est à ses premiers balbutiements en Amérique du Nord. Quelques villes, renommées pour leur leadership en matière de développement durable et d'urbanisme vert, tentent l'expérience en agissant de façon proactive auprès des développeurs. Dans les dernières années, des expériences ont été couronnées de succès à Portland (Oregon), Berkeley (Californie) et Tempe (Arizona).

À ce titre, le règlement de zonage de la ville de Tempe en Arizona, un environnement urbain de 175,000 habitants fortement axé sur l'automobile, comprend une matrice permettant de déterminer la génération de demande en espaces de stationnement selon l'usage, le moment de la journée, et le jour de la semaine. L'hypothèse de base du modèle est que chaque usage atteindra à un moment de la semaine l'utilisation maximale de ses espaces de stationnement, soit 100% d'occupation des espaces de stationnement, selon le ratio minimum requis par le zonage « traditionnel ». Considérant que, dans la réalité tous les usages d'un projet mixte n'atteignent pas leur « pointe » en même temps, le règlement de zonage de la ville de Tempe énonce qu'il est possible, dans le cadre de projets multifonctionnels, de partager des espaces de stationnement. Cela signifie que le nombre total de cases nécessaire pour servir un projet mixte peut être significativement plus bas que le nombre de cases qui auraient été nécessaires si chacun des usages avait à fournir son propre stationnement, basé sur son propre ratio.

Le modèle développé par la ville de Tempe constitue un outil très intéressant en vue de l'estimation de la demande de stationnement pour une combinaison spécifique d'usages. Le modèle ne renie pas les paramètres édictés par les guides techniques reconnus tels le *Parking Generation*, mais fait plutôt évoluer son application vers une analyse plus fine des caractéristiques du milieu d'insertion. Pour chaque usage identifié au zonage, la demande générée a été estimée selon une moyenne basée sur des études et des observations menées sur plusieurs années. Établie sur un modèle mathématique simple, cette approche identifie un nombre de cases maximal, se basant sur le moment où le nombre de cases nécessaires est le plus élevé, compte tenu des usages en place et de la répartition temporelle des usagers. Il est à noter que le règlement de Tempe peut être adapté selon l'impact local du transport collectif ou la présence d'usages générant des besoins plus élevés que ce que prescrit le règlement zonage.

À l'heure de la gestion efficace du territoire, le partage des espaces de stationnement entre les usages est un moyen direct de mise en œuvre des principes du développement durable. Il permet une réduction des surfaces minéralisées et imperméables s'attaquant ainsi aux impacts négatifs associés aux îlots de chaleur. Il favorise l'augmentation des surfaces perméables végétalisées, ce qui a pour effet de rendre plus efficace la gestion des eaux pluviales en minimisant les impacts sur le réseau municipal de gestion des eaux usées. Parallèlement, la diminution des espaces liés à l'automobile permet la promotion d'un environnement axé d'abord et avant tout sur le piéton et les autres modes de transport actifs (vélo, etc.), ce qui s'inscrit dans une démarche visant à transformer notre façon de construire la ville.

La diminution des superficies vouées au stationnement peut avoir deux conséquen-



ces directes au niveau spatial : une augmentation de la quantité d'espaces verts, et/ou la densification bâtie du projet. Dans les deux cas, les conséquences sont positives pour les usagers et plus globalement pour la municipalité où est localisé le projet. L'augmentation de la superficie des espaces verts se traduit par un plus grand confort thermoclimatique et une augmentation des valeurs

foncières et sociales liées à un projet. Parallèlement, la densification du bâti a quant à elle un impact direct et positif sur la génération de taxes foncières et les finances municipales. Les expériences étasuniennes, notamment celles de Tempe et de Reston Town Center, démontrent le potentiel et la faisabilité du partage des espaces de stationnement. Il est possible et souhaitable

de renouveler la réglementation québécoise en l'ajustant aux plus récentes techniques de l'urbanisme durable. ■

*Mathieu Bélanger est urbaniste et chargé de projet au sein de la firme Fahey et Associés, il détient une maîtrise en développement immobilier, et est un professionnel accrédité LEED.*

## Reston Town Center



Source : Pedro Vera - [www.flickr.com/photos/pvera/532483033/](http://www.flickr.com/photos/pvera/532483033/)



Source : [www.flickr.com/photos/jesterj/404772560/](http://www.flickr.com/photos/jesterj/404772560/)



Source : Ron Hockman - [www.flickr.com/photos/compulsion/2182901119/](http://www.flickr.com/photos/compulsion/2182901119/)

*Reston Town Center* fait office de centre-ville pour la ville de Reston, une communauté planifiée de 60,000 habitants en banlieue de Washington D.C. Développé au début des années 1990, ce quartier multifonctionnel comprend quelques tours à bureaux, un hôtel, des restaurants, un cinéma, des commerces, et quelques bâtiments résidentiels. Construits en trois phases, le projet a gagné au fil des ans plusieurs prix d'urbanisme et d'architecture, notamment la prestigieuse récompense de l'*American Institute of Architects* pour le design urbain.

En 1999, en vue de la construction de la deuxième phase du projet et afin de déterminer ratio idéal de cases de stationnement à construire, une étude de partage des espaces de stationnement

a été menée. L'étude a comparé l'utilisation réelle faite des stationnements à ce qui était requis par la réglementation municipale.

Afin de refléter de façon juste la demande réelle, les pointes d'utilisation ont été identifiées. Pour le quartier, des études de circulation ont déterminé que le mois de décembre constituait une pointe d'utilisation, au même titre que la période de 14h.

Selon ces paramètres, afin de déterminer le « nombre réel » de cases nécessaires, il faut alors multiplier le nombre de cases requis au zonage par la pointe de décembre, puis par l'utilisation maximale à la pointe de 14h. Le résultat obtenu constitue l'utilisation réelle. Dans

ce cas précis, une approche de partage des stationnements aurait permis une réduction de 45% des cases construites lors de la phase 1. Le surplus, cette suroffre, a ainsi pu faire partie de l'offre pour la phase II. Il aurait aussi été possible de reproduire le modèle d'utilisation des stationnements, selon les usages en place, pour la phase II.

*Reston Town Center* est un exemple reconnu de partage des espaces de stationnement. Dans ce cas, l'approche a permis une réduction globale de l'impact de la voiture sur un projet urbain novateur. Toutefois, chaque projet est unique et requiert l'élaboration de sa propre approche de partage, sur la base d'une analyse fine des particularités du site.

### Étude de partage des espaces de stationnement – Reston Town Center

| Usages                                                           | Quantité | Ratio au zonage | Unité       | Nombre de cases requis | Ajustement                   | Ajustement   | Utilisation réelle |
|------------------------------------------------------------------|----------|-----------------|-------------|------------------------|------------------------------|--------------|--------------------|
|                                                                  |          |                 |             | Selon le zonage        | Mois de décembre             | Pointe 14H00 |                    |
| Espaces commerciaux                                              | 105,267  | 2.9             | / 1,000 pi² | 305                    | 100%                         | 100%         | 305                |
| Restaurants                                                      | 60,000   | 12.3            | / 1,000 pi² | 735                    | 100%                         | 65%          | 478                |
| Cinéma                                                           | 2,918    | 0.2             | / siège     | 554                    | 23%                          | 55%          | 70                 |
| Hôtel                                                            | 515      | 1.0             | / chambre   | 515                    | 67%                          | 60%          | 207                |
| Employés                                                         | 515      | 0.3             | / employé   | 129                    | 100%                         | 100%         | 129                |
| Bureaux                                                          | 520,723  | 0.2             | / 1,000 pi² | 104                    | 100%                         | 100%         | 104                |
| Sous-total: Clients                                              |          |                 |             | 2,214                  |                              |              |                    |
| Sous-total: Employés                                             |          |                 |             | 129                    |                              |              |                    |
| Total - Cases de stationnement nécessaires                       |          |                 |             | Zonage: 2,343          | Partages des stationnements: |              | 1,293              |
| Réduction "approche de partage des stationnements" versus zonage |          |                 |             |                        |                              |              | -45%               |



# Crise hypothécaire américaine et formes urbaines

Laurent Lussier

TENDANCE



La crise hypothécaire est-elle en train de transformer le tissu des villes américaines? La multiplication des reprises de finance pour défaut de paiement semble produire deux phénomènes contradictoires : les ménages qui doivent déménager ont tendance à se relocaliser dans des résidences plus compactes; en même temps, la crise crée des vides importants, autant au centre qu'en périphérie des régions urbaines.

Les mécanismes de cette crise sont maintenant bien connus : un accès facile au crédit et l'illusion d'un marché immobilier en perpétuelle croissance ont incité de nombreux ménages à devenir propriétaires de résidences bien au-delà de leur capacité de payer. Ce boum immobilier est pourtant survenu alors que la classe moyenne américaine traversait, depuis quelques années déjà, une période de stagnation de ses revenus et d'augmentation de ses dépenses.

En 2008, on évalue à 2,5 millions le nombre de maisons reprises aux États-Unis pour défaut de paiement. Les années de croissance ont laissé un surplus de maisons. Les acheteurs sont plus rares et les institutions de prêt n'ont pas les ressources pour revendre rapidement tout ce qu'elles saisissent. Résultat : le taux d'inoccupation des propriétés a grimpé en quatre ans de 1,7 % à 2,8 % (au deuxième trimestre de 2008).

La vague de reprises de finance touche surtout deux types de secteurs avec des consé-

quences fort différentes. Ce sont, d'un côté, les banlieues vieillissantes d'après-guerre, particulièrement celles qui sont

touchées par la désindustrialisation et le déclin démographique. Dans les villes du Midwest comme Flint, Detroit, Buffalo ou



Creative Commons, Internet

Cleveland, la crise est venue exacerber une tendance lourde. De l'autre côté, la crise touche aussi des banlieues qui ont connu une croissance rapide dans les dernières années, situées très loin en périphérie, dans certains états du Sud du pays (Californie, Floride, Nevada, Colorado...).

Ces deux contextes entraînent des conséquences distinctes. Là où les tendances à moyen terme sont encourageantes, on essaie de maintenir les maisons occupées pour ne pas qu'elles se dégradent au détriment de l'ensemble du quartier. À San Diego, on tentait plus tôt cette année de mettre sur pied un partenariat entre la ville et un organisme pour racheter les maisons vacantes et les louer comme logements abordables.

À Cleveland, l'occupation des maisons vacantes n'est même plus envisagée. La ville a atteint un taux d'inoccupation des propriétés de 10 %, 12 000 propriétés gisant à l'abandon sur le territoire de cette ville qui subit la décroissance depuis les années 1950. La situation atteint maintenant un niveau catastrophique : les maisons sont mises à sacs par des voleurs qui repartent avec les fils de cuivre et les parements d'aluminium. Les surplus du parc immobilier deviennent un problème de sécurité.

Certaines autorités locales, dans les régions de Detroit et Cleveland, ont mis sur pied un programme de démolition : les terrains libérés sont transformés en parc ou vendus au voisin pour qu'il élargisse sa cour. Les ventes permettent de financer les démolitions.

Dans certaines régions où un surplus d'optimisme avait causé la multiplication des résidences luxueuses, la crise a laissé de vastes trous au milieu des lotissements. On comprend pourquoi : dans un comté comme Merced, en Californie, le prix médian des maisons a brutalement chuté de 50 %. Dans ces conditions, les constructeurs ont abandonné les chantiers, laissant les premiers acheteurs habiter des quartiers inachevés. Le paysage mélancolique du secteur est rempli de dalles de béton au milieu de champs de mauvaises herbes, de rues qui ne mènent nulle part, de maisons indistinctement en ruine ou en chantier.

On constate une augmentation du nombre de locataires dans les secteurs touchés par la crise, mais les maisons unifamiliales se prêtent mal à la reconversion. De plus, la construction d'immeubles à appartements ne se fait pas sans difficulté dans des secteurs où l'ensemble des infrastructures ont été planifiées pour une faible densité. Les quartiers peu denses et monofonctionnels étaient faciles à construire. Ils sont inversement difficiles à requalifier.

Bien qu'une telle vague de reprises de finance ne soit pas visible au Québec, certains phénomènes qui l'ont aggravée aux États-Unis nous sont familiers, comme la désindustrialisation (pensons à Murdochville) ou le vieillissement des banlieues. L'exemple américain montre que la décroissance subite, si elle ne fait pas l'objet d'une stratégie d'aménagement, rend ce mode d'occupation du territoire encore moins viable. ■

*Laurent Lussier est chercheur indépendant et étudiant à la Maîtrise en aménagement à l'Université de Montréal.*



Shutterstock 22860190

## Les urbanistes peuvent agir à titre de répondants pour le directeur de l'état civil

Depuis le 26 janvier 2009, un urbaniste peut agir à titre de répondant pour un citoyen qu'il connaît depuis au moins deux ans.

Au Québec, le directeur de l'état civil est le seul officier public habilité à délivrer des documents authentiques relatifs aux événements d'état civil, c'est-à-dire des certificats et des copies d'acte de naissance, de mariage ou d'union civile et de décès.

En cas d'incapacité d'une personne de fournir une pièce d'identité admissible afin d'obtenir un certificat ou une copie d'un acte civil, celle-ci peut recourir à un répondant qui atteste de son identité.  
[www.etatcivil.gouv.qc.ca/fr/default.html](http://www.etatcivil.gouv.qc.ca/fr/default.html)

## Nomination de Madame Geneviève Masson à titre de chargée des communications à l'Ordre des urbanistes du Québec

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) est heureux d'accueillir dans ses rangs madame Geneviève Masson, chargée des communications. Madame Masson s'est jointe à l'équipe de l'OUQ en décembre dernier. Elle succède à madame Caroline Bonin qui a quitté en novembre 2009. Bienvenue!

## Félicitations aux nouveaux et nouvelles urbanistes

Suite aux séances d'examen de L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) qui ont eu lieu en mai et novembre 2008, vingt-neuf stagiaires en urbanisme sont devenu officiellement urbanistes. La cérémonie a eu lieu le 26 février dernier à l'Hôtel Nelligan dans le Vieux-Montréal. Un cocktail a suivi la cérémonie de remis du permis d'exercice ainsi que du sceau professionnel. Le Bureau remercie les parrains et marraines et réitère ses sincères félicitations aux nouveaux urbanistes!

### Urbanistes

Christine Abdel-Malek  
 Adrienne Myriam Antoine  
 Frédéric Bélanger  
 Myriam Bélisle  
 Sébastien Bertrand  
 Martin Boisvert  
 Véronique Brault  
 Fabienne Cahour  
 Luce Cardinal  
 Valérie Carrère  
 Karina Chaou  
 Christian Charron  
 Rachel Désilets-Comeau  
 Marie-Claude Dubé  
 Brigitte Gervais  
 Caroline Jean  
 Martin Lapointe  
 Nathalie Lavoie  
 Nicolas Lavoie  
 Étienne Longtin  
 Étienne Lyrette  
 Anjali Mishra  
 Martin Paquette  
 David Poirier  
 Steve Potvin  
 Jean-François Poulin  
 Joëlle Rompré  
 Jean-François Vachon

### Parrains et marraines

Chantal Laliberté  
 Stéphane Morin  
 Bruno Bergeron  
 Denis Marchand  
 Marie-Josée Chicoine  
 Yves Archambault et Benoît Bossé  
 Marie Lessard  
 Claude Héroux  
 Julien Rivard  
 Sylvain Gariépy  
 Diane Fortin  
 Michel Barcelo  
 Sylvain Chevrier  
 Denis Tétreault  
 André Thibeault  
 Daniel Faubert  
 Jacques Chénier  
 Marie Laperrière  
 Richard Gourde  
 Richard Gourde  
 Pierre Élie  
 Clément Demers  
 Sylvain Chevrier  
 Daniel Dufault  
 Luc Desbiens  
 Jacques Goudreau  
 Nathalie Martin  
 Jacques Chénier



# Urbanex

Urbanisme, architecture du paysage, études économiques

## Une équipe d'experts multidisciplinaires

[www.urbanexconsultant.ca](http://www.urbanexconsultant.ca)

[www.roche.ca](http://www.roche.ca)





## Portrait et enjeux de développement des sentiers et des lieux de pratique

Le Conseil québécois du loisir (CQL) achevait en octobre 2007 une recherche dressant le premier portrait des enjeux liés au développement et à la pérennisation des sentiers et des lieux de pratique de loisir de plein air.

Pour faciliter la diffusion des résultats de cette recherche, le CQL publie cette synthèse des principales observations et conclusions. Ce document présente le portrait et les tendances du secteur du loisir de plein air au Québec, ainsi que les principaux enjeux liés au développement et à la pérennisation des sentiers et des sites de pratique.

Il est possible de consulter à l'écran, imprimer ou télécharger gratuitement le document *Loisir de plein air au Québec - Portrait et enjeux de développement des sentiers et des lieux de pratiques*, à l'adresse suivante :

[www.loisirquebec.com/associatif/associatif.asp?id=128](http://www.loisirquebec.com/associatif/associatif.asp?id=128)



## À souligner

L'Institute of Transportation Engineers (ITE) la prestigieuse association professionnelle de 17 000 membres, vient de publier le manuel *Urban Street Geometric Design Handbook*. Un des chapitres a été rédigé par notre confrère urbaniste Paul Mackey, président de la firme Ruesécure. Le chapitre traite de la conception géométrique des rues collectrices. Monsieur Mackey est un des deux seuls urbanistes, le seul canadien à avoir été choisi comme collaborateur pour ce manuel.

## Guide pratique pour élaborer des politiques locales du patrimoine

L'organisme Les Arts et la ville, fondé en 1987 afin de promouvoir et soutenir le développement culturel et artistique des municipalités, a fait paraître un guide sur les politiques locales du patrimoine. On y retrouve:

- Des définitions du patrimoine;
- Des renseignements sur les fondements, les composantes et les principales étapes d'élaboration des politiques du patrimoine;
- Des renseignements relatifs au cadre législatif du patrimoine et aux sources de financement;
- Plusieurs fiches-synthèses de politiques du patrimoine adoptées par des municipalités d'ici et d'ailleurs.

Ce document servira aux citoyens, aux élus et aux fonctionnaires municipaux qui veulent en savoir plus sur les mesures à prendre pour protéger, soutenir et mettre en valeur le patrimoine à l'échelle locale.

Au Québec, six villes et entités municipales se sont dotées d'une politique patrimoniale. Il s'agit de Rivière-du-Loup, Victoriaville, Saint-Roch-des-Aulnaies, la MRC des Maskoutains, Montréal et Québec.

On peut se procurer ce guide en format électronique au coût de 15 \$ en remplissant un formulaire de commande via Internet au [www.arts-ville.org](http://www.arts-ville.org). Il est gratuit pour les membres du regroupement. **G.L.**

# Sur Internet

François Goulet, urbaniste

Google Earth est devenu un outil de promotion de la justice sociale et environnementale. Des activistes l'ont utilisé pour stopper une compagnie en voie de monopoliser des droits de coupes dans un canyon de la région de Santa Cruz, Californie. Cette expérience a mené à la création de l'initiative « Google Earth Outreach » dont la prochaine mission sera la formation d'une vingtaine de tribus autochtones de l'Amazonie sur l'utilisation de l'Internet afin de préserver leurs terres et leur mode de vie.

[www.consciouschoice.com/2009/01/googleearth0901.html](http://www.consciouschoice.com/2009/01/googleearth0901.html)

Robert Campbell, le critique d'architecture du Boston Globe, entrevoit la fin de l'ère de la starchitecture, une époque précise de l'histoire, où l'architecture était « In », où chaque ville a voulu un édifice audacieux et emblématique. La Décade Bilbao, comme il l'appelle, a produit quelques bâtiments remarquables, mais au détriment de la finalité sociale de l'architecture.

[www.boston.com/ae/theater\\_arts/articles/2009/01/11/marking\\_the\\_end\\_of\\_the\\_bilbao\\_decade/?page=fullv](http://www.boston.com/ae/theater_arts/articles/2009/01/11/marking_the_end_of_the_bilbao_decade/?page=fullv)

Les tarifs de stationnement trop bas encouragent une surutilisation de la voiture. S'inspirant du livre *The High Cost of Free Parking* de Donald Shoup, la ville de San Francisco veut tester une méthode de tarification dynamique, en fonction de la demande, et donc plus coûteuse durant les heures de pointe. Dans certains quartiers urbains où le stationnement est trop abordable, on estime que les automobilistes qui tournent en rond à la recherche d'une place comptent pour 45 % de la circulation.

[www.sf.streetsblog.org/2009/01/06/sfs-parking-experiment-to-test-shoups-traffic-theories/](http://www.sf.streetsblog.org/2009/01/06/sfs-parking-experiment-to-test-shoups-traffic-theories/)

Une série d'expériences aux Pays Bas tend à confirmer la controversée théorie dite « de la fenêtre brisée » ou « Broken Window », selon laquelle le délabrement physique encourage la criminalité. Une des expériences soumettait les passants à la tentation de voler un billet de 5 euros laissé à la traîne. La proportion de passants qui empochaient le billet a doublé dans les secteurs couverts de graffitis où des poubelles avaient été renversées.

[www.economist.com/science/displaystory.cfm?story\\_id=12630201&CFID=31056247&CFTOKEN=41038121](http://www.economist.com/science/displaystory.cfm?story_id=12630201&CFID=31056247&CFTOKEN=41038121)

Un chercheur attribue la similitude et la complexité « organique » des villes et villages méditerranéens à un seul et même code de construction byzantin qui remonterait au VI<sup>e</sup> siècle. Le code encadrerait l'intégration des constructions entre elles et prévenait les nuisances et dommages qu'une construction aurait pu causer aux bâtiments voisins. L'influence du traité de Julien d'Ascalon se serait fait sentir pendant plus de 1400 ans, sur les villes de l'empire byzantin d'abord, dans certains pays slaves et en Grèce.

[www.mathieuhelie.wordpress.com/2008/12/21/decoding-paradise-the-emergent-form-of-mediterranean-towns/](http://www.mathieuhelie.wordpress.com/2008/12/21/decoding-paradise-the-emergent-form-of-mediterranean-towns/)



Les politiques publiques destinées à soutenir l'économie par l'automobile sont inefficaces et peuvent même être économiquement nuisibles à long terme. C'est la thèse que défend Todd Litman, auteur d'un rapport publié par le Victoria Transport Policy Institute. Selon lui, améliorer et augmenter l'efficacité du système de transport crée beaucoup plus d'emplois que les emplois créés directement par les investissements des infrastructures.

[www.vtpi.org/econ\\_stim.pdf](http://www.vtpi.org/econ_stim.pdf)

Un article du *Christian Science Monitor* relate comment une poignée de défenseurs du patrimoine tentent de sauver de la ruine les rues et bâtiments du cœur historique de Jakarta, fondé en 1619 par des colons Hollandais. La tâche est lourde: les autorités municipales étant déjà débordées par la tâche d'assurer la survie de 14 millions d'habitants. Là-bas comme ailleurs, les propriétaires laissent les bâtiments à l'abandon dans l'espoir de pouvoir les démolir.

[www.csmonitor.com/2008/1230/p07s02-woap.html](http://www.csmonitor.com/2008/1230/p07s02-woap.html)

Des bailleurs de fonds du Qatar ont décidé d'aller de l'avant avec le projet de Rawabi, une éco-cité palestinienne pour 30 000 résidents, près de Ramallah. Les contrats ont été accordés aux firmes britanniques Faber Maunsell EDAW pour la planification du projet, qui sera la première nouvelle communauté palestinienne dans les territoires occupés.

[www.building.co.uk/sustain\\_story.asp?storycode=3132089&origin=bldgsustainnewsletter](http://www.building.co.uk/sustain_story.asp?storycode=3132089&origin=bldgsustainnewsletter)

S'inspirant du logiciel de partage de fichiers Limewire qu'il a créé, Mark Gorton a développé Geo Server, un logiciel de planification des transports fondé sur l'urbanisme participatif. Comme Limewire, Geo Server s'appuie sur l'intelligence collective, les banques de données partagées, les forums. La ville de Portland, Oregon, est parmi les premières à avoir testé le nouveau logiciel pour planifier ses circuits d'autobus.

[blog.wired.com/business/2009/01/mark-gorton-ceo.html](http://blog.wired.com/business/2009/01/mark-gorton-ceo.html)



# Calendrier

## MARS 2009

**25 mars**

**ACTIVITÉ**

**ORGANISATEUR**

**LIEU**

**INFORMATION**

**Formation – L'urbaniste au tribunal**

Ordre des urbanistes du Québec

Holiday Inn Select, Montréal

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

**27 mars**

**ACTIVITÉ**

**ORGANISATEUR**

**LIEU**

**INFORMATION**

**Formation – L'urbaniste au tribunal**

Ordre des urbanistes du Québec

Manoir Montmorency, Québec

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

## AVRIL 2009

**3 avril**

**ACTIVITÉ**

**Conférence - Du port dans la ville aux pores de la ville. Itinéraire de recherche sur la place des flux matériels en milieu urbain et l'évaluation du patrimoine fonctionnel de la ville**

**ORGANISATEUR**

École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional (ESAD) et le Centre de recherche en aménagement et en développement (CRAD), Université Laval

**LIEU**

Université Laval, local FAS-1613, Pavillon Félix-Antoine-Savard, Québec

**INFORMATION**

[mario.carrier@esad.ulaval.ca](mailto:mario.carrier@esad.ulaval.ca)

**8 avril**

**ACTIVITÉ**

**Conférence – La condition urbaine demain, de la ville fragmentaire à la ville planétaire**

**ORGANISATEUR**

FORUM URBA 2015

**LIEU**

UQÀM, local DR-200, Montréal

**INFORMATION**

[urba2015@uqam.ca](mailto:urba2015@uqam.ca)

**15 avril**

**ACTIVITÉ**

**Formation – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme**

**ORGANISATEUR**

Ordre des urbanistes du Québec

**LIEU**

Holiday Inn Select, Montréal

**INFORMATION**

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

**24 avril**

**ACTIVITÉ**

**Formation – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme**

**ORGANISATEUR**

Ordre des urbanistes du Québec

**LIEU**

Manoir Montmorency, Québec

**INFORMATION**

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

**30 avril**

**ACTIVITÉ**

**Colloque et vernissage de l'exposition des finissants de l'Institut d'urbanisme**

**ORGANISATEUR**

Institut d'urbanisme, Université Montréal

**LIEU**

Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

**INFORMATION**

[www.urb.umontreal.ca](http://www.urb.umontreal.ca)

## MAI 2009

**6 mai**

**ACTIVITÉ**

**ORGANISATEUR**

**LIEU**

**INFORMATION**

**Formation – Interaction avec le public**

Ordre des urbanistes du Québec

Holiday Inn Select, Montréal

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

**8 mai**

**ACTIVITÉ**

**ORGANISATEUR**

**LIEU**

**INFORMATION**

**Formation – Interaction avec le public**

Ordre des urbanistes du Québec

Manoir Montmorency, Québec

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

**14 mai**

**ACTIVITÉ**

**Conférence – L'Éco fiscalité au service du développement urbain**

**ORGANISATEUR**

FORUM URBA 2015

**LIEU**

UQÀM, DR-200, Montréal

**INFORMATION**

[urba2015@uqam.ca](mailto:urba2015@uqam.ca)

**15 mai**

**ACTIVITÉ**

**Session de l'examen d'admission à l'Ordre des urbanistes du Québec**

**ORGANISATEUR**

Ordre des urbanistes du Québec

**LIEU**

À déterminer

**INFORMATION**

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

## JUIN 2009

**1<sup>er</sup> au 3 juin**

**ACTIVITÉ**

**Rendez-vous international sur la gestion intégrée de l'eau**

**ORGANISATEUR**

Conseil de gouvernance de l'eau des bassins versants de la rivière Saint-François (COGESAF) et l'Université de Sherbrooke

**LIEU**

Centre culturel de l'Université de Sherbrooke

**INFORMATION**

[www.cogesaf.qc.ca/rv-eau/fr/accueil.html](http://www.cogesaf.qc.ca/rv-eau/fr/accueil.html)

## AOÛT 2009

**28 août**

**ACTIVITÉ**

**Tournoi de golf de l'Ordre des urbanistes du Québec**

**ORGANISATEUR**

Ordre des urbanistes du Québec

**LIEU**

Club de golf La Prairie

**INFORMATION**

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)

## SEPTEMBRE 2009

**23 au 25 septembre**

**ACTIVITÉ**

**Congrès de l'Ordre des urbanistes du Québec – Mobilité durable**

**ORGANISATEUR**

Ordre des urbanistes du Québec

**LIEU**

Sherbrooke

**INFORMATION**

[www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)



# Vous cherchez à rejoindre les urbanistes...

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

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

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

## > PROCHAINS THÈMES

Du local à l'international  
**URBANISME SANS FRONTIÈRES**

Été 2009

L'urbanisme à l'ère de la mondialisation. Les enjeux d'une profession qui s'internationalise.

**VILLES ET TERRITOIRES DURABLES...  
L'APPRENTISSAGE**

Automne 2009

En matière de développement durable il existe des outils, des bonnes pratiques... Mais que de pièges et surtout, que de chemins à parcourir avant que nos pratiques soient plus durables. Nous sommes donc en apprentissage.

Pour plus de renseignements ou pour faire une réservation :

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



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

L'Ordre des urbanistes du Québec  
est heureux de souligner la nomination  
de 29 nouveaux urbanistes en 2008



ABDEL-MALEK, Christine



ANTOINE, Adrienne Myriam



BÉLANGER, Frédéric



BÉLISLE, Myriam



BERTRAND, Sébastien



BOISVERT, Martin



BRAULT, Véronique



BUREAU, Lucie



CAHOUR, Fabienne



CARDINAL, Luce



CARRERE, Valérie



CHAOU, Karina



CHARRON, Christian



DÉSILETS-COMEAU, Rachel



DUBÉ, Marie-Claude



GERVAIS, Brigitte



JEAN, Caroline



LAPOINTE, Martin



LAVOIE, Nathalie



LAVOIE, Nicolas



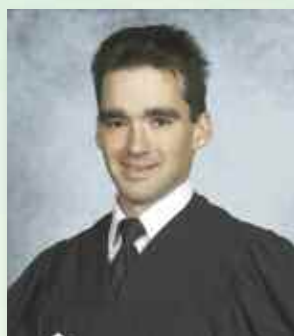
LONGTIN, Étienne



LYRETTE, Étienne



MISHRA, Anjali



PAQUETTE, Martin



POIRIER, David



POTVIN, Steve



POULIN, Jean-François



ROMPRÉ, Joelle



VACHON, Jean-François

Congrès de l'Ordre  
des urbanistes du Québec

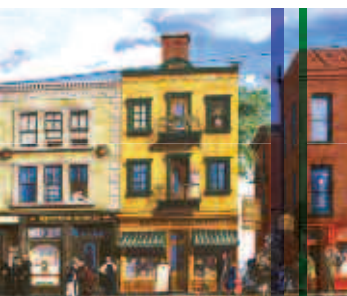
# Mobilité durable

Du 23 au 25 septembre 2009 à Sherbrooke

**Les urbanistes, des acteurs incontournables  
de la mobilité durable !**

Intermodalité des transports actifs, collectifs et individuels,  
utilisation des technologies et énergies propres...

Les stratégies pour une mobilité durable figurent  
aujourd'hui parmi les incontournables de tout  
plan de développement et d'aménagement durable,  
tant au niveau local que régional.



Ordre des  
Urbanistes du  
Québec

**Renseignements : [www.ouq.qc.ca](http://www.ouq.qc.ca)**

Geneviève Masson - Chargée des communications

514 849-1177 poste 27 - [gmasson@ouq.qc.ca](mailto:gmasson@ouq.qc.ca)